

hoja del mar

NÚMERO 136 •

AÑO XII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • MARZO 1976



CARTAGENA Y SU PROVINCIA (MURCIA)

En el presente número ofrecemos extensa información sobre el puerto de Cartagena y su historia, arqueología, el Mar Menor y la actividad pesquera en toda la franja litoral mediterránea de Murcia. Se complementa con una extensa reportaje gráfico que incluye un profundo recorrido por todo el puerto de Cartagena.



Por
NESTOR
LUJÁN



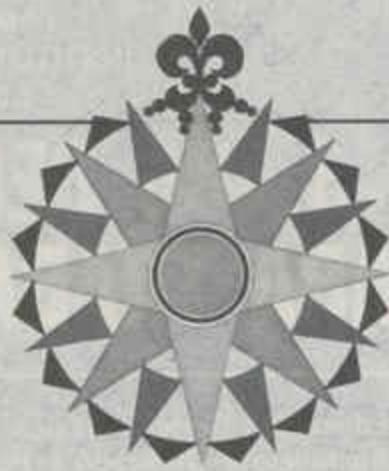
HISTORIA DE RODABALLOS: EL SUICIDIO DE VATEL

OS referimos el mes pasado al rodaballo, al sabroso faisán de los mares de los romanos. Y al hablar de él señalamos que el rodaballo iba ligado al suicidio de Vatel, maestresala del príncipe de Condé, que se ha hecho célebre en la historia de la gastronomía, ha sido narrado por madame Sévigné en una de sus célebres "Cartas". Madame de Sévigné fue una genial periodista "avant la lettre". Sus cartas a su queridísima y para nosotros odiosa hija, la bella e insensible madame de Grignan, son páginas vivísimas de la historia de la vida y las costumbres de la Francia del siglo XVII.

Dice la carta inmortal: "Es hoy domingo 26 de abril de 1671; esta carta no partirá hasta el miércoles; pero no es una carta, sino una relación que acaba de hacerme Moreuil para vos de lo que ha pasado en Chantilly con referencia a Vatel. Os escribí el miércoles diciéndoles que se había apuñalado. He aquí los detalles del hecho: el Rey llegó el jueves por la tarde: la caza, las linternas, el claro de luna, la colación en un prado tapizado de junquillos, todo salió tal como se deseaba. Se cenó; en algunas mesas faltó asado porque no se había esperado a tal número de invitados. Esto afectó a Vatel: dijo varias veces: 'He perdido mi honor, es esta una afrenta que no soportaré'. Dijo a Gourville: 'La cabeza me da vueltas, hace doce noches que no he dormido: ayudadme a dar las órdenes'. Gourville la asistió en lo que pudo. El asado, que había faltado aunque no en la mesa del Rey, le volvió al magín. Gourville se lo dijo a Monsieur le Prince —así se llamaba el gran Condé—. Monsieur la Prince se llegó a su aposento y le dijo: 'Vatel, todo ha ido muy bien, no he visto nada más bello que la cena que hemos dado al Rey'. Contestó: 'Monseñor, vuestras bondades me abrumen, yo sé bien que ha faltado asado en dos mesas'. 'En absoluto —dijo el príncipe—, no os preocupéis, todo va bien'. Llega la noche: los fuegos artificiales fracasan; fueron cubiertos por las nubes. Habían costado diecisésis mil francos. A las cuatro de la madrugada, Vatel todavía está despierto mientras todos duermen. Entonces arriba un proveedor con sólo dos cargas de pescado fresco. Vatel le preguntó: '¿Esto es todo?'. El proveedor responde: 'Sí, señor', porque ignoraba que Vatel había enviado gentes a todos los puertos de mar. Vatel espera algún tiempo, pero los otros proveedores no acuden; se le calentó la cabeza y llegó a creer que no tendría pescado fresco. Va en busca de Gourville y le dice: 'Señor, no sobreviviré a esta afrenta; tengo honor y reputación que perder'. Gourville se burfa

de él. Vatel sube a su habitación, pone su espada fija en la puerta y se la hunde en el corazón. Sólo acertó al tercer golpe, pues los dos primeros no eran mortales; cayó muerto. El pescado fresco llegó a poco, sin embargo, de todas partes, buscaron a Vatel para distribuirlo. Se le encontró bañado en su sangre. Corrieron a decírselo al príncipe, que se sintió desesperado..."

Vatel no fue cocinero, contra lo que muchos creen; fue mayordomo o maestresala del príncipe de Condé, el gran general de Luis XIV. Se llamaba Fritz-Karl Vatel y era de origen suizo. Los franceses galicizaron su nombre. Había hecho sus primeras armas en la casa del superintendente Fouquet, y cuando este financiero cayó en desgracia y fue detenido por el teniente de mosqueteros D'Artagnan (el D'Artagnan de Dumas), pasó a regir la casa del príncipe Chantilly, a 40 kilómetros de París, que pertenecía a la familia Condé a través de su alianza con los Montmorency desde el siglo XVII. Durante cinco años estuvo esperando el príncipe la visita de Luis XIV. Al fin, en abril de 1671 se trasladó con toda su Corte, con más de tres mil personas. El "surmenaje" ganó a Vatel tal como lo narra madame de Sévigné. El rodaballo, que debía ser la base de los platos de pescado para el día siguiente, que era un viernes, no llegó en la primera remesa. Luego vino el trágico malentendido. Cuando Vatel preguntó al proveedor por las dos cargas de pescado le dijo: "¿Esto es todo?". El proveedor le contestó que sí, era todo lo que él tenía. Vatel, lleno de un atroz pesimismo, entendió que era todo lo que entre todos los proveedores tenían, que ningún proveedor traería nada más. Entonces fue cuando se suicidó horrorizado ante la idea de que la Corte del Cristianísimo no pudiera comer pescado al día siguiente. Realmente Vatel tenía un sentido del honor puntilloso y trágico. Al cabo de un cuarto de hora, suprema ironía del destino, llegaban diez cargas de pescado más con grandes rodaballlos de más de veinte libras, pero Vatel ya había fallecido, víctima de su pundonor y de doce noches sin dormir. Hemos querido hablarles de Vatel porque su historia es la de la dignidad profesional. Y porque es una de las pocas historias trágicas y violentas que este mundo feliz de la gastronomía nos presenta, acaecida en Chantilly, donde, andando el tiempo y en pleno siglo XIX, tuvieron origen no menos de seis sumptuosas preparaciones extraordinarias todas ellas a base de crema "fouettée". Pero el pobre Vatel no conoció ninguna de estas glorias de la cocina francesa. ■ N. L.



LOS MAPAS DE CLAM'AORTHEN

J

OS mapas de que escribo son los famosos de la antigua abadía de San Brid de Lenri, que pues Brígida aparece con frecuencia ya como mujer, ya como hombre en el sacerdotal irlandés, aquí la tenemos como un ilustre abad barbillampiño que viajaba en los veranos por las que Yeats llamó "las eternas colinas", hasta llegar al Oeste explicándole a los pequeños ríos lo que era el océano en el que iban a morir, no se asustasen. Los mapas, que todo hay que decirlo, no los vio nunca nadie, salvo algún santo abad de Lenri o algún forastero misterioso, que queriendo regresar a su país, donde lo esperaban mujer e hijos, necesitaba la ayuda de aquel mapa por haber perdido memoria del camino. Abierto el mapa, el forastero hablaba en su lengua, y el país del que era nativo, el país pintado en el mapa, la mayor parte de las veces una isla, le respondía, y le daba los rumbos y diversas señas de otras islas, de escollos y remolinos. Las ideas geográficas de los gaélicos concebían el mundo terrenal como un conjunto de islas, de manera que todos los caminos lo eran por el mar. Weston P. Joyce cayó en la cuenta de que como Irlanda era una isla, de la que solamente se podía salir por mar, los gaélicos creyeron que lo mismo acontecía en todos los otros países, como en la vecina Gran Bretaña, que también era isla, o la última Tule, otra isla... De que los países que figuraban en los mapas de Clam'aorthen hablaban, no hay duda, según el relato de la visita de San Coh, a quien habiéndole sido mostrados los mapas, abiertos en el claustro de la abadía, desenrollados sobre blancas sábanas de lino que sostenían novicios con los ojos vendados, nada menos que el día de Pentecostés, todos los países su pusieron a hablar, alabando al Señor Jesús, cada uno en su lengua. Al fin, tras dar este concierto, callaron todos, y entonces el país de Roma, la isla de Roma, que estaba en el mapa susodicho pintada rodeada de puentes, en el inmenso silencio de la tarde de Pentecostés, calladas las aves de mayo, las abejas suspendiendo la busca de azúcar en el brezal florido, estupefactos los conejos y el urogallo, los ratones y los hombres, exclamó:

—*Agnus Dei qui tollis pecata mundi, miserere nobis!*

No solamente hablaban, sino que se confesaban. Había una isla en el océano, puesta en el mapa en el extremo Oeste, que pidió confesión a San Brid, el cual la encontró tan santa a la isla misma, pequeña y fecunda, y de clima tan dulce, y a sus pocas gentes como una familia cristiana, que el santo, al absolverla, le dijo:

—*Ego te absuelvo! Tan limpia como eres, podías ir a lugar con las islas del Paraíso!*

Y la isla salió del mapa, se hizo de tamaño natural, se sacudió el agua del mar que quedaba entre sus rocas, y se

fue por los aires. Cualquier día regresa, y los grandes transatlánticos y los cargueros que viajan al Oeste o vienen de él, y los aviones que cruzan el aire, la verán posarse en el océano. ¿Y cómo preservar su santidad, impedir que alguien abra allí una sala de cine y una discoteca, y que el turismo internacional se abalance sobre sus playas? ¿No traerá de allá, para impedir que los bárbaros la marchitemos, un ángel armado de una espada de fuego que impida el paso?

En los mapas de Clam'aorthen se podían ver, dice, los sesenta caminos que hay en el mundo, "y como estos sesenta son todos". Y la condición de los caminos del mar es la misma que la de los caminos de la Tierra, y así los hay anchos y estrechos y tortuosos, y para ir a Tule el camino es una larga cuesta, que fatiga a las naves, por mucho viento que les venga por popa, mientras que el camino que lleva a Tirnagoge va por en medio de un llano de la mar, siempre tranquilo, con mucho saludo de delfines y mucho techo de aves marinas, y donde se cruza el camino de Tirnagoge o de la Florida con el camino que lleva a la isla de Jerusalén, los cristianos se apean del barco sobre las olas y pasean un rato sobre ellas. Pero los paseantes han de ser hombres, que tal alameda les está vedada a las mujeres. Es más, estudiosos de estos caminos, como parece ser que lo fue San Brendan, sugirieron que solamente podían pasar los niños, o aquellos adultos que se llamasen Jónás, a condición de que este nombre no les hubiese sido impuesto en el sacramento del Bautismo con la intención, por parte de padres y padrinos, de verlo pasear sobre las aguas. El que luego el Jónás se exhibiese, era por su cuenta. Hubo uno que llegó, en los días de la primera cruzada, a pie a Constantinopla, y le dieron un banquete, y cuando estaban a la mitad de éste, en el plato de las perdices rellenas, se recordó el Jónás de que había dejado en la mar unas alforjas con pan de su casa y unos zancos de conejo ahumado, y salió corriendo por ellas, pero debió tropezar con algún pez griego, y cayendo, se ahogaría, que nunca más regresó. Yo escribí una vez una historia en la que daba otra explicación, y es que en las alforjas el Jónás llevaba un traje de verde color y unas tenacillas para rizarse el bigote, y habiendo entrado en la sala donde almorcaba con los grandes del Imperio una sobrina del Basileo, viniendo Jónás de las jornadas de la mar algo riñoso por el mucho lenguaje verbal con sirenas, salió a ponerse lucido por mejor lograr el tanteo de la princesa, y eso lo perdió en las olas. Contaba yo muy detalladamente el desastre de la bizantina, y cómo los gaélicos antiguos tenían un lenguaje de bigotes tan variado como el lenguaje de las flores o de los abanicos en los enamorados del pasado siglo. ■ A. C.

3.486 BECAS DE ESTUDIOS PARA TRABAJADORES DEL MAR

- Educación General Básica.
- Bachillerato Unificado y Polivalente.
- Curso de Orientación Universitaria.
- Formación Profesional.
- Estudios de Grado Medio.
- Estudios Náuticos y Náutico - Pesqueros.
- Estudios de Grado Superior: Universitarios, Escuelas Especiales y Estudios asimilados.

I.-TIPOS DE BECAS

La convocatoria comprende los siguientes tipos de Becas:

a) EDUCACION GENERAL BASICA, para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan 1.725 Becas dotadas de 5.000 pesetas cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan 14 Becas dotadas con 34.000 pesetas cada una.

b) BACHILLERATO UNIFICADO Y POLIVALENTE, para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan 526 Becas dotadas con 13.500 pesetas cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan 82 Becas dotadas de 54.000 pesetas cada una.

c) CURSO DE ORIENTACION UNIVERSITARIA, para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan 124 Becas dotadas con 13.500 pesetas cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan 23 Becas dotadas con 54.000 pesetas cada una.

d) FORMACION PROFESIONAL, para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan 257 Becas dotadas con 13.500 pesetas cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan 114 Becas dotadas con 54.000 pesetas cada una.

e) ESTUDIOS DE GRADO MEDIO, para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan 52 Becas dotadas con 13.500 pesetas cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan 54 Becas dotadas con 54.000 pesetas cada una.

f) ESTUDIOS NAUTICOS Y NAUTICO-PESQUEROS, para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan 40 Becas dotadas con 13.500 pesetas cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan 177 Becas dotadas con 54.000 pesetas cada una.

g) ESTUDIOS DE GRADO SUPERIOR: UNIVERSITARIOS, ESCUELAS ESPECIALES Y ESTUDIOS ASIMILADOS, para alumnos que cursen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, se convocan 76 Becas dotadas con 19.500 pesetas cada una.

Para alumnos que cursen sus estudios fuera de la localidad de su domicilio, se convocan 222 Becas dotadas con 62.700 pesetas cada una.

II.-QUIEN PUEDE SOLICITAR LAS BECAS.

Podrán solicitar las Becas del Instituto Social de la Marina:

a) El afiliado o hijo de afiliado o de pensionista del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

b) El nieto o hermano de afiliado o pensionista del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, que viva a expensas de los mismos.

III.-FORMA DE SOLICITAR LA BECA

Para solicitar las Becas, los aspirantes deberán cumplimentar la solicitud que les será facilitada en las Delegaciones Provinciales y Locales del Instituto Social de la Marina o en sus servicios Centrales.

IV.-LUGAR Y PLAZO DE PRESENTACION DE SOLICITUDES

Las solicitudes de Becas se cursarán necesariamente a través de las Delegaciones Provinciales del Instituto Social de la Marina.

El plazo de presentación de solicitudes terminará el día 15 de Abril de 1976



LE FACILITARAN MAS INFORMACION:

Delegaciones Provinciales y Locales del ISM.

Sindicatos Provinciales de la Marina Mercante y Pesca.

La propia casa armadora.

Servicio de Fomento Social del ISM.

c/. Génova, 20 - Sexta planta - Madrid-4

Cofradías Sindicales de Pescadores.

Cartas al Director

SOLICITA PLANOS DE MINIATURISMO NAVAL

Señor director:

Le agradeceré publicue en "Hoja del Mar" la solicitud que expreso a continuación, pues quizás de esta forma podré conseguir algo que intento hace varios años.

Se trata de unos planos de miniaturismo de ocho buques famosos en la historia naval española. La edición de estos planos la realizó la sección de FET y de las JONS llamada Falange del Mar, en la década de los años sesenta a setenta, con el fin de fomentar entre la juventud la afición al miniaturismo y a las cosas del mar.

Tengo entendido que estos planos no se han reimpresso, ya que los he solicitado en varios sitios y nadie ha sabido darme razón de ellos. Por este motivo solicito de algún amable lector que los posea si puede facilitarme una copia o bien indicarme a dónde puedo dirigirme para obtenerlos.

Le saluda atentamente, A. SERRA TORRES. San Sebastián, 29, 3.^o. VILLANUEVA Y GELTRU (Barcelona).

ACERCA DEL ARTICULO SOBRE JOSEPH CONRAD, PUBLICADO EN EL NUMERO ANTERIOR

ACLARACION

Señor director:

Me siento muy honrado al ver mi artículo "Joseph Conrad: Hacia una nueva valoración de su obra marítima", publicado por su prestigiosa publicación. Pero siento que por algún malentendido, las citas en inglés y francés han sido traducidas sin contar conmigo y de un modo muy distinto a como yo lo habría hecho, además de no corresponder con exactitud al espíritu que guía el resto del artículo. Por este motivo, ruego a usted encarecidamente lo haga constar así en el próximo número de la revista.

Reiterándole las gracias, reciba un cordial saludo de su afectísimo, JULIO BERNARDO FUENTES. SABADELL (Barcelona).

DENTRO DE LAS ACTIVIDADES DEL I. S. M.

MAS DE 327 MILLONES DE PESETAS PARA ACCION FORMATIVA

Además de las becas que concede el Instituto Social de la Marina, de las que damos noticia en esta página, el organismo realiza una importante acción formativa en favor de los trabajadores de la mar y sus hijos, que para el presente año 1976 alcanzará una cifra superior a los 327 millones de pesetas.

Esta labor se lleva a cabo en instalaciones especialmente dotadas de las Casas del Mar, en 312 escuelas de todo el litoral que subvenciona el ISM, donde se imparten las enseñanzas de Educación General Básica; colegios-internado de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), Sada (La Coruña) y Panjón (Vigo), donde un millar de alumnos reciben enseñanzas de EGB, Bachillerato y Formación Profesional; Formación Profesional en una escuela reconocida de Náutica (Gijón) y tres de Formación Profesional Náutico-Pesquera (Las Palmas, Almería y Gijón), donde se imparten enseñanzas para obtención de títulos mayores, más otras diecisiete Escuelas de Formación Profesional para obtención de títulos menores.

Posee además el Instituto guarderías infantiles, celebra cursos de formación de la mujer y colonias infantiles de verano (fueron doce en 1975, para 850 niños), y concede las becas que mencionábamos al principio de esta información.

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
Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24

Madrid (España)

Telegramas: INSOMAR

Telex: 23746

REDACCION

Correspondentes:

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 Antonio Sánchez Riera, Las Palmas: Juan F. Fonte, Lugo: Narciso García Fernández, Málaga: Felipe Peña Velázquez, Melilla: Luis Pérez Gutiérrez, Palma de Mallorca: Luis Ventura, San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca, San Sebastián: Javier de Aramburu, Sevilla: Mario Díaz Capmany, Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Albornoz, Tarragona: Antonio Escudero Martín, Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayós, Vigo: Joaquín Rolland. Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

En el extranjero: Lisboa: Alberto Miguez, Düsseldorf: Ángel 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 Alarcos, Saint-John's (Terranova): Fernando Torre, Lima: Samuel Bermúdez Arce.

Redacción Central:

Redactores: José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Ángel Sánchez Harquindey.

Publicidad: Pedro Cánovas.

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

Director:

Joaquín Vidal

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963

CREACION DE LA SUBSECRETARIA DE LA SEGURIDAD SOCIAL

MADRID.—Se ha creado la Subsecretaría de la Seguridad Social, en virtud de un Decreto del Ministerio de Trabajo que publicó el "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 9 de febrero.

La citada disposición justifica, de un lado, el progresivo desarrollo del sistema de la Seguridad Social y la amplitud alcanzada en su campo de aplicaciones, y asimismo la necesidad de unificar criterios y coordinar acciones en un organismo de rango administrativo superior, tendente siempre a la unidad y perfección del propio sistema de la Seguridad Social.

NOMBRAMIENTO DE DON JUAN ROVIRA TARAZONA PARA DESEMPEÑAR EL NUEVO CARGO

MADRID (Redacción).—Por un Decreto del Ministerio de Trabajo, publicado en el "B. O. E." del día 9 de febrero, ha sido nombrado subsecretario de la Seguridad Social don Juan Rovira Tarazona.

DATOS BIOGRAFICOS

Nacido en Lérida, de cuarenta y cinco años de edad, licenciado en Ciencias Económicas y en Derecho por la Universidad de Madrid. En 1957 ingresó en el Cuerpo de Abogados del Estado, siendo destinado sucesivamente a la Aogacía del Estado de las Delegaciones de Hacienda de Sevilla y Madrid, y a la Asesoría Jurídica de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Hacienda. En 1968 fue nombrado subdirector general de la Dirección General de lo Contencioso del Estado. En 1969, delegado del Gobierno en Campsa, y en 1971, subsecretario de Hacienda, siendo por ello vicepresidente del Fondo Nacional de Protección al Trabajo. Al cesar en este cargo, en junio de 1973, fue destinado a la Asesoría Jurídica de la Presidencia del Gobierno, puesto que desempe-



En presencia del ministro de Trabajo, señor Solís Ruiz, el nuevo subsecretario de la Seguridad Social, don Juan Rovira Tarazona, toma posesión de su cargo.

tía en la actualidad. Ha sido también, durante seis años, director de la Mutualidad Laboral de Banca, y ha representado al mutualismo

laboral en las negociaciones de los convenios de Seguridad Social con Francia, Italia, Suecia y Bélgica. ■

NUEVOS DIRECTORES GENERALES EN TRABAJO

MADRID (Redacción).—Cuatro nuevos directores generales del Ministerio de Trabajo han sido nombrados por Decreto del citado Departamento, publicado en el "Boletín Oficial del Estado" el pasado día 9 de febrero.

Se nombra a don Enrique Sánchez de León Pérez director general de la Ordenación y Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social.

A don Enrique Salgado Torres, director general de Gestión y Financiación de la Seguridad Social.

Director general de Trabajo, a don José Morales Abad, cesando en el mismo puesto don Rafael de Luxan García.

Y para el cargo de director general de Jurisdicción del Trabajo se designa a don Rafael Martínez Emperador, cesando en el mismo don Fernando Hernández Gil.

Este es el resumen biográfico de los nuevos titulares de los cargos:

DON JOSE MORALES ABAD

Nacido en Almería, el 18 de noviembre de 1923. Doctor ingeniero de Minas y diplomado en Alta Dirección de Empresas, prestó sus servicios en diversas empresas mineras privadas y, posteriormente, en empresas del Instituto Nacional de Industria como ingeniero jefe, director y gerente. Profesor y director de la Escuela de Ingeniería Técnica Minera de Belmez (Córdoba), fue también presidente del Sindicato Provincial del Combustible en Córdoba, habiendo formado parte de Consejos Económicos Sindicales en Almería, Córdoba y Málaga, ostentando la presidencia de la ponencia de Industria de esta última provincia.

(Pasa a la página siguiente)

SUBDIRECTORES DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DE LA SEGURIDAD SOCIAL

MADRID.—Se nombra a Gabriel Morón Albar subdirector general de Gestión de la Seguridad Social, según una Orden del Ministerio de Trabajo que publicó el "Boletín Oficial del Estado" el pasado 27 de febrero.

El diario oficial insertó también otra Orden del mismo Departamento, por la que se nombra a Lorenzo Gil Peláez subdirector general de Financiación de la Seguridad Social. ■



José Morales Abad.

(Viene de la pág. anterior)
en 1972. De 1972 a 1974 fue director general de Minas.

DON RAFAEL MARTINEZ EMPERADOR



Nació en Madrid, el 22 de abril de 1928. Cursó los estudios de Derecho en la Universidad de Madrid. Ingresó en la carrera judicial en el año 1953, siendo promovido a la categoría de magistrado en 1967. En 1964 es nombrado magistrado de Trabajo, y por Decreto de 26 de diciembre de 1975 se le nombra magistrado del Tribunal Central de Trabajo. Ha sido profesor de la Escuela de Práctica Jurídica para cursos de Seguridad Social, así como profesor auxiliar de la cátedra de Derecho de Trabajo en la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense. Se halla en posesión del diploma de especialista en Organización y Método desde 1964. Subdelegado general del Instituto Nacional de Previsión en 1970, director general de Trabajo en 1973 y director general de la Seguridad Social en 1975, cargo que viene desempeñando en la actualidad. Tiene publicados diversos trabajos jurídicos y ha pronunciado numerosas conferencias. Ha asistido a diversos congresos internacionales sobre Derecho de Trabajo y Seguridad Social.

HOMENAJE A FUNCIONARIOS JUBILADOS DEL I. S. M.

MADRID (Redacción).—Como ya es tradicional en el Instituto Social de la Marina, se celebró un acto de hermandad entre todos sus funcionarios, que estuvo dedicado a todos aquellos que, por razones de edad, salud o de forma voluntaria, solicitaron durante el año 1975 la baja en el servicio tras una vida de total entrega a las tareas del organismo. Fueron los siguientes:

Baja por razón de edad: Doña Concepción Martínez Bernáldez, Madrid; don Joaquín Rivero de Aguilera, El Ferrol; don Horacio García García, Tenerife; don Miguel Chico Vaello, Ceuta; don



DON ENRIQUE SÁNCHEZ DE LEÓN

Nació en Badajoz, el día 9 de junio de 1934. Licenciado en Derecho y en Ciencias, ha desempeñado los cargos de jefe de Inspección Provincial de Trabajo de Navarra y delegado provincial de Trabajo en Orense, Málaga y San Sebastián. De septiembre de 1968 a noviembre de 1969 fue secretario general técnico del Ministerio de Trabajo. Procurador por Badajoz y consejero nacional. Delegado provincial de Madrid del Ministerio de Educación y Ciencia.

DON ENRIQUE SALGADO TORRES



Nació el 2 de julio de 1913, en La Coruña, de cuya provincia es hijo predilecto y en la cual desempeñó diversos cargos, entre ellos el de jefe del SEU, y los de delegado provincial de Juventudes y de Sindicatos. Es profesor mercantil. Ha sido en la Organización Sindical subjefe nacional y jefe nacional de la Obra Sindical del Hogar y Arquitectura, y en el Movimiento, tesorero general y gerente de Servicios. Director general de la Vivienda y del Instituto Nacional de la Vivienda, fue también procurador en Cortes y consejero nacional en varias legislaturas. ■



AUDIENCIA DEL REY A LA U.O.M.M.

MADRID.—Su Majestad el Rey recibió en audiencia a la Junta Rectora y a una representación de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante Española, que estuvo presidida por el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco.

El capitán Emilio Ruiz Catarineu, presidente de la referida Unión de Oficiales, agradeció a Su Majestad el Rey su calido y valioso apoyo en la obtención del nivel superior universitario de la carrera de Náutica —ya conseguido— y le expuso las actuales aspiraciones de los oficiales de la Unión por él presidida, que concretó en

tres puntos básicos: nivel superior de la carrera de Náutica —adquirido ya, pero cuyo desarrollo es urgente—, mayor participación de los marinos mercantes españoles en los organismos de nuestra Administración y de nuestro mundo marítimo, y Colegio Profesional de los Oficiales de la Marina Mercante Española.

Estas aspiraciones, expuestas al Rey por el presidente de la UOMM, tienen el pleno apoyo del subsecretario de la Marina Mercante y del ministro de Comercio, como expuso ante Su Majestad el Rey el almirante Amador Franco en el curso de la audiencia. ■

EL MINISTRO DE TRABAJO EN LA APERTURA DE CURSO DE LA ACADEMIA DE DOCTORES

"EL PAÍS NECESITA UNA POLÍTICA DE PLENA OCUPACIÓN"

MADRID.—El pasado día 26 de febrero se inauguró el curso académico 1976-77 en la Academia de Doctores, en sesión presidida por el titular de la entidad, doctor Díaz-Llanos. Asistió al acto el ministro de Trabajo, don José Solís Ruiz, quien pronunció una conferencia sobre el pleno empleo. Asistieron asimismo a la apertura de curso, junto a los subsecretarios de Trabajo y de la Seguridad Social, señores Chozas y Rovira Tarazona, el secretario general de la Academia, doctor Argamentería, y el vicepresidente, doctor López Azcona.

El señor Solís habló en su conferencia de los problemas y soluciones del sector, mostrando una definición exacta del pleno empleo y sus implicaciones. "La plena ocupación tendría que reunir, al menos —dijo—, tres notas específicas: equilibrio temporal, equilibrio geográfico y equilibrio sectorial".

Y añadió: "Queda un último condicionante: El equilibrio humano, al que no puede sustraerse una política de empleo coherente. Una política de empleo sólo se puede considerar óptima si resulta suficiente para garantizar empleo al potencial disponible de recursos humanos".

EQUILIBRIO HUMANO

"Todo esto —dijo— nos lleva a otra matización imprescindible: La creación de puestos de trabajo habrá de ser forzosamente obra de una política que logre una expansión del nivel ocupacional, con el rigor necesario para entender que el activo de una sociedad no está integrado por seres anónimos, sino por hombres y mujeres, maduros, minusválidos, etcétera. Este aspecto del equilibrio humano condiciona todas las anteriores notas".

"Por último —añadió el ministro—, es forzoso relacionar el empleo con el hábitat disponible: Una política de creación de empleos localizados en áreas con insuficiencia de capital y servicios sociales, viviendas, sanidad y educación, corre el riesgo de no lograr el éxito".

CONCLUSIONES

El ministro, al final de su conferencia, ofreció las siguientes conclusiones:

- Necesidad de depurar los conceptos y evitar los términos imprecisos.
- El pleno empleo debe ser una meta básica del hacer comunitario, lo que supone la implicación de trabajadores, empresarios y Gobierno.
- La política de empleo no se improvisa.
- El país necesita esa política de plena ocupación a toda costa, para lo que es imprescindible contar con los instrumentos adecuados, algunos de los cuales hoy no existen. Hacerlos funcionar llevará un cierto tiempo.
- Es urgente, vital, tomar conciencia de que nadie puede impedir que la población española sea un proceso acumulativo creciente, lo que hace que cada retrato en la acción a largo alcance acreciente, al menos en el orden cuantitativo, las dimensiones del problema.
- El pleno empleo que proponemos es el modo de poder situarnos en el camino de llevar a una comunidad nacional a disponer de una mejor calidad de vida, es sentar las bases para la humanización del desarrollo, cuyo objetivo es el hombre.
- El pleno empleo resolverá nuestro grado de solidaridad nacional.
- El pleno empleo no debe ser entendido como un simple dato estadístico, sino como una conducta solidaria al servicio de la justicia social. ■

SE RECONOCE EL DERECHO DE ESPAÑA A SEGUIR PESCANDO EN AQUELLAS AGUAS

ACUERDO DE COOPERACION PESQUERA CON CANADA

● ENTRARA EN VIGOR EN 1978 O CUANDO SE EXTENDAN LAS AGUAS JURISDICCIONALES CANADIENSES.

MADRID (Redacción).—Un acuerdo de cooperación pesquera ha sido rubricado por España y Canadá al término de las negociaciones que acaban de finalizar en Ottawa entre las delegaciones presididas por el director general de Pesca del Ministerio de Español de Comercio, don Víctor Moro, y el director general del Servicio de Pesca y Marina del Ministerio canadiense del Medio Ambiente, L. H. Legault.

Dicho acuerdo, que será sometido a los Gobiernos respectivos para su aprobación, contempla aspectos de colaboración científico-pesquera, utilización de puertos canadienses por los pesqueros españoles y desarrollo de la colaboración pesquera en su más amplio sentido, tanto en pesca como en comercialización, así como asociaciones de intereses privados pesqueros de ambas naciones.

El convenio, que tendrá un periodo de duración de diez años prorrogable por períodos de

seis, salvo denuncia de las partes, entrará en vigor en 1978, a la expiración del actual acuerdo en vigor en caso de que Canadá extienda el límite de sus aguas jurisdiccionales de pesca antes de la fecha citada, el nuevo convenio sería de aplicación inmediata.

Las conversaciones que se han celebrado en la capital canadiense, continuación de otras desarrolladas en el pasado enero, fueron convocadas a raíz de las dificultades surgidas en la utilización de puertos canadienses por los pes-

queros españoles. Estas dificultades han sido ahora resueltas con carácter definitivo, ya que aun en el caso de que Canadá extienda sus límites de pesca los barcos españoles podrán faenar en la nueva jurisdicción y además utilizar los puertos para sus actividades.

El acuerdo abre un amplio campo para la colaboración de ambos países en materia pesquera y consolida la actividad extractiva de la flota pesquera española en un caladero en el que tradicionalmente ha venido faenando. Esta tradición pesquera española en aguas canadienses es también contemplada y reconocida en el acuerdo, hasta el punto de que la participación española en aquellas pesquerías en el futuro se realizará, entre otras, en función de las capturas obtenidas en el pasado. ■

PARA ESTUDIAR EL TRATADO DE PESCA CON ESPAÑA LA DELEGACION MARROQUI NO COMPARCIO

BARBATE DE FRANCO (Cádiz).—Los patronos mayores, miembros de las Cofradías de Pescadores y representantes sindicales provinciales de pesca de las provincias del litoral entre Alicante y Ayamonte, que habían sido convocados en Madrid para ser consultados, como asesores, en el transcurso de las conversaciones hispano-marroquíes, han manifestado su general indignación por la incomparecencia de la misión marroquí, por segunda vez consecutiva.

El director general de Pesquerías de Marruecos, señor Lachallí quien, con un equipo de técnicos de su país, era esperado el día 26 de febrero, para presidir unas conversaciones con funcionarios y técnicos de la Dirección General española de Pesca Marítima con vistas al nuevo tratado de pesca hispano-

marroquí. El señor Lachallí no se presentó en Madrid, después de haber aplazado la fecha de celebración del 25 al 26 de este mes de febrero, por estar celebrando estos días —según comunicó la Embajada marroquí— unas fiestas en honor del Rey de Marruecos, por lo que las conversaciones han quedado suspendidas “sine die”.

Los representantes sindicales y de las Cofradías tuvieron que regresar a sus localidades costeras, no sin antes pedir a las autoridades españolas de Comercio que intervengan cerca de Marruecos para que además de hacer llegar su indignación a los representantes de este país, puedan obtener las garantías necesarias con vistas a los futuros contactos para la firma del tratado pesquero entre España y Marruecos. ■

PROBABLE: PESCA LIBRE EN AGUAS SAHARIANAS DURANTE CINCO AÑOS

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Los barcos de pesca españoles podrán seguir faenando libremente, en aguas del Sahara Occidental durante cinco años sin pagar ningún canon, y a partir de entonces, abonando un pequeño impuesto. Según se estipula en una de las cláusulas del convenio pesquero tripartito, que actualmente se está negociando entre Marruecos, Mauritania y España. ■

Así se ha manifestado en medios bien informados de Arrecife, aunque no con carácter oficial. Parece ser que, de acuerdo con dicho tratado, también los pesqueros españoles serán autorizados para trabajar en aguas jurisdiccionales marroquíes mediante el pago de un canon, pero con determinados condicionamientos sobre tipo de embarcación, distancia de la costa, clases de arte de pesca, etc. ■

“ESPAÑA Y MARRUECOS SIEMPRE SE ENTENDERAN”

BARCELONA.—“No creo que se plantea ningún problema entre nuestras naciones”, ha manifestado el ministro secretario de Estado de Marruecos, Jalai Essaid, en unas declaraciones que publicó “La Vanguardia”.

—He podido constatar por mí mismo —añade el político marroquí— que las flotas pesqueras españolas desarrollan su labor cotidiana con entera normalidad. Y debo añadir que precisamente mi colega de Industria y Comercio se encuentra actualmente en Madrid para

acabar de anudar la cooperación entre ambos países, tanto en el aspecto de la pesca, como en el de los fosfatos y el de la industria. Particularmente estoy totalmente convencido de que España y Marruecos siempre llegarán a entenderse.

El señor Jalai Essaid había acudido a Barcelona para asistir, en calidad de representante oficial de Marruecos, a la Conferencia de Plenipotenciarios para la Protección del Mediterráneo. ■

VENTAS POR VALOR

DE 520 MILLONES

A LA FLOTA PESQUERA RUSA

MADRID.—La sociedad mixta hispano-soviética Sovhispan ha firmado la venta de material diverso con destino a los pesqueros de la URSS que faenan con base en Canarias, por un valor total de 520 millones de pesetas, según han informado a Europa Press círculos próximos a la propia compañía.

La citada empresa ha vendido, por valor de 270 millones de pesetas, un bloque de cincuenta millones de envases de hoja de lata, que eran destinados a la conserva de las capturas de pescado de los buques soviéticos.

También con destino a los buques factoría se han vendido a la flota de la Unión Soviética ocho millones de cajas de cartón, valoradas en 250 millones de pesetas. ■

POR VEZ PRIMERA EN 1975

DEFICIT EN EL COMERCIO DE PRODUCTOS PESQUEROS

Tampoco en pesca; a pesar de contar España con una de las flotas más importantes del mundo, el comercio exterior muestra signo positivo. “El excedente mayor —señala el boletín “El Campo”, del Banco de Bilbao— se alcanzó en el año 1972, con un saldo acreedor de 4.712 millones de pesetas en el intercambio internacional de productos pesqueros de dicho año; pero a partir del mismo se ha ido reduciendo fuertemente el saldo excedentario, y en 1975, por primera vez, se han obtenido resultados negativos en este capítulo, fiel reflejo, por una parte, de las dificultades surgidas en el sector de la pesca nacional, incapaz de mejorar sus cifras de exportación, y por otra, de las tensiones en el mercado internacional de los productos pesqueros, con la consiguiente elevación de casi todas las cotizaciones e incidiendo en el precio medio de la tonelada importada, que ha pasado de 14.230 pesetas en 1965, a 61.184 en 1975, es decir, más del cuádruple, con lo que se ha reducido el margen entre el precio de la tonelada exportada y la importada, que fue de 2.648 pesetas en 1975 frente a las 20.000 de diez años atrás.

De no hallar una solución adecuada a los nuevos problemas que han surgido, el comercio exterior de los productos pesqueros podría tornarse crónicamente deficitario, empeorándose aún más la situación de la balanza comercial global. ■

ESPAÑA, DECIMO PAÍS PESQUERO DEL MUNDO

MADRID.—España, con un volumen de capturas de pesca de 1.570.000 toneladas, es el décimo país pesquero del mundo, según estadísticas de la FAO, referidas a 1973. Delante de nuestro país figuran Japón, con 10,7 millones de toneladas; la Unión Soviética, con 8,6; China, con 7,5; Noruega, con 2,9; Estados Unidos, con 2,6; Perú, con 2,3; India, con 1,9; Tailandia, con 1,8, y Corea, con 1,6 millones de toneladas de capturas. ■

PESQUERIAS DEL ATLANTICO NORTE

MADRID (Redacción).—Por una Orden del Ministerio de Comercio, de 31 de enero de 1976, y aparecida en el “B. O. E.” el día 19 de febrero del mismo año, se incorporan los acuerdos internacionales adoptados por la Comisión de la ICNAF (Convenio Internacional de Pesquerías del Atlántico Norte) en sus reuniones de 1975, a fin de que la flota española que opera en las mencionadas aguas pue-

da conocer, para su exacto cumplimiento, las normas vigentes.

Esta Orden ministerial deja sin efecto las anteriores de 7 de diciembre de 1974 y 3 de marzo de 1975. ■

LA BAJURA DE ARRASTRE, CON EL DIRECTOR GENERAL DE PESCA

MADRID.—Una subvención por gas-oil, licencias de pesca en la plataforma mediterránea y convenios de pesca con terceros países son las principales peticiones que la Agrupación Nacional de Pesca de Bajura, de Arrastre, ha hecho al director general de Pesca Marítima.

Los miembros de dicha Agrupación, tras haber efectuado una reunión en el Sindicato Nacional de la Pesca, en la que trataron de los problemas que presenta en la actualidad dicha actividad, visitaron al director general y le expusieron los temas más necesitados de resolución. El alto miembro de la Administración declaró a sus visitantes su propósito de, con la contribución de todos, llegar en fecha próxima a resolver la crisis que atraviesa el sector pesquero. ■

PROBLEMAS EN EL TRANSPORTE MARITIMO

HAY EXCEDENTE DE TONELAJE EN TODO EL MUNDO

LOS NAVIEROS PIDEN QUE EL GOBIERNO LES PROPORCIONE LOS TRAFICOS DE GRANO, HABA, SOJA Y MINERAL DE HIERRO

BILBAO (De nuestro corresponsal).—“La situación mundial en el sector naviero es tan grave, que se hace necesaria una intervención de urgencia por parte del Gobierno”, han declarado los navieros vizcaínos. En estos momentos —según ha hecho público la Lloyd's List—, el excedente de toneladas de peso muerto en el mundo alcanza los 100 millones. Para ser más exactos, alrededor de cuarenta y cinco millones de toneladas se encuentran hoy “amarradas”. Otros cuarenta millones de toneladas de peso muerto navegan a “escasa” velocidad y unos siete millones de toneladas “esperan su empleo”...

La flota nacional, por supuesto —según continúan informando los navieros vizcaínos—, no escapa a este cuasi “crac” mundial. Los navieros de Vizcaya —que representan más del 50 por 100 del poderío naval español— calculan que la totalidad de los astilleros nacionales disponen de trabajo para un año, lo más para año y medio. No hay pedidos, y más de 100.000 trabajadores que actualmente trabajan en esos astilleros ven avanzar los amenazadores nubarrones del desempleo sobre sus familias.

Para tratar de estos temas, los navieros vizcaínos acudieron el pasado día 12 a Madrid, donde se celebró una “cumbre” para analizar la grave situación por la que atraviesa el sector. A esta reunión acudieron una treintena de navieras de la provincia vizcaína. En síntesis, la Agrupación Nacional de Navieros ha elaborado un informe para presentar a los ministros de Hacienda, Comercio e Industria, a través del Sindicato Nacional de la Marina Mercante. Este informe presenta principalmente dos capítulos: por un lado, y tal como lo vienen haciendo el resto de los países del mundo, los navieros nacionales desean que el Gobierno les proporcione los tráficos de grano, de haba, de soja, y de mineral de hierro y carbón. En la actualidad, España importa —según la mencionada fuente— cerca de dos millones de toneladas año de grano, de haba, de soja, y todo ello en barcos de bandera extranjera. A fletes de “dooping” verdaderamente ruinosos. Concretamente, a 2,50 y a 3 dólares por tonelada.

En lo que respecta al tráfico de mineral de hierro y carbón, en la actualidad se eleva a unos cinco millones de toneladas por año, con las perspectivas de un considerable aumento a raíz de la nueva Planta Siderúrgica de Sagunto.

UN PLAN NAVAL NO SE IMPROVISA

“El millón de toneladas anuales que se nos sugiere para salvar a los astilleros no es posible. Se podría afrontar ahora un tonelaje del orden de las 400.000 a 500.000 toneladas año. Sería lo adecuado para mejorar y cubrir la balanza de fletes, siempre que se clarifique el mercado”, ha dicho don Eduardo Bages Agustí en una entrevista que publica el suplemento de economía de “Informaciones”.

“No podemos transportar —agrega— todas nuestras importaciones o exportaciones en buques españoles. Habría que aspirar a la mitad del tráfico total. Tenemos herramienta y mano de obra; debemos aspirar a practicar el tráfico marítimo internacional, y para ello se necesitan tres cosas:

1. Barcos a precios y condiciones de financiación internacional.

2. Navieras de mayor tamaño para poder adquirir compromisos y hacer frente a los competidores extranjeros que cuentan con muchos recursos.

3. Mentalizar a nuestros navieros para una mayor agresividad en el campo internacional, no fiando sus intereses a la posible seguridad de una protección nacional.

“La Marina Mercante —puntualiza el señor Bages— no puede estar vinculada a los astilleros, máxime si esta industria ha adquirido un tamaño desproporcionado para la capacidad económica del país”. ■

SEGUN EL BANCO DE BILBAO

LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA ES INSUFICIENTE

MADRID.—“Nuestra flota mercante es insuficiente y se impone una política naval coherente, de acuerdo con las necesidades de los años ochenta”, según un informe monográfico publicado en el número 1 de la revista “Documentos”, que edita el Banco de Bilbao.

En el número 1 de “Documentos”, dedicado a la flota naval, se afirma que el transporte marítimo es la piedra angular donde descansa todo el sistema comercial español, ya que por mar llega el 96 por 100 de las mercancías importadas, sale el 85 por 100 de los productos que vendemos a otros países y con buques se realiza el 30 por 100 de todo el comercio interior hispano.

Por otra parte —se añade en el informe—, existe el factor económico, que se materializa en una balanza de fletes, que nos cuesta de 10.000 a 15.000 millones de pesetas anuales.

Tras incidir en las condiciones de trabajo que vienen padeciendo nuestros trabajadores en centenares de navios extranjeros y los esfuerzos reiterados del sector, el informe del Banco de Bilbao detalla la evolución de la flota naval desde el final de la guerra civil.

Se partió en aquella ocasión de una flota de 900.000 toneladas de registro bruto, con un índice de vejez que alcanzaba a un 52 por 100 de barcos viejos. Desde 1939 —añade— hasta 1956, en que surge la Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante, el crecimiento de la flota fue modesto. El cierre de

toda importación de barcos privó a España de una oferta, tan abundante como fácil, de unidades de segunda mano, excedentes de guerra, que constituyeron la base de las Marinas noruega, alemana, griega y japonesa, entre otras.

Por otra parte, como la industria naval propia sólo aportaba una media anual de 30.000 toneladas de registro bruto, el índice de vejez fue incrementándose hasta llegar a un 54,5 por 100.

En el año 1956 —continúa el informe— se programó la construcción de un millón de toneladas de registro bruto, inversiones de 10.000 millones de pesetas y la vigencia de este Plan se estima en diez años.

El Plan de Renovación consiguió un fuerte apoyo para los astilleros y logró superar los 1.786.000 toneladas de registro bruto y 24.000 millones de pesetas. Los armadores recibieron préstamos por el 80 por 100 del valor de las construcciones, con un 2 por 100 de interés y plazo de diez años. Sin embargo —concluye el informe—, terminado el Plan decenal, la política naval se muestra indecisa, carente de la agresividad necesaria.

En 1968, la estructura de la flota era de 2.433.752 toneladas, en 1973 se llega a los 4 millones y en la actualidad se ha rebasado la cota de los 5 millones, que continúa siendo insuficiente debido al incremento de las necesidades de tráfico. ■

COMITE DE USUARIOS DE TRANSPORTE MARITIMO

DEPLORAN LA ELEVACION DE TARIFAS PORTUARIAS

MADRID.—El Comité Ejecutivo del Consejo Español de Usuarios de Transporte Marítimo ha deploreado, en una reunión celebrada en la Cámara de Comercio de Madrid, las consecuencias que acarrearán a los fletes la elevación de la tarifa portuaria Q-1.

La subida de un 1.000 por 100 de estas tarifas, según los reunidos, puede traer problemas en lo referente a la exportación de productos españoles y puede desviar el tráfico a otros países, con exclusión de España.

En la reunión, que presidió el director general del Consejo Superior de Cámaras, Manuel Quasch Molins, se examinó el recargo que por Impuesto de Tráfico de Empresas repercute en los fletes de exportación.

También se trató de las medidas restrictivas adoptadas por ciertos Gobiernos en el sentido de derivar carga hacia su propio pabellón. ■

NO PARARA NINGUN ASTILLERO NACIONAL

MADRID.—Durante 1976 no parará ningún astillero, pero si algunas secciones de la construcción naval, como las relativas a proyectos, según informan fuentes allegadas a la Administración.

Actualmente se ha hecho un estudio del problema y se pretende resolverlo mediante un incremento de la construcción de buques para la Marina Mercante española, que necesitaría unos tres millones de toneladas de registro bruto, aproximadamente, para cubrir el déficit de la balanza de fletes.

Durante los tres próximos años se precisa construir, para la Marina Mercante española, un millón de toneladas de registro bruto

anuales de buques de distintas clases: portacontenedores, madereros, bulkcarriers, etcétera. A la vez se piensa en fomentar la demanda de buques por parte extranjera, a fin de lograr unos pedidos del orden del millón y medio de toneladas de registro bruto al año, con lo que se cubrirá solamente un 25 por 100 de la capacidad de producción de los astilleros españoles.

Las bahías de El Ferrol y de Cádiz serán tenidas en cuenta a la hora de la proyectada reestructuración de la industria naval, ya que en ellas influye en gran medida el volumen de trabajadores del sector, por lo que restringir allí la construcción, sería negativo para la región. ■

TRABAJADORES DE LA MAR Y SUS ESPOSAS

TURNO DE VACACIONES EN EL ESCORIAL

MADRID (Redacción).—Un segundo turno de vacaciones para trabajadores de la mar y sus esposas, organizado por el Instituto Social de la Marina, se ha celebrado este año en San Lorenzo de El Escorial (Madrid), del 29 de enero al 12 de febrero próximo pasado.

En total asistieron 49 matrimonios, procedentes de las siguientes provincias marítimas: Barcelona, Bilbao, Cartagena, Las Palmas, Palma de Mallorca, Tenerife, Tarragona, Valencia, Huelva, Cádiz y Villagarcía de Arosa.

Además del merecido descanso, en un ambiente de compañerismo y



convivencia, los participantes en este segundo turno aprovecharon los quince días para visitar la capital de España y los lugares cercanos que por su interés monumental o histórico son dignos de conocerse. Así, estuvieron en el monasterio

de El Escorial, Valle de los Caídos, palacio de La Granja, Toledo, deteniéndose en el Alcázar y la catedral, Segovia y el palacio de Riofrío, y Aranjuez, visitando en la Casa del Marino, la Casa del Labrador. ■

EDITADO POR EL COMISARIADO MARÍTIMO "ANUARIO MARÍTIMO"

Confeccionado por su Departamento Editorial, el Comisariado Español Marítimo ha publicado el "Anuario marítimo español" correspondiente al bi-anuario 1973-1974.

Como en anteriores ediciones, dicha obra —declarada de utilidad para la Marina por Orden Ministerial de 11-I-1961— está impresa en excelentes caracteres y con adecuada presentación, y su contenido es un profuso caudal de datos, rigurosamente ordenados, que hacen del mencionado volumen, de 1.350 páginas, un meritorio trabajo de indudable interés consultivo para organismos, entidades, empresas marítimas y hombres relacionados con la mar.

SUS NOVEDADES

El volumen está dividido en seis amplios capítulos, en los que se recogen datos referidos a los siguientes temas: 1. Organismos nacionales e internacionales relacionados con las actividades marítimas. 2. Pesca. 3. El seguro marítimo. 4. Comunicaciones y transportes. 5. La industria naval. 6. Puertos.

Además de la puesta al día de todos los datos recogidos en anteriores ediciones, este nuevo "Anuario marítimo español" presenta las siguientes novedades: **Pesca:** Se incluye un amplio y detallado informe sobre la importancia económica de este sector. **Seguro marítimo:** Se destacan las modificaciones experimentadas "a los riesgos de construcción de buques y al seguro de cascos de buques", y se ha incluido un índice de las cláusulas del Institute Time Clauses Hulls. **Comunicaciones y transportes:** Se refleja especialmente el estado de la flota mundial, así como el incremento y modificaciones que ha experimentado la flota mercante española. **Industria naval:** Destacan los planes que se incluyen de todas y cada una de las fábricas y astilleros nacionales. **Puertos:** Se incluye un estudio que comprende el tráfico y explotación, así como los nuevos planes con las obras de mejora, características técnicas, medios de que disponen, proyectos y perspectivas de todos y cada uno de los puertos de nuestro litoral, islas adyacentes y plazas de Ceuta y Melilla.

Se trata de una obra encyclopédica de envergadura, y es, en resumen, un gran servicio a aquellos que dedican su trabajo y esfuerzo a la actividad marítima de España. ■

CENA A VARIOS MINISTROS OFRECIADA POR LA LIGA NAVAL

MADRID.—El ministro de Marina, almirante Gabriel Pita da Veiga, presidió la cena ofrecida por la Liga Naval Española a los ministros y ex ministros miembros de la Liga.

Asistieron, entre otros, el ministro de Educación y Ciencia, Carlos Robles Piquer, y los ex ministros Cruz Martínez Esteban, Enrique García-Ramal, León Herrera Esteban, Nemesio Fernández-Cuesta, Alejandro Fernández Sordo, José Luis Ceron Ayuso y Alfredo Santos Blanco. Asimismo asistieron a la cena más de 200 miembros de la Liga Naval.

Tras la "cena marítima" hizo uso de la palabra el presidente de la Liga Naval, almirante Martell, quien, tras excusar la ausencia de varios ministros miembros de la Liga, hizo historia del nacimiento de la Liga Naval.

A continuación, León Herrera Esteban hizo un elogio del mar y del sol españoles y exaltó los valores turísticos de las tierras de España como elementos fundamentales en el turismo.

Finalmente, el ministro de Marina cerró el acto con unas breves palabras. Comenzó diciendo que la mar es inseparable de la prosperidad de España; dijo que su pujanza está en el dominio de la mar, que la mar es vínculo de la unidad de las tierras de España, que la política marítima de respuestas concretas a las necesidades nacionales, que se valore el poder de la Marina: "Es decir, la capacidad de utilización del ámbito marítimo para alcanzar los objetivos nacionales, tanto en orden al fomento de la economía y a la eficacia de los transportes, como a los fines de la acción internacional del Estado y de la seguridad y defensa de la nación".

añadió seguidamente que es necesario conciliar los intereses del comercio y de la industria para superar la presente crisis, mejorar métodos y técnicas para la explotación de los recursos de la mar, fomentar el aprovechamiento de la plataforma continental, aspectos esenciales para cimentar sobre sólidas bases el poder marítimo nacional, alcanzando los logros trabajosamente pretendidos en muchos años de esfuerzo tenaz".

Dijo también que es preciso que España ocupe en el mundo el puesto que le corresponde por imperativo de la Historia. ■

LA CRUZ ROJA DEL MAR EN 1975

MADRID (Redacción).—Paso a paso, año tras año, la Cruz Roja del Mar va extendiéndose por toda la geografía litoral española y consolidando su organización en pro de una mayor eficacia en su finalidad de salvar vidas humanas en la mar y de ayuda a los naufragos.

Esta es la consecuencia fundamental que se obtiene de la lectura detallada de la "Memoria de la Cruz Roja del Mar Española", correspondiente a las actividades de la misma durante 1975, hecha pública hace unos días.

905 PERSONAS SALVADAS DE LA MUERTE

Lo dicho queda perfectamente avalado si tenemos en cuenta que durante el pasado año fueron salvadas 905 personas de perecer ahogadas y 21.582 fueron auxiliadas por las unidades de la Cruz Roja del Mar.

En el orden administrativo y de organización cabe destacar la constitución durante el año transcurrido de seis nuevas Juntas Provinciales y seis nuevas Juntas Locales, lo que hace una realidad la presencia de la Cruz Roja del Mar en prácticamente toda la costa española.

En lo que respecta a la cobertura de playas, se han puesto en servicio 22 nuevas embarcaciones y se han reparado o reconvertido 114 embarcaciones.

En la Memoria se da cuenta también de que se ha redactado ya un anteproyecto del Reglamento Orgánico de la Cruz Roja del Mar, y que este será elevado en breve tiempo a la Asamblea Suprema. Asimismo se informa que se llevan muy adelantados los proyectos del Reglamento Orgánico de la Brigada Naval de Socorros y Cartilla de Uniformidad de la Cruz Roja del Mar.

En cuanto a la parte económica se indica que se han llevado intensas gestiones, en colaboración con la Subsecretaría de la Marina Mercante, para conseguir los medios necesarios en el próximo año, que hagan posible la adquisición de nuevas embarcaciones. En este sentido —se termina informando—, se ha elaborado un plan cuatrienal, cuya amplitud dependerá de la financiación de las aportaciones previstas. ■

AMPLIACIÓN DE NORMAS COMPLEMENTARIAS

SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR

La Orden del Ministerio de Comercio de 13 de febrero de 1976 establece una serie de disposiciones sobre el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1960, de aplicación a los buques y embarcaciones mercantes nacionales, las cuales, por su interés, reproducimos íntegramente. La Orden actual modifica las de 22 de julio de 1965, 2 de marzo de 1971 y 26 de abril de igual año.

REGLA 4

Sustituir las normas de aplicación de esta Regla por las siguientes.

1. Todo buque nacional, cualquiera que sea la actividad a que se dedique, cuyo tonelaje sea igual o superior a 150 TRB sin alcanzar las 1.600, a menos que lleve instalada una estación radiotelefónica conforme a las reglas 8 y 9 de este capítulo, o se le haya concedido una exención en virtud de la regla 5 siguiente, así como todo buque al cual se le haya eximido de llevar una estación radiotelefónica, estará obligado a llevar una estación radiotelefónica que se ajuste a lo exigido en las reglas 14 y 15 de este capítulo.

2. No obstante, salvo disposición expresa en contrario, quedan exceptuados de la obligatoriedad de disponer de estación radiotelefónica los buques que efectúen sus servicios dentro de puertos, radas o bahías.

3. Los buques de pesca que permanezcan en la mar más de setenta y dos horas, cuyo tonelaje sea inferior a 150 TRB, deberán ir dotados de un equipo radiotelefónico aprobado, y cumplir, además, los otros requisitos que, concretamente señalan, para estos buques, las citadas reglas 14 y 15.

4. Todo buque que tenga instalada una estación radiotelefónica, de cualquier clase que ésta sea, se considerará para todos los efectos de inspección, personal competente reglamentario y reconocimiento y aprobación de aparatos, como un buque "obligado" a llevarla.

REGLA 14

Sustituir las normas de aplicación del apartado a) por las siguientes:

1. En los buques de nueva construcción comprendidos en el párrafo 4 de las normas de aplicación de la regla 4 de este capítulo (buques de pesca menores de 150 TRB que permanezcan en la mar más de setenta y dos horas), el espacio donde se instale el equipo radiotelefónico deberá estar cerrado y debidamente protegido contra la entrada de golpes de mar. En los buques existentes, cuando dicho espacio no sea cerrado, el equipo radiotelefónico deberá ir colocado en el interior de un armario o taquilla.

2. Las baterías y grupos de los equipos radiotelefónicos a que se refiere el párrafo anterior irán situados dentro de armarios o taquillas en puentes cerrados o en espacios de la superestructura —a popa, o debajo del puente, con sus accesos normales cerrados en la mar— de fácil acceso, donde se encuentren a cubierto de la lluvia y de las salpicaduras de los golpes de mar, en caso de mal tiempo, o ir contenidos en cajas estancas.

En todos los casos ha de asegurarse la debida ventilación de las baterías.

Suprimir la norma de aplicación del apartado e).

REGLA 15

A continuación del apartado a) incluir las siguientes normas de aplicación:

1. Todos los transmisores y receptores que constituyan la instalación radiotelefónica de un buque nacional, tanto si esta instalación tiene carácter obligatorio como voluntario, serán de tipo aprobado por la Dirección General de Navegación según las especificaciones pertinentes aplicables en cada caso.

2. Los buques de 300 TRB o más, dispondrán de un altavoz en el puente de gobierno para mantener la escucha exigida en al de la regla 7 de este capítulo.

Sustituir la norma de aplicación del apartado d) por la siguiente:

El dispositivo generador de la señal de alarma radiotelefónica solo se exigirá a los buques nacionales de 300 TRB o más, pero en todo caso, será de tipo aprobado por la Dirección General de Navegación según las especificaciones pertinentes.

A continuación del apartado il incluir las normas de aplicación siguientes:

1. Todo buque nacional de 300 TRB o más, obligado a llevar estación radiotelefónica según la norma de aplicación 1 de la regla 4 de este capítulo, estará obligado a llevar una fuente de ener-

(Pasa a la pág. siguiente)

SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR

(Viene de la pág. anterior)

glia de reserva situado en su parte alta, la cual sólo podrá alimentar las instalaciones, aparatos y circuitos referidos en j) y los permitidos en k) de esta regla, incluido también un radioteleéfono de ondas métricas (VHF), y deberá tener capacidad suficiente para hacerlo continuamente durante seis horas como mínimo. Mientras el buque se encuentre en la mar, esta batería se mantendrá en estado de plena carga.

Cuando la fuente de alimentación y la de reserva estén ambas constituidas por baterías, deberán ir situadas las dos en la parte alta del buque y cada una de ellas podrá alimentar únicamente las instalaciones, aparatos y circuitos relacionados en j) y los permitidos en k) de esta regla, incluido también un radioteleéfono de ondas métricas (VHF), y tendrá capacidad suficiente para hacerlo independiente y continuamente durante seis horas como mínimo. Mientras el buque se encuentra en la mar, por lo menos una de estas baterías se mantendrá en estado de plena carga en todo momento.

La estación radiotelefónica estará provista de medios para comprobar el estado de carga de las baterías.

Las baterías y grupos de la estación radiotelefónica irán situados, dentro de un armario o taquilla, en puentes o espacios cerrados de la superestructura, de fácil acceso, o ir contenidos en cajas estancas. En todos los casos ha de asegurarse la debida ventilación de las baterías.

2. Los buques menores de 300 TRB, obligados a llevar estación radiotelefónica según las normas de aplicación 1 y 3 de la regla 4 de este capítulo, dispondrán también de alimentación principal y de reserva, siéndoles de aplicación las normas contenidas en el punto 1 anterior, si bien podrá autorizarse la alimentación de otros aparatos destinados exclusivamente para la navegación, además del radiogoniómetro previsto en k) de esta regla.

A continuación del apartado m) insértese la siguiente norma de aplicación:

Sólo se exigirá la antena de repuesto a los buques nacionales de 300 TRB o más.

Suprimir todas las normas de aplicación al final de esta regla que figuran actualmente entre el final del apartado m) y el comienzo de la parte D.

Final del capítulo IV.

GRUPO II. CLASE Z

Se sustituye el párrafo segundo por el siguiente.

Si su tonelaje es igual o mayor de 300 TRB e inferior a 1.600 TRB: Estación radiotelefónica (ondas hectométricas), y si se aleja más de 100 millas de la costa, aparato portátil de radio.

GRUPO II. CLASE Y

Se sustituirá el primer párrafo por el siguiente y se suprimirá el segundo.

Si el registro bruto es igual o superior a 1.600 toneladas: Estación radiotelegráfica (ondas hectométricas), radiogoniómetro, y si se aleja más de 100 millas de la costa, aparato portátil de radio.

GRUPO III. CLASE R

En el párrafo quinto, después de las palabras "equipo radar" debe añadirse (Cap. VI):

Se insertará un último párrafo que diga: Cuando se trate de buques que pesquen en pareja, será suficiente que el buque que ejerza el mando de la pareja cumpla con la anterior exigencia.

REGISTRO DE PERSONAL PROFESIONAL MARITIMO

MADRID (Redacción).—Por una Orden del Ministerio de Comercio, aparecida en el "Boletín Oficial del Estado" el pasado día 25 de febrero, se dispone la confección de un Registro de Personal Profesional Marítimo.

En uno de sus considerandos, la mencionada Orden justifica su creación por la necesidad de conocer las necesidades de puestos de trabajo del sector.

Se faculta a la Subsecretaría de la Marina Mercante para señalar la fecha en que ha de llevarse a cabo el citado Registro y dictar las normas pertinentes para su efectividad.

REPATRIADOS LOS TRIPULANTES DEL "TIRAN"

- Quedaron a bordo, en Monrovia, el capitán y el jefe de máquinas, al objeto de vigilar el buque.

- Entre los marineros había varios enfermos, y las condiciones de vida en el barco eran extremadamente precarias.

En Madrid, y ya con otras caras bien distintas a las que me encontré a bordo del "Tirán", a los diez tripulantes repatriados, Arturo del Río Dieste, José Quintas García, Carlos Falcón Castrillón, Gerardo Barral Fuentes, Francisco Insúa Canosa, Celso Moreiras Santana, Antonio Espín Valera, Manuel Moscoso Rivas, José Rey González y Manuel Blanco Moreno, se les hizo un reconocimiento médico profundo en la Policlínica del ISM; hablaron con sus familiares, con las jerarquías del organismo, y tres días más tarde daban por terminada esta aventura regresando a sus domicilios.

En el número de febrero de HOJA DEL MAR ya se hacía mención de la situación del buque "Tirán" de 1.450 TRB en el puerto de Monrovia (Liberia), gracias a la información transmitida al Instituto Social de la Marina por don Enrique Alujés Escoda, radioaficionado malagueño que realizó varias comunicaciones con otro radioaficionado español, don Manuel Cabrera, canciller de la Embajada de España en Monrovia, quien a la sazón canalizaba y atendía dentro de sus posibilidades las peticiones de la angustiada tripulación del "Tirán".

El día 29 de enero es cuando el Instituto Social de la Marina tiene noticia de la crítica situación en que se encuentra la dotación del "Tirán", por lo que decide comisionarme en misión especial para que acuda en apoyo y auxilio de aquel grupo de hombres totalmente abandonados en tierras de África Occidental.

Dada la urgencia que requería el caso, se obró con la máxima rapidez, y veinticuatro horas más tarde de la comunicación, durante las que hubo que solucionar el visado, los trámites sanitarios y la adquisición de divisas, salió por vía aérea en vuelo directo desde Madrid a Monrovia.

La aventura del "Tirán", en realidad, se inició el 11 de septiembre, fecha en que, con carga general para diversos puertos de Nigeria y Costa del Marfil, se hacen a la mar en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria. El 19 de septiembre atracan en Abidjan, zarpan el 1 de octubre para Port Harbour, en donde fondean el día 6 para aguardar el turno de atraque, y es aquí donde comienzan las penalidades. Deciden parar los motores durante algunas horas para ahorrar combustible, con lo que el aire forzado se apaga, al igual que las neveras, y como consecuencia de ello tuvieron que desprenderte de algunos víveres que se estropearon, con lo que la escasez de alimentos se incrementó más todavía. Se terminó el gas, por lo que tuvieron que improvisar una cocina para leña. Los días iban transcurriendo en



Al fondo, el "Tirán"; los tripulantes, a remo, se dirigen a puerto. A la izquierda, los repatriados, en el aeropuerto de Robestfield, acompañados del canciller de la Embajada de España, y en la foto pequeña, el señor Alujés, que tan buen servicio prestó para que se conociera el caso del "Tirán". (Fotos: J. BARTOLOME.)

estas condiciones, y al final tuvieron que recurrir, con los nativos que se acercaban en sus piraguas, al intercambio de bidones vacíos, plásticos, garrafas y ropa, por plátanos, cocos y piñas, con los que poder seguir alimentándose.

El 15 de noviembre aparece el armador con divisas, pertrechando el barco y permitiéndoles volver el 25, indicándoles que del 15 al 20 de diciembre estarían de regreso en Las Palmas y que pasarian las Navidades en sus casas, lo que levantó enormemente los ánimos, como es de imaginar. Pero la alegría no iba a durar mucho tiempo. El 1 de diciembre comienzan la descarga, que termina el día 11, y el armador todavía no había vuelto, como prometió. El consignatario les hace saber que están sin fondos, y por mediación del pesquero "Pescavensa V", que faena en sus proximidades, pueden hablar mediante la radiotelefonía con el armador, al que comunican la situación: faltos de víveres y con las calderas apagadas. Cuatro días más tarde les sirven combustible, pero no es suficiente para llegar hasta Las Palmas, y el día 18 de diciembre, tras pedir unos pocos víveres a otro barco español, zarpan con la intención de llegar al puerto de Dakar. El 24, creyendo que no van a disponer del combustible suficiente, es cuando deciden arribar al puerto de Monrovia.

El día 31 de enero último me trasladé en bote a remo a bordo del "Tirán", en donde me es presentada la dotación. Pasó a la revisión del buque, reconocimiento médico de la tripulación, distribución de prensa española de los últimos días de enero y estudio de las necesidades más imperiosas. El barco está parado por falta de combustible, por lo que

no funcionan los servicios sanitarios, el agua ha de extraerse de los tanques por bombeo manual, no hay iluminación ni aire forzado y las luces de situación se improvisan con lámparas de petróleo. Las condiciones higiénicas, como era de esperar, son bastante deficientes, pudiendo observarse una gran infestación de cucarachas, que proliferan a sus anchas, pues se carece de insecticida. La tripulación no tamaba ninguna medicación preventiva contra el paludismo, lo que ya provocó en Port Harbour la repatriación del cocinero de a bordo y durante mi estancia el tener que hospitalizar al benjamín de la dotación, Gerardo Barral, de diecisiete años, afectado de malaria. Varios tripulantes padecían enfermedades, dos una hernia inguinal, otro una insuficiencia respiratoria y me fue posible comprobar que alguno había sido enrolado sin el reconocimiento médico de aptitud reglamentaria. A todo esto hay que añadir, dadas las circunstancias de abandono, la falta absoluta de noticias de sus familiares desde el 15 de noviembre, la no percepción de haberes y la incertidumbre respecto a su futuro más inmediato, el estado de angustia y de agresividad observado en la tripulación.

Tras la espera infructuosa de un emissario de la compañía armadora, cuya llegada procedente de Las Palmas anunciaron telegráficamente y de común acuerdo con toda la tripulación y con el canciller señor Cabrera, que colaboró intensamente conmigo en la resolución del problema, decidimos la repatriación. Únicamente y con la finalidad de no abandonar el buque se quedaron a bordo el capitán y el jefe de máquinas. ■ JUAN ANGEL BARTOLOME MARTIN.

Momento de la captura de un Mola Mola durante una de las salidas.



SAN SEBASTIAN: CURSILLO DE BIOLOGIA MARINA

UN INFORME DE LA SOCIEDAD OCEANOGRÁFICA DE GUIPUZCOA.

ORGANIZADO POR LA SOCIEDAD DE PESCA SUBMARINA Y CON LA COLABORACIÓN DE LA S.O.G. Y LA FEDERACIÓN GUIPUZCOANA DE ACTIVIDADES SUBACUATICAS.

EN San Sebastián, organizado por la Asociación de Pesca Submarina y Actividades Subacuáticas (APSAS), y colaborando la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa y la Federación Guipuzcoana de Actividades Subacuáticas, se ha venido celebrando durante todo el invierno y primavera el I Cursillo de Biología Marina.

Este cursillo es una toma de contacto con la biología submarina, con el fin de tomar muestras en vivo y de identificarlas "sobre el terreno", para su posterior estudio y fijación, si se considerase necesario, en los laboratorios de la Sociedad Oceanográfica. Así pues, se ha intentado documentar a los escafandristas en esta materia con el fin de desviar su afición a temas más trascendentales que los puramente deportivos.

El cursillo ha consistido en cincuenta horas de clases teórico-prácticas y de cuarenta y cinco inmersiones en la mar. Han intervenido, bajo la dirección de don Miguel Ibáñez Artica, biólogo de la Sociedad, los escafandristas señores Galdona, Stinus, Etura, Itxola, Salaverria, Caperochipi y García-Argüelles Arizti.

Se han tomado unas fotografías submarinas, para complementar el informe que se ha hecho de este cursillo, que se esperan poder perfeccionar más adelante, pues la visibilidad del mar en nuestras costas es bastante deficiente y el material usado ha sido de circunstancias.

La costa se ha fraccionado en áreas con el fin de facilitar su estudio e identificación sobre el mapa. En cada área, además de las muestras obtenidas, se ha realizado un estudio "a priori" sobre sus características, tales como estudio del sustrato, vegetación, fauna, etc., registrándose los datos en las fichas que cada área posee.

Los apuntes de biología del informe han sido elaborados por el señor Ibáñez, y recopilados y estudiados por los demás miembros del equipo. Estos apuntes han sido la teoría de este cursillo.

INTERESANTES (Y PACÍFICAS) EXPERIENCIAS SUBACUÁTICAS

El material recogido ha sido muy diverso y cuantioso; por eso nombraremos muy por encima en qué ha consistido. Se han recogido:

ESPONJAS: Córneas, siliceas y calcáreas.

CELENTEREOS: *Calliactis parasitica*, *Anémona sulcata*, *Cerianthus membranaceus*, *Eunicella verrucosa* y *Eunicella cavolini*.

ANELIDOS: *Spirographis spallanzani*, *Nereis pelágica* y *euclitaria sanguinea*.

MOLUSCOS: *Haliotis tuberculata*, *Tritonium nudiferum*, *Aplisia punctata*, *Sepia officinalis*, *Octopus vulgaris*, *Lithofaga lithophaga*, *Ostrea edulis*, *Solen vagina*, *Venus verrucosa*, *Cardium edule*, *Nassa reticulata*, *Trivia europea* y *Glossodoris valenciennesi*.

EQUINODERMOS: *Spaerechinus granularis*, *Psammechinus miliaris*, *Ophioderma longicauda*, *Ophiotrix fragilis*, *Ophiura texturata*, *Marthasterias glacialis* y *Holoturia forskali*.

CRUSTACEOS: *Galatæa squamifera*, *Galatæa strigosa*, *Portunus puber*, *Cáncer pagurus*, *Scyllarus arctus*, *Xanto hidrophilus*, *Carcinus maenas*, *Maja verrucosa* y *Maja squinado*.

PECES: *Mola mola*, *Scyllorhinus stellaris*, *Scorpaena porcus*, *Labrus bergylta*, *Serranus cabrilla*, *Coris julis*, *Diplodus sargus*, *Puntazzo puntazzo*, *Ciclopterus lumpus*, *Gaidropsarus mediterraneus*, *Mullus surmuletus*, *Merlangus merlangus*, *Labrus ossifagus*.

MATERIAL DE LABORATORIO

En el laboratorio de la Sociedad se han utilizado tres microscopios y dos lentes binoculares para la identificación de esponjas y poliquetos, así como distintos reactivos para fijar algunas especies. Gran cantidad del material tratado en ese laboratorio ha sido enviado a diversas Universidades, como Barcelona y Pamplona, así como a diversos centros docentes.

MATERIAL DE BUCEO EMPLEADO EN EL CURSILLO

Para fotografía submarina se ha utilizado una cámara Siluro de la casa Nemo, y otra cámara marca Nikon.

(Pasa a la página siguiente)

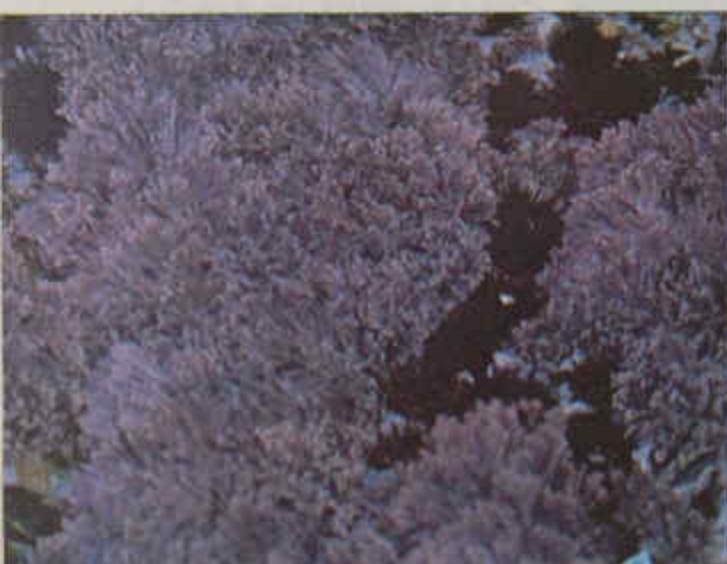
CURSILLO DE BIOLOGIA MARINA



Sonrisa de un Lamna Nasus (marrajo).



Una estrella de mar a 20 m. en aguas de SN. SN.



Arriba y abajo, fondos de coralina.



(Viene de la página anterior)

modelo Calypso, que fue adquirida por los componentes del cursillo. El material de buceo ha sido: Dos monobotellas de 16 litros marca Nemrod, al igual que los restantes instrumentos; dos monobotellas de 14 litros; una monobotella de 3 litros; siete reguladores Snark; tres profundímetros; cuatro brújulas; tres chalecos hidrostáticos; cinco trajes isotérmicos; cinco cinturones de plomo; cinco pares de aletas; tres nasas con globo hidrostático, y tres linternas.

Para la captura de peces vivos se han utilizado con éxito, para escorpión y labridos, salavardos. Asimismo se han utilizado nasas de plástico incoloro o transparente, a las que se ha denominado "T-1", pero que no han dado todo el resultado que se esperaba, pues el mar de fondo las ha desmontado frecuentemente.

El material de captura de peces ha consistido en once nasas "T-1" y tres salavardos de 1,5 m. x 0,35 m. Las embarcaciones que se usaron en los desplazamientos fueron: "Urko-II", velero "Cherif" (ARCOA), con motor Johnson 15 HP., y "Delfín", motora de 7 metros de eslora con motor central de 8 HP. Dieter.

CARICIAS AL PEZ DE SAN PEDRO

Durante el transcurso de las inmersiones, que han sido parte de este cursillo, hemos visto fotografiados y capturados cantidades de ejemplares de diferentes especies. Esto es lo que nos ha llevado a hacer un estudio muy superficial de todos los que hemos tenido contacto, y que hemos incluido en el informe con el nombre de Ictiología.

DESDE EL JUGUETON PEZ DE SAN PEDRO, QUE SE DEJA ACARICIAR...

Desde blendios hasta el peregrino, e incluyendo también algunos crustáceos, son los ejemplares que comprenden la sección de Ictiología. Algunas especies tienen anotaciones nuestras sobre su comportamiento, que hemos observado al ir a darles de comer o al acercarnos a ellos con diferentes colores. Concretamente el pez de San Pedro (*Zeus faber*) fue el único que se dejó acariciar, jugar con nosotros y seguimos durante el transcurso de la inmersión, incluso cuando estábamos en superficie, para montar en la embarcación. No perdió el contacto visual con nosotros, manteniéndose a unos dos metros por debajo nuestro aun después de estar ya en la embarcación. Es posible que estos peces sean tan confiados con el hombre porque no lo conocen a fondo como depredador, ya que es un pez que vive a bastante profundidad. Su total confianza y ausencia de temor lo hacen un blanco infaltable para cualquier pescador submarino que tropiece con él; de ahí el poco mérito de esta captura, que además supone pérdida de un ejemplar sociable.

TIMIDAS DONCELLAS, COMEN A LA MANO

Las doncellas (*Coris julis*) y cabrillas (*Serranus cabrilla*) son también unos seres sociables y juguetones. Basta romper unos erizos para que inmediatamente se llene la zona de decenas de estos pececillos que se disputan la comida entre sí.

La relación con estas especies (*Coris julis* y *Serranus cabrilla*) nos ha llevado a la conclusión que aceptan la comida de una mano oscura, con guantes, antes que de una mano desnuda. Asimismo, a movimientos bruscos reaccionan huyendo rápidamente, volviendo a los pocos segundos por más comida.

También hemos observado en el Aquarium que determinadas especies persiguen a las yemas de los dedos, cuando éstos se dejan resbalar por el cristal de las piletas con ánimo de capturarlos como si se tratase de comida que se estuviese hundiéndose, mientras que otras permanecen indiferentes a este estímulo.

ESTUDIO DE ALIMENTOS

Aparte de las inmersiones con botellas, se han hecho dos salidas a la mar, de pesca submarina, con el objeto de obte-

ner ejemplares de diferentes especies para ver el tipo de alimento que más abundaba en sus estómagos. En la primera se capturaron dos *Scorpaena porcus*, un *Diplodus sargus*, tres *Labrus bergylta* y un *Ciclopterus lampus*.

Estas capturas se realizaron en aguas de Fuenterrabía; la de este último ejemplar se realizó a unos ocho metros de profundidad, por Ramón Errazquin, que ese día colaboró con nosotros. El cicloperto es raro en nuestras costas, ya que según varios autores no suele capturarse abajo del río Garona, aunque sabemos que en Santander se le captura ocasionalmente.

UN CAZON QUE NO REACCIONA AL ATAQUE

La segunda se realizó en la zona denominada P-2 y conocida por Aguas Verdes. Se capturaron dos *Scorpaena porcus*, diez sargos (*Diplodus* y *Puntazzo*) y ocho labridos, en su mayoría maragotas (*Labrus bergylta*). Durante el transcurso de esta jornada fue arponeado un cazón (*Galeorhinus galeus*) de unos dos metros de longitud, pero no logramos hacernos con él, al no atravesarle el arpón de lado a lado. Este escualo se encontraba "descansando" en un fondo de arena a unos 14 metros de profundidad, y no reaccionó a la "agresión" hasta que el pescador tiró de él hacia la superficie. El nadar del cazón fue lento, describiendo un arco y soltándose a un metro de la superficie; no se apreció un aumento sensible de velocidad, ni realizó ningún tipo de movimiento agresivo. El disparo se le hizo con un arpón Beuchat, de dos gomas y con flecha tipo "taitalana" en la cabeza, a una distancia de aproximadamente un metro, a la altura de las branquias, en vertical a su plano y formando un triángulo equilátero con la distancia entre los ojos. Después se procedió a su busca; sin lograr dar con él. Ignoramos si la falta de reacción por parte del cazón se debió a que estuviese herido de muerte o a que el disparo no le afectase lo más mínimo, ya que anteriormente este tipo de escualo nos ha mostrado una reacción violentísima al ser heridos.

Como casos anecdóticos citaremos que en el curso de las inmersiones hemos topado en una con un peregrino (*Ce-*

... AL CAZON, QUE NO REACCIONA CUANDO SE SIENTE HERIDO

thrius maximus) de unos seis metros de largo y en superficie un marrajo de tres o cuatro metros (*Lamna Nasus*) de longitud. El peregrino no hizo más que seguir nuestro velero durante un rato y luego se sumergió sin que volviera aemerger. En cuanto al marrajo, nos topamos con él en el agua, cuando nos disponíamos a montar en la embarcación, dando un par de vueltas alrededor nuestro, con gran "aprensión" por nuestra parte, y que al poner en marcha el motor desapareció rápidamente. Referente a este último diremos que hay pescadores profesionales que lo consideran inofensivo. Desde nuestro punto de vista, sólo diremos que tiene una dentadura como para dar un gran disgusto. ■



Gaidona con una pintarroja.

LA TIERRA DE NUESTROS ANTEPASADOS

Por FERNANDO ALONSO ROMERO

A patrona de la pensión de Galway, donde yo llevaba varios días alojado en espera de que el tiempo mejorase, me había preparado un sencillo desayuno inglés: huevos fritos, bacon, tostadas y zumo de frutas. «Se ha fijado usted en el buen día que tenemos hoy», me dijo atrayendo mi atención hacia la ventana.

Estaba amaneciendo. Los tejados y chimeneas de las casas se perfilaban sobre un cielo brillante, luminoso, de un oro intensísimo.

«Al fin —dijo— voy a poder ir a las islas de Aran».

La semana anterior había intentado sin éxito convencer a unos marineros del puerto de Galway para que me llevaran hasta esas islas. «Está usted loco —me habían respondido— ¡Ni siquiera el carguero le llevaría a usted con este temporal!». Después de más de una semana de lluvia incisiva y de viento fortísimo, el día amaneció soleado. «Parece que hoy sí podré ir a Aran», comenté con mi patrona, una mujer de unos sesenta años, elegante y menudita, que se había pasado toda la semana recordándome que el mejor mes para ir a estas islas no era el de febrero, sino el de julio o agosto, cuando venían los turistas americanos. Le había explicado que yo no era ni turista ni americano, y que quería ir a Aran simplemente para conocer a sus gentes y ver los «currags», primitivas embarcaciones que todavía utilizan, y que se diferencian muy poco de las que vio Julio César por las costas inglesas hace más de dos mil años. Pero la pobre mujer no podía comprender que un extranjero quisiera llegar hasta esas latitudes simplemente para ver un pequeño bote de remos y las inhóspitas islas de Aran en esa época del año.

Terminé mi exquisito desayuno bajo la escrutadora mirada de miss Hamlin, que intentaba en vano descubrir qué clase de turista despistado sería yo. «No se preocupe, miss Hamlin —le dije al despacharme para tranquilizarla—, le prometo que la próxima vez seguiré su consejo y vendré en verano, como los demás turistas».

En invierno, las únicas personas que viajan al archipiélago de Aran son sus propios isleños, apenas si hay alguna persona extraña por esas latitudes. El barco que navega hasta Aran es un carguero de pequeño tonelaje que, además de mercancías de todo tipo y alimentos, transporta también pasaje. Cuando llegué al muelle, estaban bajando a su bodega varias bombonas de butano. De las tres islas que componen el archipiélago, solamente en la mayor, en Inis Mor, funciona de vez en cuando un generador eléctrico. Se utilizan por ello lámparas de gas y candiles. En Inis Mor viven unas seiscientas personas repartidas por toda la superficie de la isla, de ocho millas de longitud y dos de anchura máxima. Sus habitantes se dedican a la pesca principalmente y al cultivo de los campos de la isla. Hasta hace pocos años, las gentes de Aran vivían en una absoluta pobreza. Hoy, gracias al turismo del verano y al interés cultural que estas islas han despertado en los Estados Unidos y en Gran Bretaña principalmente, son varios miles de personas las que las visitan cada año. Los pescadores albergan en sus casas al turismo o alquilan parte de sus viviendas. También hay dos pequeñas granjas que en verano se destinan a alojar a visitantes, en su mayoría artistas e investigadores.

PARTIDA DE GALWAY

A las ocho en punto, el capitán del carguero, un hombre alto, fornido y de larga melena rubia como un vikingo, dio la orden de zarpar. Dos hombres saltaron a tierra para soltar las amarras. Estaba saliendo el Sol en esos momentos. Tras los altos brazos de unas gruesas del muelle, el cielo de amarillo resplandeciente, se veía completamente despejado. El pequeño puerto de Galway, a estas horas de la mañana, apenas tenía actividad; solamente dos pequeños pesqueros, anclados frente al carguero, se disponían a zarpar igual que nosotros. Unos marineros se afanaban recogiendo unas redes sobre la cubierta. Nuestro carguero empezó a moverse lentamente enfilando la proa hacia la estrecha salida del puerto. Sobre el puente de mando, el capitán ordenó a uno de sus marineros que colocase las defensas laterales del barco para evitar que rozase contra los muros del



ARAN

Los «curraghs» de Aran, al costado del carguero, en espera del desembarco de las mercancías.

muelle. Pero la salida fue perfecta. Al cabo de una hora de navegación se empezó a divisar en la lejanía una franja larga y grisácea que parecía tierra. Sin embargo, hasta casi dos horas más tarde no llegamos a ella. Habíamos recorrido las treinta millas que separan a Galway de las islas de Aran, situadas en la costa occidental de Irlanda. El carguero ancló frente a la playa de Inishere, la más pequeña de las islas. Desde la cubierta se podía ver cómo sus habitantes salían apresuradamente de sus casitas con techo de paja, y se dirigían hacia la playa.

LOS «CURRAGHS»

Algunos llevaban sobre sus hombros unas largas embarcaciones de forma curvada. A los pocos instantes había en el agua unas diez embarcaciones de este tipo o «currags», como las llaman los irlandeses. El mar estaba agitado, y de vez en cuando, una ola salpicaba espuma sobre la cubierta del carguero. Era emocionante ver cómo los pequeños «currags», apenas más grandes que una «gamelia» gallega, se iban acercando hacia nuestro barco con una agilidad asombrosa. Como delfines embestían de proa las olas, saltando sobre ellas, perdiéndose en su seno y volviendo a surgir de nuevo sobre sus crestas, con la proa levantada al cielo, bajo el impulso poderoso de los remos, manejados con una destreza increíble por los hombres de Aran.

El sol me daba de frente en el rostro, y brillaba en el mar sacando infinitidad de reflejos a sus aguas. El espectáculo era impresionante. Al fondo, la silueta de la isla se estilizaba sobre el horizonte luminoso como un telón de fondo. No lejos de mí, un pasajero apoyado sobre la borda se puso a hacer señas a las embarcaciones que se acercaban. Desde ellas les respondieron con unas voces en gaélico, que no entendí. Los marineros mantenían siempre en el agua los remos de sus «currags» para conservar la estabilidad, puesto que son barcos que carecen de quilla, de orza y de timón. Hace unos noventa años, estas embarcaciones eran aún enteramente de cuero; ahora, por razones de economía, el cuero se ha sustituido por lona embreada. Pero la estructura y las medidas del casco son las mismas.

La construcción del casco es muy simple: está compuesto por un armazón de ligeras tablillas de madera entrelazadas (antiguamente eran mimbre como los que se emplean para hacer cestos), que luego se recubren con lona como si fuera una piragua.

EL REMO

Solamente en la mayor de las islas de Aran, en Inis Mor, hay un pequeño puerto donde pueden anclar barcos de pequeño tonelaje. Pero en las otras dos, en Inis Mean y en Inishere, los barcos anclan en las playas, en espera de que se acerquen los isleños en sus frágiles «currags» para recoger las mercancías que les traen. Los «currags» de Aran pueden llevar dos, tres o cuatro remeros; estos últimos tienen una eslora de unos 22 ó 25 pies, y una manga de 3,5 pies y 27 pulgadas de puntal. Son, por lo tanto, de borda muy baja, casi como la de una piragua. Los remos miden 10 pies y son interesantísimos para los estudios de arqueología naval, debido a su semejanza con los de las «gamelas» romanas.

Toilettes con unas tiras de cuero que se dejaban con bastante holgura para que los remos pudieran girar (1). Los egipcios, alrededor de la V dinastía (2.400 a. de C.), habían sustituido en las embarcaciones grandes el empleo de los canaletas por el del remo; éstos iban amarrados a la borda por medio de unos simples estrobo (2). Igualmente, en ninguna de las representaciones de embarcaciones romanas que se conocen existe algún modelo que pudiera indicarnos que el mecanismo del remo de los «currags» o las «gamelas» es de origen romano.

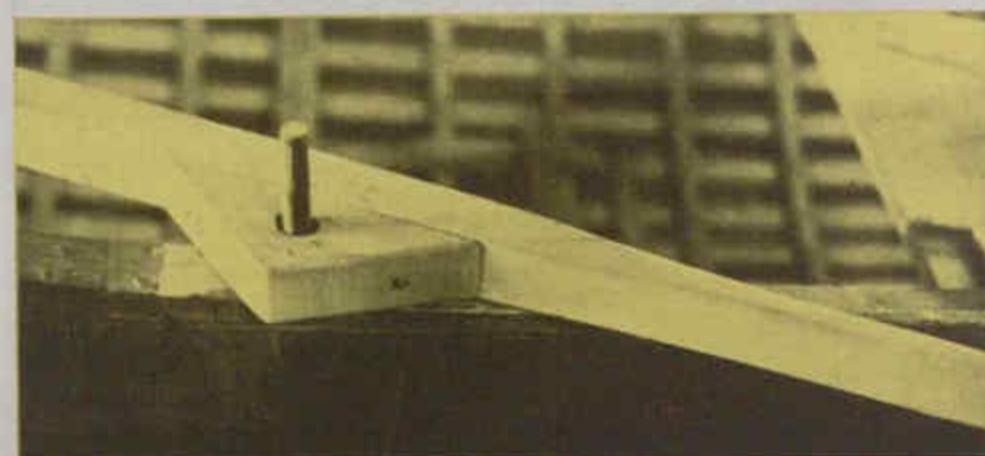
UNA CAJA «MADE IN SPAIN»

Cuando los diez «currags» llegaron al carguero, se arrimaron a los costados del barco. En casi todos iban tres marineros. Noté que la mayoría eran bastante viejos. Con una mano se agarraron a unas cuerdas que colgaban de la cubierta, mientras que con la otra mantenían los remos en el agua para conservar el equilibrio. El mar a los costados del carguero estaba algo más calmado, pues el viento soplaban de la otra banda. Abrieron un gran portalón del costado de nuestra embarcación, y empezaron a bajar a los «currags» las mercancías que traían para los isleños. Había de todo: cajas de botellas, bombonas de gas, muelles, maderas (en estas islas no hay árboles), cajas misteriosas entre las cuales había una con un gran letrero rojo en uno de sus

(Pasa a la pág. siguiente)



Una vivienda de pescadores en la isla de Inishmore.



La «ojeira» del remo del «curragh». Nótese la semejanza con la «ojeira» de la gamela.

ARAN

UN VIAJE A LAS ISLAS
DONDE AUN SUBSISTEN
LOS MODOS NATURALES DE VIDA

EL INSOLITO ESPECTACULO DE LOS "CURRAGHS".
EMBARCACIONES A REMO SIN QUILLA, ORZA NI TIMON.

(Véase de la pág. anterior)

Iodos que decía: "Made in Spain". Resultaba extraño ver un producto español en aquellas latitudes. ¿Qué podría ser?, me pregunté. Posiblemente una nevera o una máquina de calcetar para hacer los famosos jerseys de gruesa lana que exporta Aran a todo el mundo. Al mismo tiempo me alegró ver cómo de este modo se continuaban las relaciones comerciales de la Península Ibérica con Irlanda: relaciones que datan de los tiempos prehistóricos. En el siglo XVI, la ciudad de Galway había mantenido muy estrechas relaciones con España, resultado de las cuales es el cierto aire de ciudad andaluza que todavía conserva esta población. Incluso existen nombres españoles en algunas de sus casas y numerosísimas leyendas y tradiciones relacionadas con la Península.

LA "OJEIRA"

Cuando terminaron de desembarcar toda la carga, les tocó el turno a los pasajeros que iban a Inishere. Desembarcaron cinco personas: una de ellas, una señora ya mayor, tuvo ciertas dificultades para embarcarse en el "curragh", pues con el continuo varar de las olas se hacía difícil el acomodarse en él. Los marineros mantenían continuamente los remos en el agua, intentando conservar el equilibrio. En estas embarcaciones, la posición de los remos es importante, pues debido a la poca manga de los "currags", juegan un papel decisivo en la estabilidad de la embarcación. La "ojeira", o pieza de madera perforada, adosada al quidón del remo de las "gamelas" y de los "currags", debió tener un origen bastante tardío en la historia de la evolución de las embarcaciones de cuero, y motivado por la experiencia de varias generaciones. En las primitivas embarcaciones de cuero se empleaban canales en lugar de remos, como aún continúan haciendo así los eskimos con sus "umiaks" de pieles. El paso siguiente debió de ser el empleo de estrobes colgando de la borda, como podemos ver en un modelo de un "curragh" de oro que se conserva en el Museo Nacional de Dublín y que se fecha en el siglo I d. C. Posteriormente se añadieron toletes a la borda, a los que se ajustarían los estrobes para los remos, o bien se suprimirían los estrobes afianzándose el remo remo entre un par de toletes, sistema que se sigue aun empleando

en los "currags" de la isla de Achill (Irlanda). Esto nos hace pensar que el mecanismo del remo con "ojeira" es más perfecto y apropiado para los "currags", puesto que la "ojeira" no permite que el remo se caiga al agua al soltarlo.

Nos inclinamos a creer que el descubrimiento de la "ojeira" se debió a una variante local, que debió tener lugar probablemente en Galicia, desde donde se extendió su empleo a Irlanda durante la civilización céltica, como consecuencia de las relaciones comerciales efectuadas en embarcaciones de cuero. Contribuye a nuestro argumento el hecho de que la "ojeira" se emplea en todos los distintos tipos de gamela, al igual que en las chalanas y en algunas embarcaciones de la costa Norte portuguesa. En Irlanda, sin embargo, sólo se encuentra en algunos "currags", principalmente en Aran y en el Sudoeste, mientras que en Blacksod, en Iniskea y en Achiel (Noroeste) se utilizan remos que van entre dos toletes. T. C. Lethbridge sugiere la posibilidad de que el remo de los "currags" con "ojeira" sea prerromano y que su origen se remonte a la época de los constructores de megalitos [3].

EL GAÉLICO

Hacia dos semanas que el carguero no visitaba las islas de Aran debido al mal tiempo, y en las caras de los isleños se notaba la enorme alegría de su llegada. Durante todo el tiempo que duró la operación de descarga, tanto los hombres de Aran como los marineros del carguero no cesaron de bromear entre sí y de intercambiarse comentarios y noticias. Hablaban en gaélico, una antigua lengua céltica que en Aran se conserva aún más pura que en el resto de Irlanda. Debido a esto, la Universidad ha creado en la isla de Inis Mor un Centro de Estudios dedicado a investigaciones lingüísticas principalmente, al que todos los veranos acuden varios cientos de estudiantes interesados por la vida, la historia y la naturaleza de las islas de Aran. Al abandonar los "currags" los costados del carguero, toda la tripulación subió a cubierta a decirles adiós. Con el tiempo que suele hacer en esta época del año, no se podía predecir cuándo se volverían a ver unos y otros. En la emoción del adiós había un sentimiento de admiración y respeto por las gentes de Aran que viven en la actualidad en esas islas gra-

cias al esfuerzo y al trabajo no sólo de ellos, sino también de las generaciones anteriores.

DUN AENGUSA

En una de las antiguas leyendas de Aran se cuenta cómo sus primeros pobladores se pasaron varios años transportando arena, tierra y algas a los terrenos rocosos de sus islas para convertirlos en campos de cultivo y prados para el ganado, que hoy es bastante numeroso. Todo el mundo ha visto la famosa película de Robert Flaherty, "Hombres de Aran", en la que se ven los tremendo esfuerzos que las gentes de estas islas tenían que hacer para sobrevivir. Hoy las condiciones de vida de estos isleños han mejorado muchísimo gracias al interés cultural que la Universidad irlandesa ha puesto en estas islas, haciendo lo posible por mejorar las condiciones de vida de sus habitantes, sin destruir su cultura, ni el paisaje de sus islas, ni los numerosos monumentos arqueológicos que poseen. Entre estos se encuentra la fortificación de Dun Aengusa, que data de la época celta. Impresionante fortificación construida al pie de un acantilado de cien metros de altura. Lo más interesante de ella es su sistema defensivo, conocido en el mundo de la arqueología con el nombre de "chevaux-de-frise", y que consiste en una serie de piedras hincadas alrededor de los muros de la fortificación para dificultar el paso de los enemigos. Este tipo de sistema defensivo solamente se encuentra en las islas Británicas y en la Península Ibérica. En una antigua leyenda irlandesa del siglo VIII se habla del pueblo prehistórico de los Firbolgs, que, según la leyenda, procedía de Grecia y que desde la Península Ibérica se trasladó hasta Irlanda. Lo único curioso de esto es que las gentes de Aran atribuyen la construcción de Dun Aengusa al pueblo de los Firbolgs. «Se deben quizás a los recuerdos pasados de generación en generación de las antiguas relaciones mantenidas entre Galicia e Irlanda no solo durante la época de los celtas, sino también, y principalmente, durante la cultura de los Hittitas». Quizá algún día la arqueología nos pueda resolver muchos de los interesantes misterios que Aran oculta.

NAVES CON PIELES UNIDAS

A la mayoría de los turistas americanos que visitan todos los veranos estas islas, lo que más les llama la atención son los "currags", y desde luego, yo estoy de acuerdo con ellos en que bien vale la pena visitar hasta Aran, desde muchas de las polucionadas ciudades americanas, para ver estas embarcaciones. Ya en la antigüedad los escritores clásicos se habían maravillado ante la visión de los "currags", que en aquellos tiempos eran de cuero. «Pues ellos no siquiera construyeron sus naves con madera de pino ni de abeto, ni tampoco con el abeto escuchaban las bárbaras como es costumbre, sino que, cosa digna de admiración, siempre construían las naves con pieles unidas, recorriendo con frecuencia sobre tal cuero el vasto mar», relata Avieno al referirse a los nave-

gantes de los finisterres atlánticos europeos (Orna Maritima, 90-119).

LA TIERRA DE NUESTROS ANTEPASADOS

Hoy, mientras el mundo se industrializa cada vez más, haciéndose insopportable la vida en las ciudades, las islas de Aran conservan en su aislamiento la paz y el atractivo de los modos de vida naturales que en muchas ciudades europeas y americanas hace ya tiempo que han desaparecido, convirtiéndose sus habitantes en piezas mecanizadas de un incontrolado y absurdo desarrollo deshumanizado. Cuando la ola de turismo americano visita Aran, atraída por la propaganda turística en la que a grandes rasgos se habla de la historia de estas islas, las gentes de Aran la reciben con una amabilidad y simpatía fuera de lo común. Y los turistas se olvidan de todo lo que han leído sobre monumentos, leyendas e historias de Aran; y como tributo de admiración exclamari sorprendidos: "¡Esta es la tierra de nuestros antepasados!". Y muchos quisieran quedarse varios días, compartiendo la vida cotidiana de las gentes sencillas y boinas de Aran, que sin saber apenas cómo es o dónde está Nueva York, aunque algunos tienen allí familiares que emigraron en otros tiempos, saben, sin embargo, convivir en paz y compartir la poca tierra que poseen, dando con ello una lección de humanidad y corazonada.

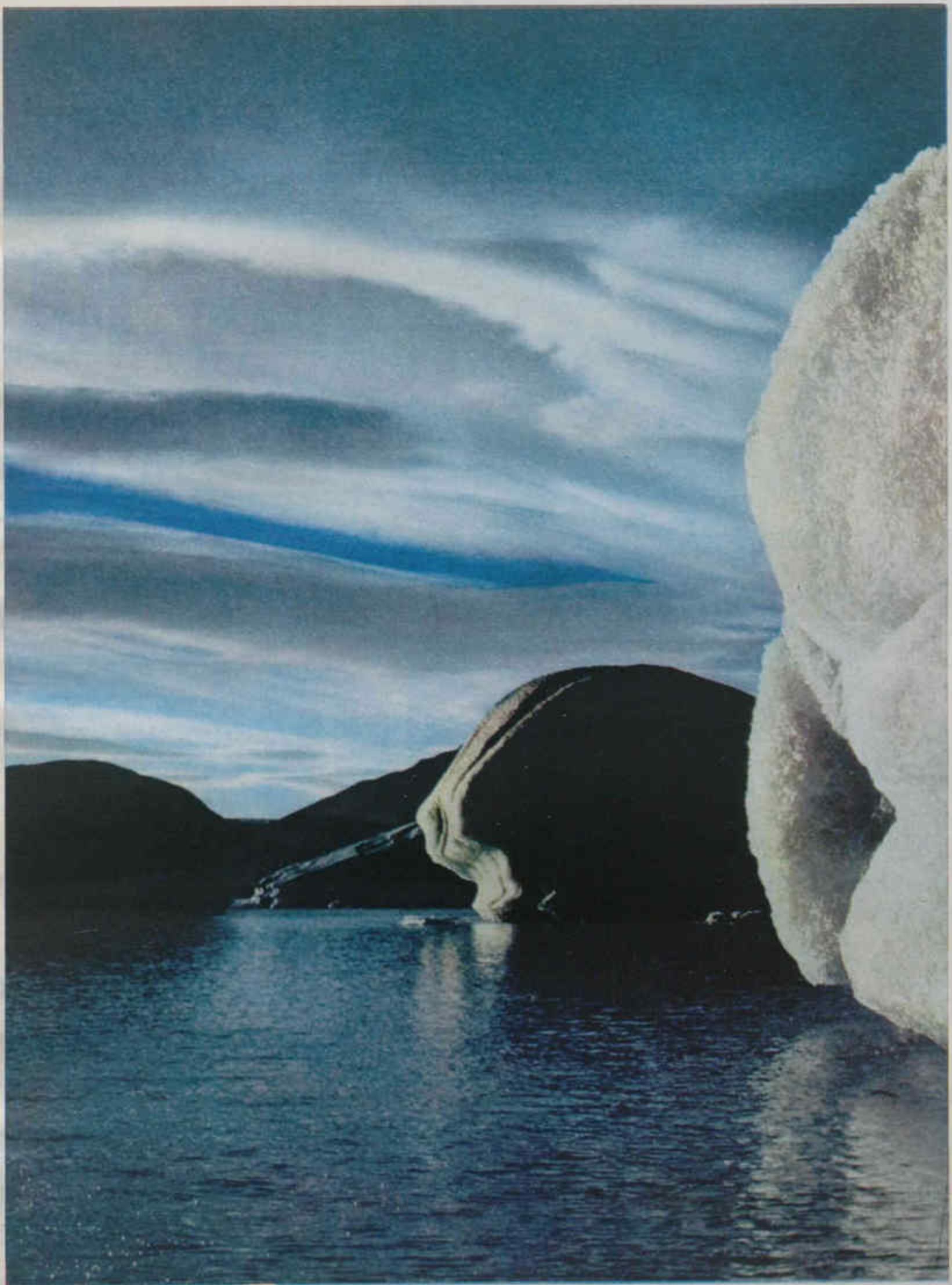
Aran no es solamente un centro cultural y de investigación para los aficionados a la Historia u otros temas, sino también, y sobre todo, un ejemplo de modo de vida diferente que tanto a nuestra conciencia de visitante europeo como a la de los americanos no pasa inadvertido sin dejar alguna enseñanza. En nuestros tiempos de viajes espaciales y descubrimientos científicos, Aran se levanta frente al imponente Atlántico como un valioso testimonio de una civilización que, sin quedarse dormida en el pasado, ha sabido adaptarse a los tiempos actuales sin destruir ni adulterar sus características propias. Hace cuarenta años, el escritor británico H. V. Morton escribió en uno de sus deliciosos libros de viajes: "Irlanda es hoy el único país europeo, con la excepción quizás de España, que no está deshumanizado por el industrialismo". H. V. Morton, *In search of Ireland*, 1930, pág. 273. Actualmente, Irlanda ha cambiado mucho desde entonces, pero para el visitante del centro de Europa esta opinión de Morton sigue siendo válida todavía.

Cuando el carguero abandonó las islas de Aran, me senté en la popa a contemplar cómo se iba quedando en la lejanía la silueta de las islas, perdiéndose definitivamente al cabo de un rato entre las temibles ondas del sol poniente. Cerca de Galway, una flota de pesqueros se cruzó con nosotros hacia Oeste. Quizá fueran rumbo a las islas de Aran, a pescar cerca de sus peligrosos promontorios, o quizás mucho más allá, en pleno océano, hasta donde llegan sus valientes y esforzados habitantes en los frágiles "currags". ■ F. A. R.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- [1] Lionel Casson, *Ships and Seamanships* (Princeton University Press, 1971, página 46). Ver también Lionel Casson, *The Ancient Mariners* (London, 1960), Victor Golancz, Ltd.; J. S. Morrison and R. T. Williams, *Greek Warships* (1900-322 a. de C.) (Cambridge at the University Press, 1968); Lucien Basch, *Phoenician Warships* (*The Mariner's Mirror*, volumen 55, número 2, 1969, y volumen 55, número 3, 1969); Björn Landström, *Ships of the Pharaohs* (Allen and Unwin, London, 1970); W. Tarn, *The Garage of Greek Warships* (*The Mariner's Mirror*, núm. 19, páginas 52-74).
[2] Lionel Casson, *Ships and Seamanships* (op. cit., página 18).
[3] T. C. Lethbridge, *Herdsman and Hermits* (Bowes and Bowes, Cambridge, 1950, página 75).
BIBLIOGRAFIA GENERAL
R. Cushman Murphy, *The Timeless Arans* (The National Geographic Magazine, Volumen LIX, Number Six, Washington, 1931).
J. M. Synge, *The Aran Islands*.
Johnson Westropp, *Aran Islands* (Antiquarian Handbook no. VI, RSAI, 1905).
P. A. O. Siachain, *Aran* (Foilseacháin Eireann, Dublin, 1962).
The Aran Islands and Galway City (publicado por Mount Salus Press, Dublin).

Un "curragh" con cinco personas y equipo rumbo a la isla de Inishere.



ICELAND
(tierra de hielos)
fue el nombre
que recibió
de sus primeros habitantes,
Islandia,
una isla de clima duro,
de difícil subsistencia,
cuenta con una riqueza
rica, cual es la pesca,
y asimismo,
con una riqueza humana,
pues todo
en el gobierno del país
converge en la paz
y en la felicidad
de sus pacíficos habitantes.
Allí no hay mendigos,
ni prostitutas,
ni alcohol,
como —en otro orden
de cosas—
tampoco hay Ejército,
ni nadie admite propinas
por nada, ni está
autorizado el boxeo.
La pasión del islandés,
más culto o menos culto,
más o menos rico,
es leer. Y su vocabulario
se mantiene
con una pureza envidiable,
siempre defendido
de la lucra del barbarismo.
Ahora se plantea
la mismísima subsistencia
de Islandia:
los recursos pesqueros,
que se agotan,
no quieren que permanezcan
sin control, dependientes
de la voracidad
de otros países.
"La pesca es nuestra única
mina", en palabras
del ministro islandés
de la Industria Pesquera.
Si, el interior
del país es, casi, un cráter.
Un hermoso país,
por otra parte,
centelleante en el iris
de los hielos,
que decoran el fiordo
incluso en verano.
He aquí, en la foto,
el amanecer,
tras uno de las famosas
noches blancas de Islandia.
(Reportaje
en páginas siguientes.)

ICELAND (TIERRA DE HIELOS)

ISLANDIA DEFIENDE "LA PESCA NUESTRA UNICA MINA"

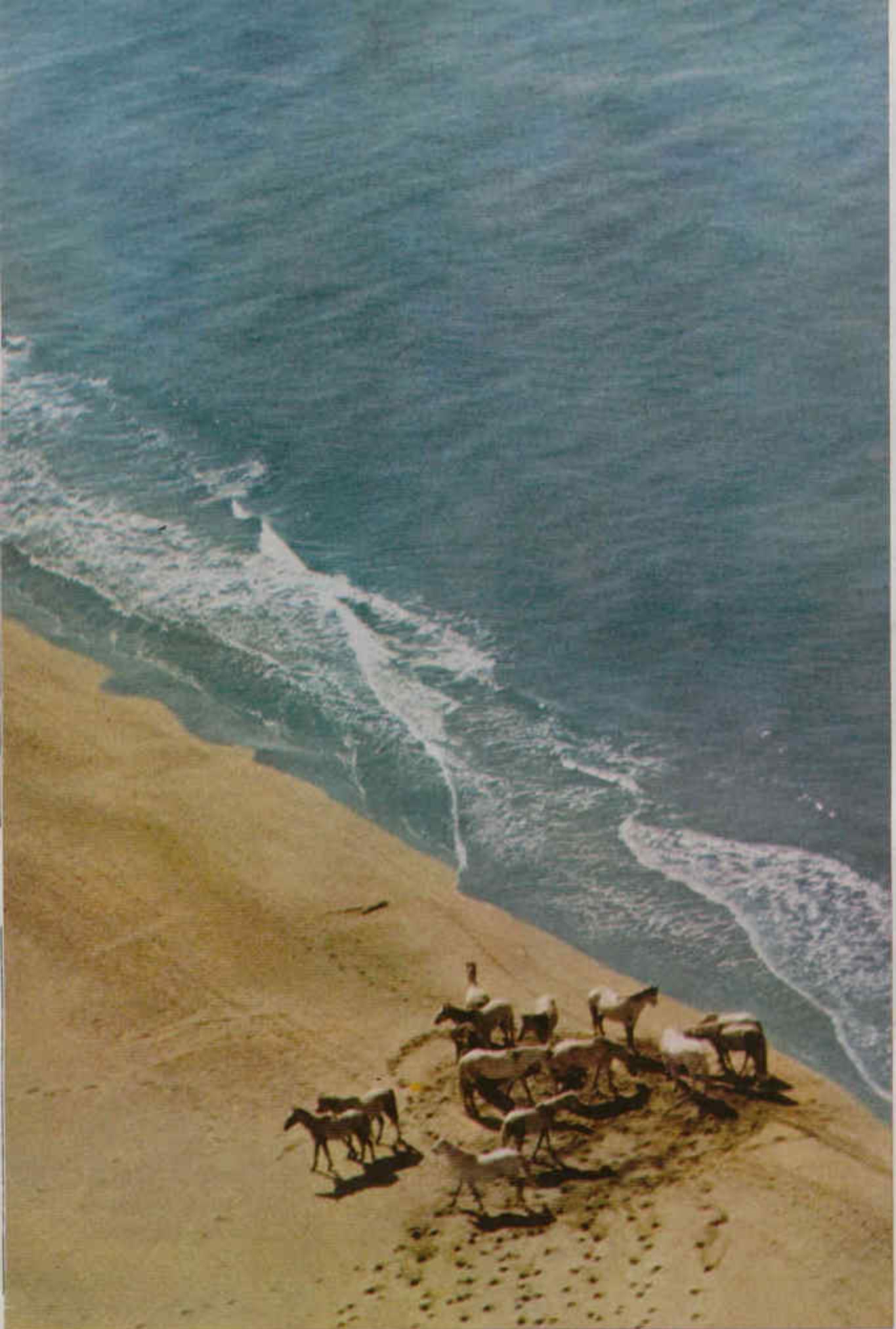
ESTA FRASE DEL MINISTRO ISLANDÉS DE PESQUERIAS EXPLICA POR QUÉ UN PUEBLO ESENCIALMENTE PACÍFICO HA PODIDO PONERSE CASI EN PIE DE GUERRA CONTRA LOS INTRUSOS INGLESES.

AMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").— "En Islandia llueve mucho, pero cuando sale el sol la isla brilla como una perla", dijo una vez Hall-dor Laxness, poeta islandés, Premio Nobel 1955. Para comprender a Islandia —para verla— hay que conocer un poco su historia, hay que leer a sus poetas.

Los primeros hombres que vivieron en ella, la llamaron ISLANDIA = ICELAND (Tierra de Hielo). Situada entre el Atlántico y el Ártico, Islandia tiene un largo invierno. Y un intenso verano corto. En los días de cielo despejado, la vista alcanza hasta distancias de cien kilómetros. El Sur de la isla es un amable mosaico de colinas y praderas verdes. El Norte es una cadena de montañas volcánicas. En Islandia viven unas 200.000 personas, en una superficie de terreno de 103.000 kilómetros cuadrados (la mitad aproximadamente de la superficie de España). En zonas de la isla, el paisaje es —como en la alta



Los "ponys" islandeses, esas jaquitas pequeñas que jueguesan en las playas solitarias y doradas.



Iglesia luterana en el Norte de Islandia.



Granja de campesinos en el Sur de la isla.

Operación de descuartizado, en el "Wal-Bucht", al Oeste de la isla, a 75 kilómetros de Reykjavík, a donde los barcos balleneros llevan anualmente alrededor de 400 ballenas, de las que se sacan y congelan exquisitos filetes, abono para los campos y materia prima para las fábricas de perfumes.

SU VIDA

ES

A"

Rincón idílico en una de las pequeñas bahías del litoral Sur de la isla, durante los breves días del verano islandés.



meseta de Castilla— ancho, despejado, abierto al cielo. En la costa hay —sobre todo en el Sur— rincones deliciosos. Y playas de arena dorada por las que galopan esos "ponys" islandeses, esas jaquitas pequeñas, pardas, de largas crines de pelo de panocha.

EL PRIMER PARLAMENTO DEL MUNDO

Islandia es, sobre todo, un pueblo orgulloso. Y sobrio. El boxeo y el alcohol están prohibidos. Ejército y Marina de guerra no hay. Propinas no se toman. Mendigos no existen, ni prostitutas tampoco. Y se lee mucho. No hay casa de campesinos, no hay casa de pescador que no tenga una apretada biblioteca. Y a los poetas, el Estado les paga subvenciones especiales, para que vivan y escriban sin angustias económicas.

Y cuando Europa, sometida a las voluntades de Reyes y Emperadores,

no había oido aún la palabra Parlamento, y el latín era la única lengua culta, ya los islandeses habían puesto en práctica, en el año 930, el primer Parlamento del mundo, habían abolido la esclavitud y habían escrito las famosas "sagas" islandesas, en lengua "islenska", en lengua nacional. Una lengua tan firme, trabajada y vital, que aún hoy, en que, por comodidad y falta de fantasía, palabras como "televisión" y "teléfono", con ortografías más o menos similares, han tomado posesión, colándose, en todos los idiomas del mundo, en Islandia, al llegar, se les dio el alto, fueron traducidas al "islenska", convirtiéndose en "sjónvarp" y en "simi". Porque para eso, en la Universidad de Reykjavik, están los filósofos del departamento de lingüística, velando ferozmente por la pureza del vocabulario. Un vocabulario limpio de barbarismos. Un vocabulario en el que sólo hay una palabra que dejaron entrar como llegó: Amén.

LA LOGICA DEL CONFLICTO

Lo que actualmente está pasando con Islandia, desde la ampliación del límite de sus aguas jurisdiccionales a 200 millas, es, visto con ojos europeos, una especie de testarudez de mozo pendenciero y bravucón. Pero para Islandia es algo muy distinto y mucho más importante. Es un problema existencial, una "cuestión de vida o muerte" como dijo, no hace mucho, Hallgrinsson, primer ministro islandés. La vida de los 200.000 habitantes de la isla, dada la pobreza de minerales y las escasas posibilidades de la agricultura, depende de la importación. Y para ello, lo primero es tener divisas.

En la actualidad, el 80 por 100 del ingreso de divisas se debe a la pesca. De cada cuatro islandeses, uno es pescador, y los tres restantes viven, más o menos directamente de las industrias pesqueras. "La pesca es nuestra única mina", es la frase

(Pasa a la pág. siguiente)

LA PESCA DE ALTURA SUPONE EN EL MAR DEL NORTE LA EXPLOTACIÓN FEROZ DE SUS RESERVAS.

UN VOCABULARIO LIMPIO DE BARBARISMOS, CON UNA SOLA PALABRA "EXTRANJERA": AMÉN.

La ballena es subida arrastras por el plano inclinado de la rampa de la fábrica de elaboración. Por lo regular, cada ballena mide 20 metros de largo y pesa tanto como 20 elefantes.



ISLANDIA

(Viene de la pág. anterior)

favorita de Mattias Bjanarson, ministro de la Industria Pesquera. "Y esta mina es nuestro deber protegerla contra un sistema de explotación exhaustivo y sin planificación alguna". Y como Bjanarson piensan 200.000 islandeses.

EXPLORACION FEROZ DE LAS RESERVAS

En discursos oficiales, entrevistas y declaraciones a la prensa, los argumentos económicos se mezclan con los ecológicos. Argumentos, estos últimos, a los que en Europa, hasta ahora, no se les da la importancia que merecen. La pesca de altura, en el Atlántico Norte, tal y como se venía practicando, era una explotación feroz de las reservas. Con métodos cada vez más eficaces y el apoyo de barcos-fáctories, las flotas "forasteras" sacaban del mar que rodea a Islandia —de su única mina— el máximo de toneladas de pescado, sin preocuparse las consecuencias. "Así no podían seguir las cosas", dicen los islandeses y cuentan que así es cómo, al final de los años sesenta, el arenque desapareció de las costas de Islandia (aunque en este punto concreto no faltan opiniones científicas que aseguran que, más que a un sistema de pesca sin control, la desaparición del arenque se debió, en primer lugar, a la variación experimentada en la temperatura del agua del mar).

CONFLICTO DE INTERESES ECONOMICOS

En todo caso, desde que las flotas pesqueras danesas, noruegas, alemanas e inglesas perdieron su interés por el arenque islandés al dejar de ser rentable su pesca, éste, libre de la explotación sin piedad a que estaba sometido, está volviendo a procrearse abundantemente. "Pero lo que pasó con el arenque no estamos dispuestos —dicen los islandeses— a volver a sufrirlo ahora con la merluza y el bacalao, tan importantes para nuestra economía".

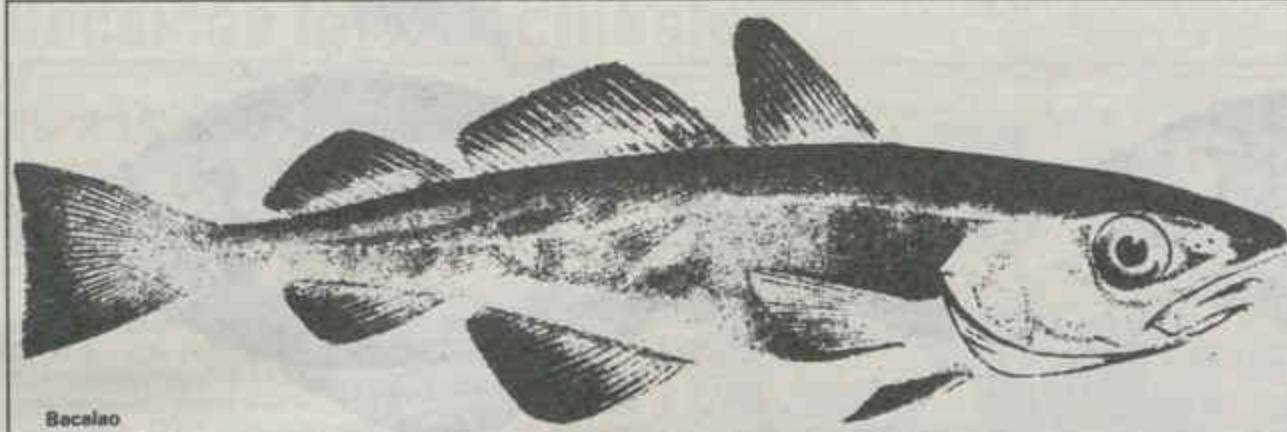
En el futuro, en aguas de Islandia, sólo se pescará bajo un riguroso control científico que impida el aniquilamiento de las reservas. "El hecho de que no exista todavía una regulación internacional reconocida oficialmente, no supone que al ampliar la jurisdicción de nuestras aguas hasta el límite de las 200 millas, no estemos en nuestro derecho. Nuestro problema es un problema de fricción de intereses económicos con las potencias pesqueras de Europa. Pero no un problema de Derecho. Otros países, por ejemplo, sudamericanos, también ampliaron a 200 millas la franja de sus aguas jurisdiccionales, sin que nadie haya puesto el grito por ello en el cielo. La explicación de esto es clara: en las aguas jurisdiccionales de esos países, los intereses económicos de la industria pesquera internacional, no son tan fuertes", dicen los islandeses. Y tienen razón.

■ MANUEL NOALES.



AQUÍ NACEN ICEBERGS

Montaña de hielo en el Norte de Islandia. Con una velocidad de dos metros y medio por día, se arrastran los grandes icebergs hacia el mar. Contemplados de cerca semejan cordilleras grises ligeramente azuladas. Cada uno de sus picachos mide hasta 15 metros de altura. Viéndolos de lejos parecen bloques lisos de hielo.



Beckino

Nuestro colaborador don Alfonso Varela Reducto ha preparado el presente trabajo, que se basa en cuestión de tanta actualidad y de acusado interés para todas las flotas pesqueras occidentales, especialmente las europeas, como es el estado de los "stocks" de las especies extractivas comerciales en Islandia. Hemos de hacer la necesaria salvaguarda, a fin de que el sector pueda deslindar del trabajo lo que éste pudiera tener de subjetivo, de que la totalidad de los datos son los que oficialmente facilitó el Gobierno de Islandia a través de su Embajada en Londres, y es sabido que dicho país sostiene hoy con Inglaterra una pugna de intereses precisamente a causa de la actividad de los buques británicos en aguas islandenses.

Desde que este país se estableció, hace 1.100 años, el bacalao ha sido con mucho la especie comercial más importante de las aguas que circundan Islandia. Ya en el siglo XIII los barcos extranjeros comenzaron a pescar en aguas islandesas y han continuado haciéndolo desde entonces, principalmente alemanes y británicos. Poco se conoce sobre las actividades pesqueras en los siglos anteriores, pero desde 1906 se dispone de estadísticas detalladas.

Las descargas de bacalao aumentaron constantemente desde 1906, con el incremento de esfuerzo pesquero a un tope de casi 550.000 toneladas en 1933. Despues, las capturas empezaron a disminuir y cinco años más tarde (1938), la captura total sólo alcanzó las 350.000 toneladas. Durante la segunda guerra mundial, los pescadores extranjeros dejaron de pescar en esta área, y el "stock" del bacalao recibió un elevado grado de protección, que dio por resultado una enorme recuperación del "stock", con un incremento del esfuerzo pesquero despues de la guerra. Las descargas de bacalao aumentaron de nuevo, y alcanzaron un máximo de 546.000 toneladas en 1954. A pesar del incesante crecimiento del esfuerzo pesquero, las capturas han estado disminuyendo desde entonces a razón de unas 8.000 toneladas al año. La capture calculada de 1975 es sólo de unas 350.000 toneladas.

Las investigaciones sistemáticas sobre el bacalao, llevadas a cabo durante más de cuarenta años, han proporcionado una excelente oportunidad para seguir los cambios de las pesquerías y del estado del "stock".

El estado del "stock" del bacalao de las aguas islandesas está formado por dos componentes, es decir, el bacalao de origen islandés y el bacalao maduro de origen de Groenlandia, que emigra a los caladeros islandeses para desovar y mezclarse allí con la población de desove islandesa. Por término medio, un 25 por 100 del bacalao maduro del Este de Groenlandia emigra anualmente a los caladeros de puesta islandeses. Los cambios del medio ambiente y el tamaño de las diversas clases anuales en Groenlandia oriental pueden afectar mucho la inmigración procedente de Groenlandia. En algunos años, esta inmigración se ha realizado a gran escala y ha sido muy importante para la pesca de invierno islandesa. A consecuencia de los experimentos de marcado —en el período de 1930-1933—, hasta el 80 por 100 del bacalao marcado en Groenlandia se recapturó en aguas islandesas. De nuevo en los años 1953-1956 hubo inmigración de clases anuales fuertes de bacalao procedentes de las aguas groenlandesas. En ambos períodos, la captura de bacalao en aguas islandesas llegó a más de 500.000 toneladas. El presente potencial del "stock" islandés de bacalao es, por supuesto, mucho más bajo que lo indicado por estas capturas máximas. Esto deberá tenerse en cuenta cuando se trate del estado de los "stocks" de bacalao en aguas islandesas.

De acuerdo con el pobre estado del "stock" del bacalao de Groenlandia, en los años recientes ha tenido lugar muy poca inmigración de bacalao de origen groenlandés, no esperándose tal inmigración en los próximos años.

Los cambios en el esfuerzo y en la mortalidad de peces han demostrado mucho mejor los cambios en el estado del "stock" que las estadísticas de captura. Durante los años entre las guerras mundiales, el promedio anual de mortalidad total en la parte pionera del "stock" de bacalao islandés fue el 45 por 100, y descendió durante la

LAS CAPTURAS DE BACALAO DESCIENDEN A UN RITMO DE 8.000 TONELADAS ANUALES

anuales. A fin de asegurar el reclutamiento en los próximos años, la opinión científica, por consiguiente, es que la actual manera de pescar el bacalao debe cambiar inevitablemente. Deben aumentarse de manera considerable las medidas de conservación ya en vigor, vedando las zonas de cría y caladeros de puesta importantes. Además, es necesario un aumento del tamaño de la malla (posiblemente 165 mm.) para poner un freno a la pesca del bacalao pequeño. Además de estas medidas es muy importante reducir mucho el esfuerzo pesquero para el bacalao; se ha calculado que la captura total permisible (TAC) de 1976 debería ser de 230.000 toneladas.

OPINION DE LOS CIENTIFICOS ISLANDESES Y BRITANICOS

Con anterioridad a la última ronda de conversaciones entre los Gobiernos de Islandia y de Gran Bretaña sobre la pesca británica continuada en aguas islandesas después de la extensión de la jurisdicción de pesca a 200 millas, los científicos islandeses y británicos se reunieron en Reykjavík para discutir la última información islandesa sobre el estado del "stock" del bacalao en Islandia, especialmente con respecto a los efectos de la pesca sobre el "stock". El grupo acordó el siguiente informe:

- *1. Constituyó la base de la discusión el documento presentado por el Instituto de Investigación Marina, que predijo que el gran descenso del "stock" del bacalao de desove en Islandia observado desde 1970 continuaría con la actual manera de pescar. Esto amenazaría gravemente al potencial de desove del "stock" así como conduciría a un descenso de las capturas de 1979. El motivo de la inquietud de los científicos islandeses era: el aumento en la proporción de los peces

Zonas
y periodos
en los cuales
está permitido
el uso
de las redes
de arrastre
por los barcos
islandeses
dentro
del límite
de pesca segú
la Ley número 102
del 27 de diciembre
de 1973.

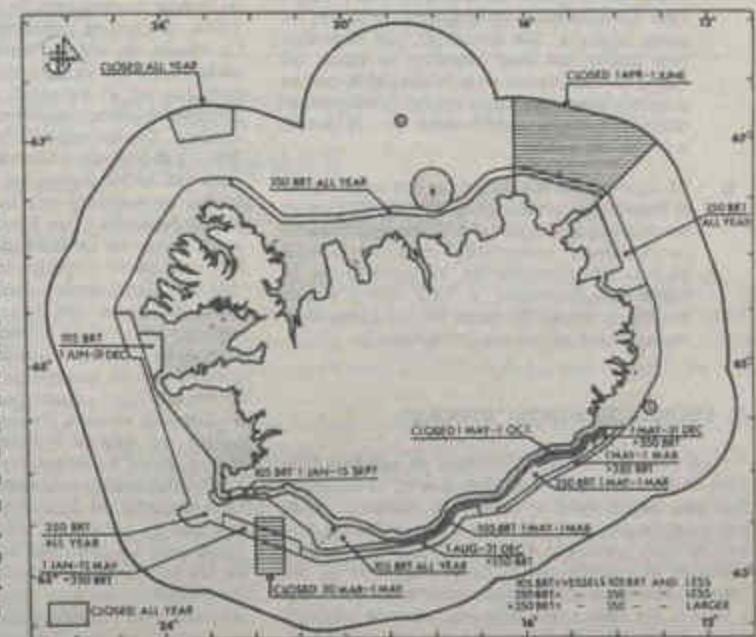
EN AGUAS DE ISLANDIA

**LOS EJEMPLARES SON CADA
VEZ MAS JOVENES Y MAS
PEQUEÑOS.**

jóvenes en la captura, el descenso del "stock" de puesta, el descenso del reclutamiento medido según los daños de los estudios del grupo O, el aumento del esfuerzo de pesca. La conclusión a que llegaron los científicos islandeses era que en 1976 debería haber una captura permisible total (TAC) de bacalao de 230.000 toneladas, que se fijaría para impedir un mayor descenso del "stock" de desove y para permitir que la pesca alcanzara a su debido tiempo un rendimiento sostenible máximo (MSY) de 450.000-500.000 toneladas.

2. Por consiguiente, las cuestiones a considerar fueron:
 - a) Si hubo un aumento sustancial en el esfuerzo pesquero.
 - b) Si podrían aceptarse las cifras de la captura permisible total y del rendimiento sostenible máximo.
 3. Hubo poca dificultad en la primera de estas cuestiones. Se aceptó que la proporción de pesca joven en la captura total ha aumentado. También está claro que hubo un incremento del esfuerzo de pesca. Con las pruebas disponibles no es posible decir cuál ha sido este incremento. Mientras el esfuerzo de arrastre del Reino Unido ha descendido, el aumento de esfuerzo de los barcos islandeses ha hecho más que equilibrar este descenso. Esto hace que no sea posible fijar el aumento total del esfuerzo, ya que existe una falta de información sobre los buques islandeses más pequeños. Pero aún es mucho más probable que su esfuerzo haya aumentado que disminuido. Se convino por ambas partes que el aumento de peces jóvenes en la captura es altamente indeseable y que un continuo incremento en el esfuerzo sólo puede causar un nuevo incremento en la tasa de pescado joven.
 4. Ha sido más difícil llegar a un acuerdo sobre la cuantía de la reducción del esfuerzo de pesca necesaria. Esto debe depender no sólo de la actual clase de edad de la captura, sino también del supuesto sobre el nivel del reclutamiento. Al recomendar una captura permisible total de 230.000 toneladas, los científicos islandeses se han basado en la evidencia de los estudios del grupo O (es decir, de peces de menos de un año). Estos han indicado un bajo nivel de reclutamiento durante los últimos cuatro o cinco años. El punto de vista científico islandés es que sería peligroso suponer que las cifras del estudio del grupo O dan

(Sigue)





Eglefino.

Hipogloso.

Palero.

Perro.

Arenque.

(Viene de la pág. anterior)

una imagen falsa del futuro. Por otra parte, los científicos del Reino Unido consideran que ellos no proporcionan una base de confianza para predecir los futuros niveles del "stock", y que es mejor usar la evidencia de las clases anuales anteriores (es decir, la evidencia de la experiencia del pasado). Basándose en ello, considerarían que el punto de vista científico islandés es demasiado pesimista, pero, no obstante, convienen en que es conveniente una reducción del esfuerzo de pesca. Suponiendo que el reclutamiento está al nivel más bajo observado durante los últimos trece años y, por otra parte, empleando el criterio usado para calcular la captura permisible total de 230.000 toneladas, la captura permisible total en 1976 podría ser de unas 250.000 toneladas. Utilizando el nivel de reclutamiento medio observado, la captura permisible total ascendería a 265.000 toneladas bajo el mismo objetivo de administración.

5. El Reino Unido cree necesario indicar que las cifras de la captura permisible total dadas anteriormente, todas implican que debería haber un censo completo de pesca de los peces de menos de cuatro años de edad. Estos peces constituyen una proporción considerable de la pesca total que no pone Islandia. Sin embargo, por deseable que pueda ser este objetivo, la parte del Reino Unido piensa muy improbable que se pueda lograr este cese en un futuro inmediato si fuera a continuarse con la actual manera de pescar.
6. En opinión de los participantes islandeses, el inevitable cambio en la manera de pescar necesario para lograr el nivel de capturas de rendimiento sostenible máximo puede alcanzarse aumentando el tamaño de la malla (posiblemente a 165 mm.) y por medio de vedas de zona; en las zonas más importantes de peces inmaduros".

EL ESTADO DE OTROS "STOCKS"

Los cambios en las descargas de eglefino han sido mucho más pronunciadas que en el bacalao. Por una parte, esto es debido a cambios en el esfuerzo de pesca, y por otra parte, a fluctuaciones de reclutamiento. Antes de la segunda guerra mundial, el eglefino era el clásico ejemplo de un "stock" sobreexplicado. Durante los años de 1928 a 1937, las descargas descendieron de 60.000 toneladas a 28.000. Lo mismo que muchos otros

"stocks" demersales explotados en las aguas islandesas, el del eglefino tuvo una valiosa conservación durante la guerra, pero el aumento de la pesca después de la guerra causó pronto una sobreexplotación. Cuando los límites de pesca islandeses se extendieron en 1952, muchos criaderos importantes se cerraron para la pesca de arrastre. Los "stocks" de eglefino se recuperaron de nuevo, y ello unido a un aumento del tamaño de la malla y a un reclutamiento muy bueno en 1956 y de nuevo en 1957, hicieron que las capturas ascendiesen a un valor máximo de casi 120.000 toneladas en 1962. Desde 1962, las descargas descendieron a un nivel relativamente bajo (45.000 toneladas en 1974), debido al pobre reclutamiento y a una exploración demasiado elevada por una flota de pesca cada vez más creciente. Se ha calculado que el rendimiento sostenible máximo del eglefino es de unas 70.000 toneladas. Se puede prever una nueva reducción del "stock" si no se rebaja inmediatamente la pesca. Por ello, los científicos islandeses han recomendado alguna reducción del esfuerzo sobre el eglefino y una cuota de captura de 38.000 toneladas en 1976.

Lo mismo que con el eglefino, las descargas del palero han fluctuado considerablemente. Las capturas aumentaron de manera constante hasta un peso inicial de 118.000 toneladas en 1948, pero bajaron a 47.000 toneladas en 1960. Desde entonces, las capturas volvieron a aumentar, y en 1971 la captura de casi 134.000 toneladas es la de mayor rendimiento de las aguas islandesas. En 1974, la captura descendió a 97.000 toneladas. La causa de estas fluctuaciones es triple: Las variaciones en la fuerza de la clase anual, los cambios en el esfuerzo y, por último, pero no inferior, el comportamiento migratorio de esta especie. De los experimentos de mercado llevados a cabo frente a Islandia, a lo largo de la costa noruega, alrededor de las Feroe, y en el mar del Norte, es evidente que la inmigración del palero desde Noruega y las Feroe a las aguas islandesas a veces ha tenido lugar a escala significativa. Por otra parte, también tuvo lugar la emigración desde los caladeros islandeses.

A diferencia del bacalao y del eglefino, el palero joven habita en las zonas costeras, especialmente en las costas rocosas, donde, en general, no es posible su pesca al arrastre, pero ha tenido lugar alguna pesca con redes de cerco. En Islandia es muy limitada la pesca al cerco del palero, así que la mortalidad de pesca entre el palero joven es despreciable.

El rendimiento sostenible máximo del palero se ha calculado en 100.000 toneladas. El "stock" islandés de palero se halla ahora completamente explotado. La principal explicación del descenso de las descargas de palero en 1971 es el hecho de que ahora se han reclutado en las pesquerías de palero las clases anuales más pobres. A fin de impedir la sobreexplotación, el Grupo de Trabajo

del palero del Consejo Internacional para la Exploración de la Mar recomendó una captura permisible total de 75.000 toneladas para 1976.

En años recientes, el "stock" de gallineta ha estado sometido al aumento del esfuerzo de pesca, y la gallineta pequeña constituye parte creciente de las descargas en lo que se refiere a la pesca islandesa. La gallineta pequeña abunda ahora en Islandia y en las aguas de Groenlandia oriental y en una nueva reglamentación referente a la pesca islandesa dentro del límite de pesca, las zonas con grandes concentraciones de gallineta pequeña serán prohibidas para el arrastre a fin de proteger al pescado pequeño. El aumento propuesto del tamaño de la malla del arte de arrastre hará que las redes de la gallineta constituyan un problema mayor de lo que es hoy día. En 1971-1973, los barcos extranjeros cogieron un 62 al 65 por 100 del total de gallineta descargada procedente de aguas islandesas. Basados en información estadística, el rendimiento sostenible máximo del "stock" de gallineta en Islandia se ha calculado en unas 80.000 toneladas, una captura permisible total de 50.000-60.000 toneladas para 1976 es considerada beneficiosa para el "stock".

El "stock" islandés de solla es un clásico ejemplo de sobreexplotación. En los años anteriores a la segunda guerra mundial, este "stock" estaba excesivamente recargado; se recuperó pronto a causa de la gran reducción de la pesca extranjera en los años de la guerra. Con el gran aumento del esfuerzo pesquero después de la guerra, el "stock" presentó pronto los viejos signos de la sobreexplotación. Sin embargo, esto se detuvo con las subsiguientes extensiones del límite de pesca islandés. En 1974 Islandia cogió casi toda la captura, o 4.017 del total de 4.102 toneladas. El rendimiento sostenible máximo de este "stock" se estima es de unas 10.000 toneladas al año. Una gran parte de la captura es pescada con red de cerco danesa y a este efecto, ésta es una pesca reglamentada, sujeta a licencia anual; no obstante, no existe límite de captura.

El hipogloso negro es un "stock" sobre pesquedo según cálculos islandeses. En los años 1970-1973, las descargas totales descendieron desde 35.000 toneladas a 20.000 toneladas, y el descenso relativo de las descargas islandesas fue incluso mayor, o de 7.000 a 2.000 toneladas. Se ha propuesto una veda para toda la pesca de estas especies en los meses abril-junio en la zona de 65° N a 66° N y entre el anterior límite de pesca de 50 millas y la línea media entre Islandia y Groenlandia oriental. También se ha propuesto una captura permisible total de 15.000 toneladas para 1976.

De otras especies demersales es importante el perro. Las descargas totales de esta especie fueron de alrededor de 15.000 toneladas en 1974, de las cuales 12.000 fueron capturadas

por barcos islandeses. Este "stock" no se considera que esté sobreexplicado, y, por ello, no se han propuesto medidas protectoras especiales en lo que se refiere a la pesca de esta especie.

La fanea noruega sólo se captura por los pescadores islandeses. En 1974, las descargas totales ascendieron a 14.000 toneladas. El rendimiento sostenible máximo para este "stock" todavía no se conoce, pero se cree que se pescará fácilmente.

El capelin es hoy la especie pelágica más importante de la pesca islandesa. En 1974, las descargas ascendieron a 462.000 toneladas y las investigaciones científicas indican que en años recientes sólo se había pescado cada año un 10 por 100 del "stock" de puesta. Sin embargo, hoy día, este "stock" no está completamente explorado; por otra parte, es una especie de veda corta con grandes variaciones anuales en la fuerza de las diversas clases anuales, y, por ello, con grandes fluctuaciones en el volumen del "stock". El ejercicio de esta pesca se ha hecho con prudencia y todavía no se permite la pesca del capelin inmaduro.

El estado de los dos "stocks" del arenque de origen islandés era tan malo en 1971, que esta pesca fue interrumpida completamente, excepto por una pesca muy modesta con redes de deriva. El "stock" de puesta de verano ahora presenta signos de recuperación, y por eso a últimos de este año se permitió una pesca de unas 12.000 toneladas. La pesca posterior depende de pruebas científicas adicionales sobre el estado del "stock".

El otro "stock" de ponedores de primavera todavía no muestra señales de recuperación. El tener "stock" de arenque, que hasta los pasados años sesenta era el más importante de la pesca islandesa del arenque, era el arenque de puesta de primavera noruego. La pesca de este "stock" en aguas islandesas se basaba en la emigración de alimentación de la parte adulta del "stock", que desovaba en la costa Oeste de Noruega. La pesca de este "stock" se halla ahora completamente detenida; y, desgraciadamente, todavía no hay señales de alguna recuperación real en un futuro próximo.

La pesca del camarón, de la cigala y de la vieira está sujeta a una estricta reglamentación. Estas especies no se pescan por los extranjeros en aguas islandesas.

Todas estas especies están reglamentadas con respecto a la captura anual, temporada y zonas de pesca. El "stock" de la cigala mostró claros signos de una pesca intensiva en 1972, pero desde entonces esta pesca ha sido regulada con una cuota anual, y ahora se está recuperando el "stock".

Las descargas totales islandesas de estas especies en 1974 fueron las siguientes: camarón, 6.585 toneladas; cigala, 1.983 toneladas, y vieira, 2.851 toneladas. ■ ALFONSO VARELA

● EN GENERAL —DICE UN INFORME DEL PROPIO GOBIERNO ISLANDÉS—, SE OBSERVA UNA EXCESIVA SOBREPESCA EN TODAS LAS ESPECIES.

ESPAÑA SERIA EL MAYOR PRODUCTOR DE PESCA (SI ENTRARA EN LA C.E.E.)

"En el caso de una adhesión de España a la CEE, sería el mayor productor de pesca dentro de la Comunidad, pero tendría que ajustarse su política pesquera a las normas que regulan la organización común de los mercados en el sector de la producción pesquera", dice el Boletín "Camp", del Banco de Bilbao.

El artículo 38 del Tratado de Roma concede a los productos derivados de la pesca el mismo tratamiento que a la producción agrícola, lo cual permite organizar conjuntamente los mercados de la producción pesquera poniendo en marcha al propio tiempo una política común de las estructuras en el sentido definido por los artículos 38 y 40 del citado Tratado, que instituyó la Comunidad Económica Europea.

La CEE, que elaboró su política común de la pesca antes de la adhesión de importantes zonas marítimas (Inglaterra, Dinamarca e Irlanda), procede ahora a las adaptaciones necesarias para hacer frente a la nueva situación de la pesca marítima como consecuencia de los cambios que se producen en el Derecho Marítimo y la adhesión de los tres Estados mencionados. ■

PORUGAL

LA ESTABILIDAD DEL SECTOR, PENDIENTE DE LAS AUTORIZACIONES PARA PESCAR EN MAURITANIA

LISBOA (Especial para HOJA DEL MAR).—Portugal puede ver su industria pesquera gravemente comprometida si no lograra un acuerdo con la República Islámica de Mauritania en relación con la flota que trabaja en las aguas territoriales de aquel país africano. A principios de año, los medios de información lisboetas publicaron una serie de informaciones sobre los obstáculos que las autoridades mauritanas ponían a la presencia de buques portugueses en aquellas aguas. Esta presencia se ajustaba a las cláusulas firmadas entre ambos países hace dos años, pero el 31 de diciembre de 1975 el contrato se extinguía; por otra parte, los responsables mauritanos decidieron variar considerablemente su política pesquera a partir de aquella fecha.

Los "permisos" para pescar en las proximidades de Cabo Ruivo y otras zonas de la costa mauritana triplicaron de precio, según las nuevas ordenanzas. Los mauritanos exigen también que una parte sustancial de la tripulación de los barcos portugueses sea, además, natural de aquel país.

No menos de 40 pesqueros se encontraban en estos momentos faenando en aquella zona. Algunos, en vista de que el convenio bilateral no se había renovado y los "permisos" eran inabordables, decidieron regresar a la metrópoli. Casi todos los marineros de estos barcos están ahora en paro forzoso.

La Secretaría de Estado de Pesca, dependiente del Ministerio de Agricultura, ha hecho recientemente pública una nota oficial, en la que se afirma que de confirmarse los principios de la nueva política pesquera mauritana "la explotación de aquel banco sería antieconómica no solo para Portugal, sino también para los barcos de otras nacionalidades que allí faenan".

Los responsables portugueses aseguran en su nota que se está llevando a cabo una "intensa actividad diplomática, contactando a las autoridades mauritanas en todas las esferas, en el sentido de asegurar la continuidad de la pesca en todos los niveles, de modo que puedan encontrarse soluciones que satisfagan los legítimos intereses de ambos países".

"La necesaria autorización —concluye la nota citada— para pescar en aquellas aguas territoriales será muy probablemente en breve prorrogada por un plazo a establecer, aunque las tasas o permisos de pesca resultarán considerablemente más caros que en el pasado".

El encarecimiento de estos "permisos" podría incidir peligrosamente en la estabilidad del sector pesquero portugués, que debe buscar en otras aguas la pesca que antaño se encontraba en el litoral luso. Este sector atraviesa una grave crisis estructural que sólo podría ser paliada por una reforma profunda que los diversos Gobiernos provisionales han prometido y que hasta ahora es sólo papel mojado... ■ A. M.



ARROJAN SARDINAS AL MAR.—Pescadores de Marsella arrojan al mar sardinas en señal de protesta por la entrada de buques de otras bases a vender en aquel puerto.

LA INDUSTRIA PESQUERA DE ANGOLA SE RECONSTRUIRA... CON AYUDA SOVIETICA Y CUBANA

LISBOA. (Especial para HOJA DEL MAR).—La independencia y guerra de Angola tendrán para Portugal en el terreno pesquero consecuencias gravísimas. De todos los procesos de descolonización emprendidos por la antigua metrópoli, el angoleño fue, sin duda, el más desastroso y el que peor le salió a los militares lusos.

Más de 300.000 personas tuvieron que ser evacuadas de la ex colonia a consecuencia de la cruenta guerra civil entablada entre los tres movimientos de liberación rivales. De estas 300.000 personas, en su gran mayoría de raza blanca, un 80 por 100 ganaron la metrópoli en avión; el resto, en barco. Pero la epopeya menos conocida y más espectacular fue la realizada por los pescadores blancos de Angola, que en sus navíos de pequeño tonelaje llegaron hasta Portugal, recorriendo no menos de 4.000 kilómetros. Hubo incluso barcos que se dirigieron hasta Brasil, y hasta allí llegaron. La verdad es que no se tienen estadísticas fidedignas de cuántos barcos de pesca salieron hacia Portugal y cuántos llegaron. Se teme seriamente que algunos hayan naufragado en el camino. La Marina de Guerra portuguesa se ha visto obligada en varias ocasiones a socorrer y rescatar flotillas de pesqueros que se encontraban perdidas en el Atlántico.

Estos pescadores retornados a la madre patria luchan ahora con enormes dificultades para reintegrarse en la vida laboral y económica de Portugal. El Gobierno, a través del Instituto de Ayuda a los Retornados, intenta por todos los medios otorgarles créditos y ayudas no reembolsables para la modernización de su modestísimo material de trabajo. Pero los créditos son, pese a todo, escasos, y ellos (los pescadores retornados) luchan por aclimatarse a un sistema de trabajo y a un ambiente que les resulta extraño y difícil...

En cuanto a Angola, la salida de todos estos trabajadores del mar y de todo el material que con ellos se llevaron, plantea al joven país africano gravísimos problemas. El nivel de capacitación profesional de los angoleños es nulo, y la infraestructura productiva y comercial del sector pesquero ha sido destruida por la guerra y el boicot de quienes se autoexiliaron. En un país don-

de existe un déficit alimentario tradicional y en el que el enfrentamiento civil ha roto los circuitos distributivos, el nuevo Gobierno no tendrá más remedio que echar mano del mar para alimentar a los miles de personas que sólo ahora comienzan a vislumbrar un rayo de esperanza.

Para reconstruir la industria pesquera, Angola precisará, sin duda, de importantes ayudas. Y no cabe la más mínima duda de que dos potencias pesqueras de primer orden (Cuba y la Unión Soviética), que a lo largo de la guerra ayudaron al MPLA para lograr la victoria, serán quienes pongan los medios materiales y técnicos para reconstruir el sector pesquero. Es obvio que esta ayuda tendrá una contrapartida (aunque también lo sea que ni la Unión Soviética ni Cuba intervinieron en Angola para conseguir más tarde facilidades pesqueras...) y que las facilidades se extenderán al bloque socialista.

Pero tampoco hay que olvidar que otros muchos países, entre ellos España, que mantienen flotas pesqueras en Lobito, Lunda y otros puertos, podrán hacer uso de los precedentes históricos en aquellas aguas y establecer acuerdos bilaterales, beneficiosos para ambas partes. ■ ALBERTO MIGUEZ.

IRLANDA

FOMENTO DE VOCACIONES MARINERAS EN LAS ESCUELAS

DUBLIN (Crónica de nuestro corresponsal).—El 2 de febrero tuvo lugar en un albergue de Dublin la ceremonia anual organizada por la más vieja de las dos compañías de Estado de la Marina Mercante irlandesa, Irish Shipping Limited, titulada "Siguiendo la flota".

Desde principios de los años 60, Irish Shipping organiza este proyecto educativo. Después de la guerra de 1939, la compañía, todavía en su primera niñez, lanzó, con la ayuda del Maritime Institute, un plan de "adopción" de sus buques por escuelas secundarias irlandesas. Un buque del Head Line de Belfast y otro de la organización de vigilancia de faros y boyas fueron incluidos. Pero durante los años 50, se produjeron cambios en el

(Pasa a la pág. siguiente)

IRLANDA

(Viene de la pág. anterior)

funcionamiento de Irish Shipping, cuyos buques visitan raramente ahora nuestros puertos, pasando a transportar cargazones entre puertos del continente europeo y los de las Américas, y puertos americanos y puertos del océano Pacífico. A la dirección de la compañía vino entonces la idea genial de implicar tantas escuelas irlandesas cuantas sería posible en un proyecto "Siguiendo la flota". Cada escuela participante recibe cada semana los detalles recién llegados de la ruta y del cargazón de uno de los buques de Irish Shipping, del tiempo experimentado durante la semana, de incidentes acaecidos, islas o puntas pasadas, y así en adelante. Utilizando todos estos datos, las escuelas pueden crear un interés mucho más vivo que el de los libros de texto vulgares en la matemática (calculando rutas, espacio necesario para diferentes cargazones, velocidades), geografía, meteorología, historia de puertos y países visitados, idiomas extranjeros si conviene, estudios cívicos y económicos, y, lo que es de una importancia primordial para un pueblo que se esfuerza en reanimar sus antiguas tradiciones marítimas, todo el ejercicio da a la juventud del país un entendimiento hasta ahora inalcanzable de cuánto importan al pueblo irlandés las actividades de su flota mercantil. Cada febrero hay una exposición en Dublín de los trabajos más felices de los alumnos de escuelas participantes.

Recientemente, después de haber estado expuesto al Salón Náutico anual de Londres, fue oficialmente botado en Crosshaven, en el condado de Cork, el barco de Saint Brendan en el que el explorador inglés Severin espera alcanzar la costa norteamericana siguiendo la ruta estimada que siguió, quizás, el sabio irlandés así llamado en su viaje legendario del siglo VI. Se espera que las informaciones que obtendrá el navegante inglés sobre este tipo de embarcaciones serán igualmente útiles para la arqueología naval que las que consigue el profesor Romero en Galicia, cuyos proyectos siguen interesando fuertemente a todos los irlandeses aficionados a la historia marítima.

Dos semanas de vientos violentísimos causaron varios accidentes en el mar de Irlanda, y la lancha de socorro "John F. Kennedy", de la estación de Dún Laoghaire, condado de Dublín, logró remolcar a puerto un buque de pesca con dificultades en máquinas, un remolque de ocho millas durante cuatro horas por una mar con olas de más de veinte pies de altitud.

El ministro de la Educación abre en el puerto de Arklow, condado de Wicklow, el más célebre de todos los pequeños puertos irlandeses a causa de la supervivencia de su flota de buques de cabotaje, el nuevo Museo Marítimo del puerto preparado desinteradamente durante varios años por individuos interesados en la promoción marinera del lugar. Esta iniciativa muestra, por cierto, que las aspiraciones marítimas del pueblo irlandés quedan siempre vivas.

Entre tanto, los trabajos siguen en la antigua iglesia protestante de Dun Laoghaire, adquirida por The Maritime Institute como Museo Marítimo Central y Centro de Indagaciones Marítimas. Se espera que la biblioteca entrará en servicio durante el verano y que será posible montar una primera exposición de modelos, pinturas y cartas marítimas antes de fines de año. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

PROTESTAS AL GOBIERNO IRLANDÉS POR NO DEFINIR SU POLÍTICA PESQUERA

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Durante el mes pasado fue anunciado que el Gobierno irlandés ha mandado que se construya en los astilleros Verolme (Cork), situados en el gran puerto del Sur de Irlanda, un nuevo patrullero para la Marina de Defensa irlandesa. El Instituto Marítimo Irlandés ha exprimido la esperanza de que este patrullero sea equipado para hacer los trabajos hidrográficos considerados desde hace muchos años urgentísimos para esta nación, la única del Occidente teniendo una costa de más de cien kilómetros a la cual le falta un servicio hidrográfico nacional.

Según se dice en la prensa irlandesa, la construcción del nuevo patrullero fue decidida en parte para satisfacer a los pescadores irlandeses, que piden reiteradamente una protección más adecuada contra las incursiones de flotas de pesca extranjeras en las aguas irlandesas, y en parte para apaciguar a los muchos irlandeses, obreros de la empresa Verolme (Cork), marineros, sindicalistas, que condenaron con vehemencia la decisión del Gobierno, anunciada a fines del año próximo pasado, de permitir a la mayor de las dos compañías de navegación de Estado, Irish Shipping Limited, obtener de astilleros japoneses, en vez de los



SUBMARINO SECRETO.—El submarino nuclear británico "Churchill", de 3.500 toneladas y alto valor estratégico, acudió secretamente a la llamada de auxilio del pesquero francés "Cité D'Aleth", que se hundía pese al fuego frente a las Hébridas. Sin que el personal civil lo supiera, el submarino nuclear puso su potente equipo de transmisiones al servicio de encuadrar las operaciones de rescate de los pescadores. Una vez conseguido, se alejó del lugar tan anónima y secretamente como había llegado... sin haber salido en ningún momento a la superficie. (FOTOFIEL)

de Cork, los buques de carga que considera necesarios para su futuro desarrollo.

La cuestión del porvenir de la industria de pesca irlandesa sigue discutiéndose en los diarios, radio y televisión. Un largo artículo del "Irish Times", por ejemplo, lanzó contra el Gobierno actual la acusación de no tener, después de dos años de poder, ninguna política para la industria de pesca, y de seguir así el ejemplo de su predecesor. Dice el autor del artículo que en 1975, el Departamento de la Agricultura y de la Pesca (fusión de administraciones contra la cual lucha desde su fundación el Instituto Marítimo y ahora la organización principal de los pescadores irlandeses) halló 150 millones de libras para controlar el precio de la carne de vaca, mientras que pidió al Parlamento no más de 4,2 millones para el desarrollo de la pesca marinera e interior juntas. Añade el autor que mientras que en 1972 la pesca marítima produjo 3,9 millones de libras de pescado y en 1974 siete millones, el peso actual de la producción sigue bajando de año en año, sobre todo en cuanto a los arenques, el pescado más importante de la industria irlandesa. El derecho que recibirán después del año 1982 los pescadores de las otras naciones del Mercado Común de pescar hasta la costa misma de este país, amenaza, según el experto del "Irish Times" y muchos otros, la desaparición total de la industria de pesca irlandesa antes del fin de siglo.

El Instituto Marítimo ha expuesto una vez más la necesidad de establecer en Irlanda, bajo mando de la Fuerza de Reserva de la Marina (An Siúla Muiri) una Guardia Costa para ayudar a las organizaciones actuales de socorro, voluntarias, cuya tarea se hace de año en año más pesada. Ha remitido el Instituto al Gobierno un proyecto para establecimiento de una Guardia Costa Nacional, basada sobre las actuales organizaciones voluntarias, que, según sus autores, todos experimentados desde largo tiempo en las cuestiones de socorro marítimo, costaría al Estado menos de un millón de libras al año y aseguraría una protección contra las múltiples posibilidades de desastres marítimos, que no puede existir en las circunstancias actuales. Pide también el Instituto al Gobierno que instituya en radio y televisión una campaña para explicar al ejército siempre creciente de los que van al mar para sortear los peligros que pueden encontrar si no se informan bien de las mareas, de los vientos, de las corrientes, y si no están bien equipados para viajes, aun cortos.

La correspondencia, utilísima para los interesados irlandeses, continúa entre el profesor Romero, de la Universidad de Santiago, y el Instituto Marítimo, sobre las barcas de la Edad de Bronce. El gran sabio español ha tenido la bondad de escribir un artículo interesantísimo para "Cultura Marítima", órgano de la Sección Irlandesa del Instituto Internacional de Cultura Marítima, que aparecerá durante el verano de este año.

Visitaron recientemente el puerto de Dublín tres buques procedentes de puertos españoles: el "City of Oporto" (británico), de 909 toneladas, viendo de Barcelona; el "Magali", español, de 308 toneladas, y el "Moss Maroc", danés, de 342 toneladas. Se señalan también, como siempre, visitas de barcos de pesca españoles en algunos puertos meridionales del país. Los tripulantes de estos son, como escribió anteriormente, muy bien venidos en estos puertos, a causa de su amabilidad tradicional y de su buena conducta. ■ J. DE C. L.

BELGICA

EL DIRECTOR GENERAL DE EMIGRACIÓN, CON MARINOS ESPAÑOLES

AMBERES (De nuestro corresponsal).—El director del Instituto Español de Emigración, don Jorge Jordana de Pozas, visitó la ciudad de Amberes el día 24 de enero, bajo los primeros copos de nieve que caían en esta ciudad en este invierno tardío.

Aprovechando dicha visita tuvo la oportunidad de charlar con varios marininos españoles y conocer sus problemas.

Tuvo lugar la reunión en la Oficina de la Agregaduría Laboral, con la presencia del consul general de España, don Jesús Núñez; el agregado laboral de España en Bélgica, don Francisco Guerrero Sáez; el secretario del IEE, señor Pasigü; el jefe de la Oficina Laboral don Raúl Zorita, y el asistente social de la Zona, don Miguel Ángel Peña de la Torre.

Al señor Jordana de Pozas se le informó de los problemas más agudos por que atraviesan los marininos españoles que se encuentran en la ciudad de Amberes (Bélgica).

En esta ciudad se encuentran en la actualidad 390 marininos, que trabajan para la Marina Mercante belga en calidad de residentes; 1.269 marineros, con permiso mínimo de tres meses, y 13.200 en calidad de transeuntes, cifra ésta anual.

En la actualidad es la Oficina Laboral la que se encarga, dentro de sus posibilidades, de resolver los problemas que surjan en el puerto de Amberes, con los marineros de nacionalidad española. Para citar un ejemplo, dicha Oficina Laboral obtuvo una indemnización, por despido indebido de 17 marineros, por un monto de 510.000 francos belgas.



El director general de Emigración, en su visita al Hogar Español en Amberes.

APOYO JURIDICO

Los marininos informaron al director del IEE de las condiciones de ilegalidad de los contratos de embarque y en las plataformas de petróleo del mar del Norte, la falta de apoyo jurídico, la necesidad de una Casa del Marino en esta ciudad, la posibilidad de la realización de cursos intensivos de formación profesional, así como del interés de cursar en el periodo de desembarque (periodo mínimo de tres meses), estudios de formación profesional acelerada en España, como condición que poseen de marininos emigrantes. Además le informaron de la necesidad que tienen los marininos con residencia en Amberes y que trabajan para la Marina Mercante belga de mejorar, dentro del Convenio Hispano Belga de la Seguridad Social, el subsidio familiar.

En la actualidad hay diferencia entre los hijos residentes en Bélgica y los residentes en España.

Los que se encuentran residiendo en España cobran un subsidio familiar por cada hijo de 500 francos belgas, y los que se encuentran residiendo en Bélgica: por el primer hijo cobran 1.500 francos belgas, el segundo 1.500 francos belgas, y por el tercero 2.000 francos belgas. Es decir, que una familia con tres hijos en España cobra 1.500 francos belgas, y en Bélgica, 4.500 francos belgas; una diferencia de 3.000 francos belgas, equivalentes a 4.500 pesetas.

El señor Jordana de Pozas tomó nota de todas las peticiones realizadas por los marininos españoles y les prometió hacer todo lo posible para buscar una solución a estos problemas, que, según su punto de vista, revisten gran importancia. ■ M. PEÑA DE LA TORRE.

ALEMANIA

OJO AVIZOR AL "ESTOYA"

DUSSELDORF (De nuestro corresponsal).—Querido Manuel: Te agradezco mucho que también este año te hayas dirigido a mí, enviando tu carta a mi dirección en Düsseldorf sobre el mismo problema del año pasado.

Llegará a ti mi respuesta a través de "Hoja del Mar", pero aún tienes tiempo sobrado, ya que hasta el 30 de abril del próximo 1976 no te finaliza el plazo de presentación del "Lohnsteuerausgleich Jahr 1975", es decir, de ese pedazo de formulario que muy pocos entienden y del cual otros muchos se aprovechan. Esta procesión de letras, si te fijas se les ve hasta los pendones, quiero decir: "Reajuste de impuestos", o sea, la cantidad

que, si sabes hacerlo, tienes para hartarte de pulpo y te sepas a feria pagada por tedescos que ya te la estuvieron chupando en cerveza, intereses aparte, durante todo 1975.

De ahora en adelante, para mayor rapidez en tus consultas, dirígete a: "Angel" Hoja del Mar. Instituto Social de la Marina. C/. Génova, 24. Madrid. Y llegará seguidamente a mis manos.

Celebro mucho que el año pasado hayas recibido casi doble que el anterior con tu "buena venta" por haber hecho lo que te dije, pero, como entonces te explicaba, hasta el Gobierno alemán y los sindicatos estaban decididamente en contra de la "venta" de la "estoya".

En primer lugar, no existe ninguna venta. La operación es la siguiente: Tú recibes un dinero en mano, pero tú firmas un crédito con un Banco por la cantidad recibida y debes pagar como mínimo cien marcos de comisión (papel amarillo). El "intermediario" que compra piensa ganarse, además de los cien marcos y la comisión, otros ciento cincuenta, doscientos y, a veces —demonstrado, como en tu caso— hasta ochocientos marcos. Si se equivoca, tú recibes cinco o seis meses más tarde un aviso de un Banco cualquiera en el que te dicen que "el crédito que pediste" está sin cubrir por la diferencia más los intereses. Total, que has de pagar, pues ahí está tu firma. El "intermediario" no pierde nada, y a protestar al... contramaestre.

Ya ves, a ti te daban 850 marcos en mano y has cobrado 1.641 y sin dar ni 100 a un sinvergüenza, ni viajes, ni... puñetas. Bien es verdad que esperaste dos meses y medio más. Merece la pena, no ya sólo por los cuartos, sino por no mantener "sabidos".

Haz para este año lo mismo:

Certificado de que tu mujer vive en tu casa y no trabaja, firmado por el alcalde.

Certificado de que tu hijo de veinte años no trabaja y se halla estudiando, también del alcalde. Si pagas algo por sus estudios, otro de la escuela.

Billetes de tren, avión o barco de vacaciones en España.

Resguardos de giros enviados a nombre de tus padres.

Resguardos de giros enviados a nombre de tu esposa.

Con estos justificantes y la "estoya" (carta de impuestos) te presentas en la Asesoría Laboral de Hamburg (2 Hamburg 11, Zippelhaus, 5/1, puerto), donde tú paras, perdon desembarcas, con el formulario que pedirás en Finanzamt, que no necesitas si vas personalmente, porque allí lo tienen, y si lo envías a la Agencia Laboral de la Embajada Española, en 53 Bonn/BAD GODESBERG, Rheinallee, 19, lo firmas en donde verás como colofón de este artículo, donde va marcado con una cruz, sin olvidarte decir el número de tu cuenta corriente y nombre del Banco donde la tengas en Alemania o tu domicilio en esta nación, y en caso de regresar definitivamente a nuestra Patria, cuenta, cartilla o dirección donde puedas recibir la diferencia que hubiere.

En cualquier momento, y si así lo estimes oportuno, puedes dirigirte de nuevo a mí, como el año pasado, a "Hoja del Mar", y serás atendido como siempre, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.



SERA UN CARGUERO.—Antes que concluya el mes, lo que ahora parece casi una escultura vanguardista se habrá convertido en un carguero de 7.350 toneladas que se deslizará al mar en los astilleros "Nep tunwerft", en el distrito de Rostock, República Democrática Alemana.

(FOTOFIEL)

BAJA OCEANIA

PATRON DE YATE DEL AÑO.—Edward Heath entrega a Robin Aisher el trofeo de Patron de Yate del año 1975, que le acaba de ser concedido en el Salón Náutico Internacional de Farn's Court.



ENCALLADO.—El petrolero liberiano "Olympic Braveri" encalló frente a las costas de Best (Francia) en su viaje inaugural a Noruega, a causa de la tempestad.



EL MAYOR ROMPEHIELOS.—Este es el rompehielos soviético "Ermak", de 21.000 toneladas, el mayor del mundo. Dotado de motor Diesel, recorre ahora por primera vez aguas occidentales.

BAJO BANDERA EXTRANJERA SE EXPLOTA MEJOR A LOS MARINEROS

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar").—La mayoría de los barcos mercantes —alemanes y de otros países— que navegan bajo pabellón extranjero no cumplen los preceptos reglamentarios prescritos por las normas internacionales respecto a las condiciones de higiene, seguridad, vacaciones y salario a que tienen derecho las tripulaciones. Esto ha sido manifestado en una Conferencia internacional formada por expertos de diversos países y presidida por el director de la Oficina alemana de Trabajo Marítimo, y que tuvo lugar en octubre último en Ginebra.

Los delegados alemanes de los sindicatos de marineros presentes en la Conferencia de Ginebra, dijeron que muchos propietarios y armadores cuyos barcos navegan bajo bandera extranjera, usan éstas en la mayor parte de los casos como "simples banderas de camuflaje" para obtener mayores beneficios, trabajando en condiciones que están al margen de la legalidad y empleando a un personal sindicalmente desorganizado y desconocedor de sus derechos, a los que pagan salarios inferiores a los mínimos fijados en las tarifas. Además, tampoco cumplen con las disposiciones oficiales que regulan las condiciones de seguridad e higiene del trabajo a bordo.

Los representantes de las empresas replicaron por su parte que aunque algunos de sus barcos naveguen con bandera extranjera, todos disponen de las instalaciones de seguridad e higiene prescritas, así como de otros servicios complementarios de los que ni siquiera hablan los Reglamentos, y que el verdadero problema, si se quiere de verdad evitar ciertos abusos, es llegar a encontrar a escala internacional un sistema efectivo de control que sea capaz de vigilar el cumplimiento de los Reglamentos e imponer las sanciones que sean necesarias a aquellas empresas desaprensivas que, cegadas por el afán de lucro, no respetan las leyes, sean estas empresas del país que sean y naveguen bajo la bandera que quieran. ■ MANUEL NOALES.

En la foto: el rompehielos soviético "Ermak", de 21.000 toneladas, el mayor del mundo. Dotado de motor Diesel, recorre ahora por primera vez aguas occidentales.

SALVADOS DE LA TEMPESTAD.—Los 17 miembros de la tripulación del pesquero galés "Ben Gulvin" fueron salvados de morir ahogados gracias a la intervención de un helicóptero del servicio de Guardacostas británico, que rescató a los pescadores uno por uno en medio de una fuerte tempestad que amenazaba con hundir la embarcación y arrastrar con ella a todos sus tripulantes.

(FOTOFIEL)





Misa a bordo del bacaladero "Altamar".

TERRANOVA

LA HUELGA POSTAL, PROBLEMA PARA LA COMUNICACION CON NUESTRA FLOTA PESQUERA

SAINST JOHN'S (De nuestro corresponsal).—Las huelgas en este país son frecuentes, y desde octubre, el Servicio Postal canadiense declaró una que duraría por tiempo indefinido. Se habla de que no llegarán a un acuerdo hasta el próximo mes de abril. Naturalmente, este paro de los Servicios Postales ha causado unos perjuicios y trastornos al país de enormes consecuencias, ya que paralizan el Correo y comunicaciones de servicios bancarios, negocios, etc., e incluso como el Correo está encargado de abonar las jubilaciones de empleados y trabajadores, origina el trastorno de que los pensionistas no podrán cobrar en todos esos meses. La Asociación de Jubilados ha elevado una energética protesta, pero no ha servido de nada. Sigue el paro hasta que consigan sus peticiones, que no otorga el Gobierno de Ottawa.

INCOMUNICACION DE LOS PESCADORES

A nosotros los españoles en St. John's nos dejan incomunicados, pero mucho más a aquellos barcos que en campaña vengan o vayan a puerto, siendo los primeros que esperan la correspondencia, las noticias de sus seres queridos. El problema es muy serio, ya que después de sesenta o ochenta días de mar—pescando con tiempos muy duros—sólo confían recibir noticias familiares, y si no tenerlas, afectan al ánimo, a la convivencia a bordo y al trabajo y, lo que es peor, puede perjudicar hasta la salud.

LLEGA OTRO BARCO ESPAÑOL

Entró en este puerto el "Altamar", de Casa Mar, de Vigo. Es la primera vez que llega a este puerto, ya que sus caladeros no son Nueva York, Boston o Groenlandia, iues la gamba no la pesca en los bancos propiamente de Terranova, aunque si en cercanías. La avería en la maquinilla les retuvo en St. John's dieciocho días, durante los cuales tuvieron ocasión de conocer la ciudad y alrededores, ya que entre P. José, Angel y yo los días festivos, les llevábamos a distintos lugares.

CONVIVENCIA

Son una tripulación estupenda, joven y animosa. Realizaron un encuentro de fútbol entre casados y solteros, ganando estos últimos por 3 a 2. El equipo fue del Hogar, a donde venían diariamente a "echar la partida", oír conferencias y cambiar impresiones con nosotros. Dio la casualidad de que el doctor Alarcos, médico en St. Pierre, llegó a St. John's con dos amigos suyos de San Sebastián, los doctores Carlos Sanz y Fernando Prada, venidos al Canadá para conocerlo. El capitán don Jesús Fernández les invitó a una cena, así como a don Iñaki Echarri-Arteche, oficial de la Marina Mercante española y enviado de la Subsecretaría de la Marina Mercante como inspector de redes y pesca en Terranova, quien realiza su labor con sus compañeros canadienses y oficiales de IGNAF en aguas de Terranova y Labrador.

También entraron otros barcos, como la pareja francesa de Fecamp, pero con base en Saint-Pierre de Miquelon, llamadas "Goelette" y "Flor de Lorraine". Se dio un detalle curioso, y lo narro como anécdota. Un muchacho mexicano, antiguo tripulante de una "Pareja" española, nos sorprendió con su presencia en el Hogar a las 11 de la mañana. No venía solo, venía acompañado de un muchacho amigo suyo y tripulante también de la misma "Pareja". Nos dimos un fuerte abrazo, y después nos presentó a su acompañante, Ju Kang, coreano del Sur que deseaba telefonear al doctor King, compatriota suyo y médico en St. John's desde hacia dos años. Busca por aquí y por allá, todo telefónicamente. Dimos con él, y se saludaron y despidieron porque salían al poco. Esta conversación fue desde el Hogar del Marino Español, y sirvió para conocimiento de que el Hogar del Marino Español en la ciudad de St. John's va teniendo resonancia y a él acuden marineros de todas las nacionalidades, en busca de ayuda y servicio.

MAS ESPAÑOLES

La plataforma DECCO 445, con 74 tripulantes españoles, estará durante dos meses en el puerto de St. John's, así como también los remolcadores "John One", con cuatro españoles; el "Kinster Bravo", con ocho, y el "Joniersturn", con dos. Entre los meses de enero-octubre han entrado 24 buques extranjeros con una tripulación española que ha llegado a 365, y 3.355 los tripulantes de barcos españoles parejas y bous. ■ TORRES

SUCESOS EN NUEVA YORK.—En un almacén de petróleo del Sur de Brooklyn se produjo este tremendo incendio, que pudo sofocarse gracias a la intervención de los barcos anclados en el Hudson, los cuales bombaron el agua que fue necesaria.



ESTADOS UNIDOS

EL SENADO APROBO LAS 200 MILLAS

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—Al aprobar, por 77 votos contra 19, la "extensión de la jurisdicción pesquera de los Estados Unidos de las actuales 12 millas a las 200", el Senado USA ha cruzado un Rubicón que puede precipitar, no sólo a su país, sino al mundo, en un camino sin vuelta de agresivos nacionalismos y difícil cooperación en los mares. A la medida se oponían no sólo los Departamentos de Defensa y Estado, sino también aquellos Estados costeros del Oeste, California especialmente, con flotas pesqueras que faenan en otras aguas. Pero terminó imponiéndose la voluntad del Noroeste del país, de Maine, de Massachusetts, de toda Nueva Inglaterra, aunque también de Virginia y Delaware, junto a los senadores del centro del país, sin costa ni intereses directos que defender, pero agujoneados por un peligroso sentimiento que recorre los Estados Unidos: "Están explotando nuestras aguas—dice éste—, y no debemos consentirlo". Fue el senador Muskie, de Maine, uno de los Estados a la vanguardia de la reivindicación, quien expuso con mayor pasión y elocuencia esta postura: "Rusia, Japón, Alemania Occidental, Polonia, todos estos países que pescan ante las costas de Nueva Inglaterra, están diezmado las especies y reduciendo las ganancias de nuestros pescadores sin reembolsar ni un céntimo por los daños causados". Fue, como decimos, la opinión que se impuso, y lo máximo que pudo alcanzarse en sentido contrario fue la medida, prevista en principio para entrar en vigor ya el 1 de julio de 1976, se dejase para la misma fecha del año que viene. Defendió el aplazamiento el senador Thurmond, de Carolina del Sur, en estrecho contacto con la Casa Blanca, y su mayor argumento fue que "era necesario dar otra oportunidad a la Conferencia sobre Derecho del Mar" antes de dar un paso de tan graves consecuencias. Y aseguró que el Presidente Ford le había prometido firmar la Ley si esta enmienda se pasaba.

¿Qué va a pasar ahora? Todo depende de lo que pase en el escenario internacional:

1º Si la próxima ronda de la Conferencia del Mar, a celebrar esta primavera en la sede neoyorquina de la ONU, llega a un acuerdo sobre la legislación que regule la pesca y otros asuntos de los océanos, "esta Ley norteamericana—como ha dicho uno de sus patrocinadores, el senador Magnuson—se convertirá en inoperativa", aceptándose la legislación internacional.

2º Pero si esta ronda termina, como las anteriores, sin acuerdo, lo aprobado por el Senado USA tiene todas las posibilidades de convertirse en Ley firme, y a partir del 1 de julio de 1977, quien quiera pescar a menos de 200 kilómetros de estas costas tendrá o que pedir permiso a estas autoridades—que se lo concederán o no según especificaciones de cantidad, clase de pesca y derechos que abone—o arriesgarse a ser apresado por los guardacostas.

Que los Estados Unidos se hayan decidido a dar este paso es trascendental en un asunto que afecta a tanta gente mundo adelante. Hasta ahora habían sido 14 países los que lo habían hecho, pero más bien pequeños. Por primera vez una gran potencia se une a ellos, con lo que plantea el caso en términos completamente distintos. Los comentarios que han seguido a ello son de todos los calibres, y mientras en los alrededores del Gobierno se escucha que una "superpotencia no puede seguir el camino de la

pequeña política, y este paso terminará dañando los intereses globales americanos, ya que los Estados Unidos tienen que pensar más allá de la pesca, para buscar ante todo la máxima libertad en los mares, aunque sólo sea para poder mover con desahogo su Flota", en los cuarteles políticos provinciales, que son los más, se imponen la teoría de que "ya estaba bien de que abusaran de nuestras aguas, hay que poner de una vez coto al explotio de ellas". Es la opinión que se ha impuesto y la que, según todos los indicios, seguirá imponiéndose, pues aunque lo aprobado por el Senado debe pasar ahora al estudio y aprobación por parte de una comisión conjunta de las dos Cámaras para la ratificación final del Presidente, las posibilidades son de que no encontrara obstáculos, y todo lo más se le retocará algún punto, conservándose lo fundamental. No se olvide que el Congreso aprobó ya una medida semejante el pasado octubre. La comisión de que hablamos iniciará su trabajo en la primavera.

Aquí, pues, la cosa parece decidida, y la gran pregunta que se hacen los expertos es qué impacto producirá este paso americano en la Conferencia del Mar. ¿Hará de espuela sobre los delegados, mostrándoles la necesidad de llegar a un acuerdo antes de que les desborden los acontecimientos, como creen los optimistas, o significará su puntilla definitiva, al considerar todos que es inútil lo que decidan, pues la suerte ya se ha decidido fuera de la mesa de la Conferencia, como creen los optimistas? En próximas crónicas les iré dando cuenta de cuál es el ambiente que al respecto se respira en la ONU. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.

COOPERACION PESQUERA HISPANO CHILENA

MADRID.—Un acuerdo de cooperación entre el Instituto de Industria Pesquera de Chile y la empresa Industrial Pesquera Gallega ha sido firmado por el presidente de aquella entidad, comandante Alfonso Filippi, y por el secretario de la Embajada de Chile en Madrid, Manuel Atria.

La empresa española arrendará su buque "Arosa VII" al Instituto chileno para trabajos de investigación y captura de crustáceos krill en los mares antárticos

días.

El krill es de gran valor proteinico y se espera que su industrialización proporcione a Chile un importante ingreso de divisas. Con este acuerdo culminan las gestiones iniciadas a principios de año en Madrid por el vicealmirante José Toribio Merino, miembro de la Junta de Gobierno de Chile. ■

CUATRO PESQUEROS ESPAÑOLES DETENIDOS POR GUARDACOSTAS NORTEAMERICANOS

**MOTIVO: SUPUESTA CAPTURA DE
LANGOSTA EN LA PLATAFORMA
CONTINENTAL Y ROTURA DE UN
CABLE TRANSOCEANICO.**

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—Por si no tuvieran bastantes problemas en otros mares, los pesqueros españoles empiezan a tener problemas, y graves, entre las costas norteamericanas. Cuatro de ellos han sido detenidos por estos guardacostas en los últimos días, acusados de faenar la langosta en la plataforma continental. Mucho más serio es que se les imputa asimismo haber roto, mientras practicaban la pesca de arrastre, uno de los cables transoceánicos —concretamente, el TAT 3, de la compañía ITT— que unen Nueva York con Londres.

El primer buque apresado fue el "Teucro", con matrícula CI-41976, abordado por los Servicios de Guardacostas USA en 19 de diciembre, a 120 millas al SE. de Nueva York y a unas 70 de la costa norteamericana. Se le encontraron restos de una langosta consumida por la tripulación y otra entera en el tubo que lleva a la congeladora. Arguyen los tripulantes que ésta pudo encontrarse allí desde tiempo atrás. La pena máxima que puede imponerse al capitán son 100.000 dólares de multa y un año de cárcel, más varios cientos de miles de dólares a lo propietarios. Concretamente, a un pesquero polaco le han impuesto por lo mismo 565.000 dólares, aunque las multas suelen ser menores.

Los otros tres pesqueros son el "Utzama" (VI-7823), el "Alzan" (VI-0334) y el "Ria de Pontevedra", capturados en latitud 38° 3' Norte y longitud 73° 15' Oeste, a 60 millas de Atlantic City, donde han sido conducidos. Tanto el "Teucro" como el "Ria de Pontevedra" son propiedad de la Compañía García Vidal, S. A., cuyo propietario, don Zoilo García, se ha personado aquí para llevar los trámites.

Los incidentes son graves e indican muchas cosas. La primera de ellas, que los norteamericanos están actuando como si las 200 millas fueran también una reclamación de ellos. Es una tendencia que se nota cada vez más fuerte y clara aquí, a la vista, por un lado, de que los países pequeños no se recatan en tal reivindicación contra pesqueros USA, y, por la otra, que la legislación internacional sobre nuevo Derecho del Mar no acaba de salir. Como ya les indicaba en otras crónicas, crece en Washington la presión para no esperar más y actuar particularmente, como tantos otros están haciendo. Hay incluso un proyecto de Ley para declarar unilateralmente tal soberanía sobre la ancha zona del litoral costero.

El apresamiento de los pesqueros españoles arroja una serie de problemas, empezando por los puramente delictivos de hasta qué punto el "cuerpo del delito" es válido ante un Tribunal (no hay que olvidar que los tripulantes de los tres barcos apresados en el segundo día dicen que "varias langostas cayeron en sus redes estando ya a bordo los marineros americanos y que éstos les dijeron no las devolviesen al agua, como aquéllos pretendían, para presentarlas ahora como prueba"), hasta con qué autoridad se abordó a tales pesqueros en alta mar. Lo que es más de temer es que, indignados por la rotura del cable de comunicaciones y no pudiéndolo probar, se cargue ahora la mano en el factor de la pura pesca.

En cualquier caso, lo que es evidente es que las aguas norteamericanas empiezan a ser también peligrosas para los pesqueros europeos. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.

MEXICO

LA GRAN RIQUEZA DE SUS AGUAS NO BENEFICIA A LOS TRABAJADORES DEL MAR

**ESTADOS UNIDOS, JAPON, LA U. R. S. S. Y CUBA
ESTAN ESQUILMANDO LAS COSTAS DEL PAIS.**

MEXICO (De nuestro corresponsal).—La pesca y la agricultura son las dos fuentes de riqueza más firmes y prometedoras con que cuenta México; sin embargo, son también las más olvidadas por nuestros Gobiernos, al dejarse estos sectores populares en manos ambiciosas, que los explotan en su provecho.

El campesino en la provincia (la referencia de campesino es del sembrador en pequeño) es un verdadero nómada, carente de una buena tecnología para aprovechar sus tierras, para obtener por medios más avanzados unas cosechas y para estabilizar la economía de la región. La ayuda del Gobierno ha obtenido poco éxito en la estabilidad económica de las regiones agrícolas. La ayuda que se le presta al campesino de todos los Estados es más bien teórica y por períodos muy cortos, que no permiten ser asimilados, ya que es orientación impartida; con toda la buena voluntad, no obtiene los resultados que se desean bajo la vigilancia de los inspectores o instructores agrícolas.

Todavía hay costumbres o tecnologías agrícolas muy arcaicas en la provincia mexicana. Casi en la mayor parte de nuestro territorio, año con año, los campesinos buscan una parcela, la talan y queman su madera para que abone la tierra; después esperan las primeras lluvias para sembrar la semilla que han seleccionado de sus cosechas anteriores; su forma de cuidar su siembra hasta que lleva su producto al mercado es también muy rudimentaria, ya que todo lo hacen con sus manos.

EROSION DEL TERRENO

El perjuicio de esta técnica es enorme, pues aunque ellos no se dan cuenta, al talar cada año una parte diferente de los bosques, hacen que éstos no maduren, produciéndose una erosión al no controlarse el desgaste de terreno con diques en los declives, los cuales son muy necesarios. Además, las talas se hacen hasta llegar a las mismas márgenes de los ríos y arroyos; así, estas corrientes de agua, cuyas márgenes antes estaban cubiertas por la frondosidad de los árboles, al siguiente año de haber sido talados los abren el cauce de los ríos y arroyos presentan profundas cavidades, y al quedar expuestas a los rayos solares, hace que el agua deje de correr y que tengan que hacer profundos pozos para extraer el líquido.

EDUCACION DEL AGRICULTOR

La educación escolar en los medios rurales es sumamente deficiente. Muy pocos lugares cuentan con buenos libros de consulta que no sean obsequios políticos (libros escogidos para mostrar una imagen falsa) o trabajos teóricos hechos en los escritorios de la ciudad por quienes nunca han tomado en sus manos un machete y una tareca.

Las Escuelas Agrícolas deben estar dirigidas por personal capacitado mexicano (que sienta los problemas de nuestras provincias por nacimiento), y todos los estudios que se realicen en nuestros campos, que sean dirigidos por nuestros agrónomos, para que las experiencias se queden en México, y que no se los lleven al extranjero, dejándonos como resultado de ellas un informe muchas de las veces muy lejos de la realidad. Debe ayudarse a nuestros agrónomos para que sean ellos los responsables de todos los estudios que se realicen en el campo.

ABANDONO DEL PESCADOR

Aún más olvidado que el campesino está el pescador. El campo en que se desarrolla es mucho más fértil su trabajo que el del agricultor, pero más vulnerable a la contaminación. La ayuda técnica para nuestros pescadores es sumamente deficiente, y los barcos de investigación resultan pequeños e insuficientes para la cantidad de millas de costas que tenemos. La ayuda a los armadores por parte del Gobierno es muy escasa, y estos tienen que confiar ahorros en manos inexpertas: motoristas que se hacen al vapor o patrones que no saben lo más rudimentario de la navegación. Con esto debe verse que tienen razón de procurar protegerse de posibles pérdidas de sus equipos e incluso de sus unidades que, con muchas dificultades, lograron adquirir. Esta falta de crédito hace que no aumente el número de unidades y que tampoco renueven sus equipos y sus barcos. Tampoco pueden comprar equipos para experimentar ya que todo lo que experimenten, aunque tenga buenos resultados al principio, no puede tenerse confianza en ellos hasta que no pase un período relativamente largo. Y también debe tomarse en cuenta que nuestras costas constantemente son saqueadas por mayor número de barcos que lo pueda constituir nuestra flota pesquera del golfo y del Pacífico, con unidades más grandes y mejor equipadas. Muchas de estas flotas, cuando vamos a pescar a las zonas habituales, nos encontramos que las han dejado completamente limpias (Cuba, pescando en las costas mexicanas, acaba de adquirir más de mil barcos pesqueros para ampliar su flota. Entre las unidades se encuentran las que pescan en los bajos de Campeche, y que son unas naves bien equipadas para la producción de harina de pescado, usando malla pequeña, que no deja salir ni la basura).

La enseñanza del pescador debe hacerse no desde el escri-

torio, sino desde el mismo terreno de trabajo. Los centros de estudios están muy mal atendidos, los equipos son sumamente escasos y las unidades con que cuentan son inadecuadas y pequeñas, lo que hace que no se puedan experimentar los equipos que son necesarios para la pesca a gran profundidad (hace dos años, los japoneses consiguieron permiso de USA para pescar camarón cerca de la isla Tortuga, por Florida, a más de 200 brazas de profundidad. Nuestros barcos es muy difícil que pesquen a 60 brazas; desde luego que la mayor parte de la flota americana prefiere también nuestras costas para la pesca de camarón).

FALTA PROTECCION

¿Cuál es la protección que nuestro Gobierno presta a la industria pesquera nacional? Ninguna. Cuando la insignificante —si se compara con las 200 millas que teníamos y que no se supieron defender— franja de 12 millas se ve constantemente sembrada de palangres japoneses y cubanos. Las zonas camaroneras se ven llenas de barcos americanos que tienen la audacia de meterse incluso en las bahías. Los barcos atuneros americanos año con año violan abiertamente nuestra soberanía; los pesqueros dedicados a la ballena, rusos y japoneses, que en invierno se acercan a la Baja California, y amparados por la niebla se llegan hasta las proximidades de Guerrero Negro, los barcos que se dedican a la pesca de escama se incursionan en las islas mexicanas. Los barcos camaroneros en 1960 pescaron frente a las costas de México un promedio de 250 toneladas de pescado por barco, lo que al ser mil las unidades que se dedicaron a ello, supuso más de 250.000 toneladas extraídas al mar.

Es posible que con nuestra flota, del mar y del aire, no logremos controlar todas nuestras costas, pero siempre prevalecerá nuestro derecho sobre ellas, y cualquier infractor capturado tendrá que pagar las consecuencias según las circunstancias, y no como pasó cuando, en 1970, los pesqueros que fueron capturados por la Armada en las islas Marias, donde se encontraban pescando, al llevárselos a Mazatlán declararon que la corriente los había acercado a la costa, y se les dejó libres después de un amable "usted dispense", quedando impune una doble violación a la soberanía nacional. Esto hace que el pescador mexicano continúe siendo un olvidado; es un condenado a ser un muerto de hambre, y los armadores tendrán que confiar sus recursos a personal no capacitado, que no sabe donde pescó el viaje anterior y que conoce el terreno por lo que va saliendo en la red; personal que por su tenacidad ha logrado que se confie un capital que constituye muchos años de lucha del armador.

DESUNION DE LOS PESCADORES

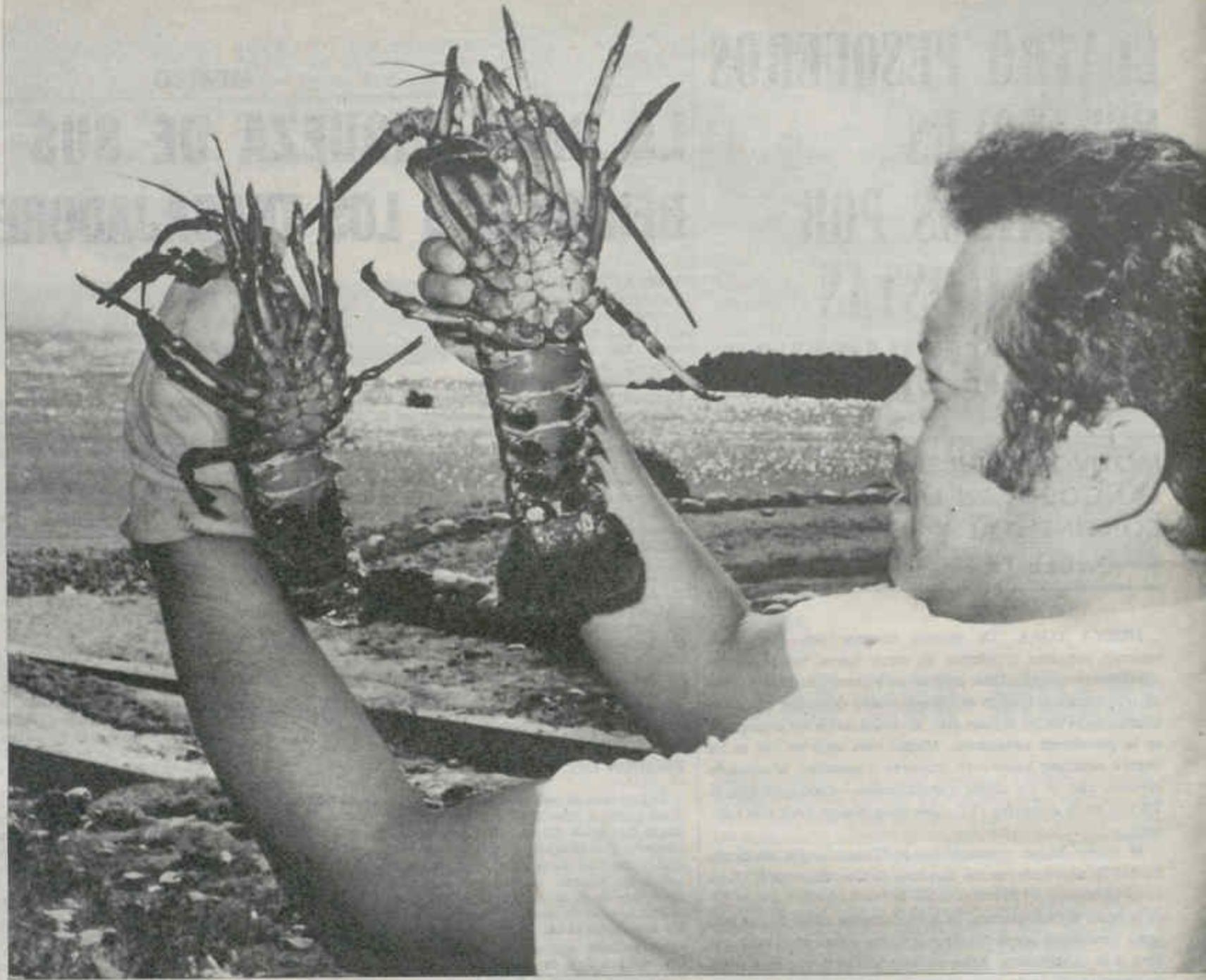
Para un pescador o marino no hay días festivos, para estos sólo hay días de trabajo. Cada día las labores deben ser más continuas, el esfuerzo debe ser mayor, porque la competencia cada día es mayor. El hombre de tierra tiene una gran ventaja sobre el hombre del mar, ya que el primero en su unión tiene una fuerza que, aun en la miseria, es tan necesaria y respetada, que todos sus reclamos por lo menos son atendidos. Pero el marino está expuesto a los constantes abusos, robos y estafas por la poca unión existente, por las condiciones mismas del trabajo, que no permite la presencia de todos en las sesiones que se llevan a cabo, cosa que aprovechan muchos líderes y malos administradores de los intereses del marino. Hay muy poca ayuda al trabajador del mar y muchas más consideraciones para quienes explotan y abusan de la ignorancia y la ausencia de sus representantes. ¿Cómo ha de ser efectivo el cooperativismo si no se le enseña cómo utilizar las unidades que se le entregan? ¿Cómo han de obtener pescas abundantes cuando las unidades están provistas de artes pequeñas y de una sola clase? ¿Cómo puede proteger el Estado a los pescadores, cuando las mismas empresas del Estado hacen capturas de especies de primera calidad y las destinan para hacer harina de pescado, como la sardina de Monterrey, que las plantas de Baja California queman cuando hacen que sus barcos capturen más de los que pueden procesar? ¿Cómo pueden proteger al pescador, cuando se le concede permiso de pesca a uno de los destructores de especies del mar más grande de México, quien explotó el camarón a lo máximo y cuando se trató de que se les diera a los pescadores las unidades, prefirió llevarlas a Sudamérica?

¿Cómo puede enseñarse al pueblo a comer pescado, cuando los precios de los productos son sumamente altos? Las dependencias oficiales deben procesar los productos que el pueblo no conoce. Jamás se podrá enseñar al pueblo a comer pescado mientras no se le ofrezca a precios bajos los productos que no conoce, una vez conocidos, poco a poco, los precios irían encontrando su nivel. ■ ABIU ZAMUDIO LUVIANO.

TODOS LOS SANTOS
(Méjico).—

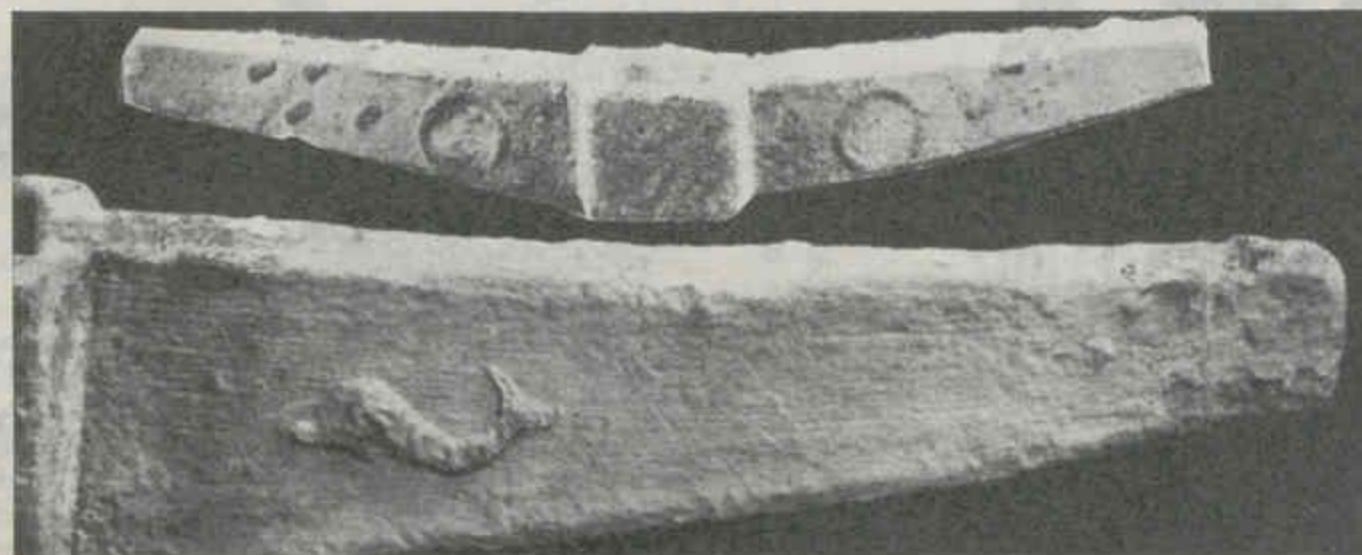
Con el aumento de la población mundial en las últimas décadas, el problema de la alimentación mundial es uno de los que más atención ha recibido por parte de políticos, científicos y profesionales de todo el mundo. Junto con los problemas de agricultura y los de ganado, los científicos han mostrado un especial interés en el desarrollo de los sistemas de pesca y mejor utilización de los recursos acuáticos, que ofrecen una rica variedad de alimentos nutritivos. El tema fue muy debatido en la Conferencia Mundial de Pesca celebrada hace unos años en Lima.

El Instituto de Pesca de México ha dirigido una labor de investigación sobre los problemas relativos a proporcionar una economía sobre el mar al país. Para ello se ha creado en la bahía de Todos los Santos un Instituto de Investigaciones Experimentales sobre el océano en el que se crían toda clase de pescados, prestando especial atención a los crustáceos y mariscos en general. Hasta aquí la información recibida de Europa Press, que en cierto modo se desdice con la crónica de nuestro corresponsal en México, que publicamos en la página 25.



INSTITUTO DE INVESTIGACION OCEANOGRAPHICA EN MEXICO





Dos ejemplares interesantes de cepos. En el superior puede observarse perfectamente las coronas y astrágalos de sus relieves y en el otro un delfín.

ARQUEOLOGÍA SUBMARINA

EL ANCLA DE CEUTA

Este tesoro arqueológico que nos han legado las grandes civilizaciones mediterráneas que pasaron por nuestras costas, se ha podido reunir gracias a la colaboración desinteresada de todos los escafandristas y pescadores submarinos del Club de Actividades Submarinas de Ceuta y a la ayuda prestada por la Delegación de Excavaciones de la misma ciudad del Estrecho.

En la antigüedad, para protegerse y proteger a sus naves de los avatares del incierto futuro, los navegantes estampaban marcas en los moldes de fundición de sus anclas, dando por resultado esos relieves que le servían como talismanes para sus singladuras. Algunos de los cepos recuperados por los esforzados escafandristas del CAS ceuti presentan dichos relieves, como los de las fotos que ilustran el presente reportaje, y que nos muestran la figura de un delfín y coronas —símbolo de la inmortalidad—, así como huesecillos.

Dichos motivos han sido estudiados detenidamente, ya que no es frecuente estos resaltos entre los cepos recuperados en aguas de nuestro litoral. Y ello ha hecho pensar que el hallazgo fuese griego mejor que romano, ya que los relieves de huesos pertenecen al astrágalo del carnero. Este extremo se ha comprobado fehacientemente fundiendo una pieza de plomo a cuyo molde se le había marcado previamente con un hueso de esta clase. El resultado fue sensacional, pues coincidía perfectamente en sus formas y medidas con el original. Como quiera que fuese Grecia donde tuvo gran influencia la astragalomanía, donde las tabas se utilizaban para oráculos, artes de magia y hasta como juego, no es desacertada la idea de que pudieran ser estos cepos de procedencia helénica.

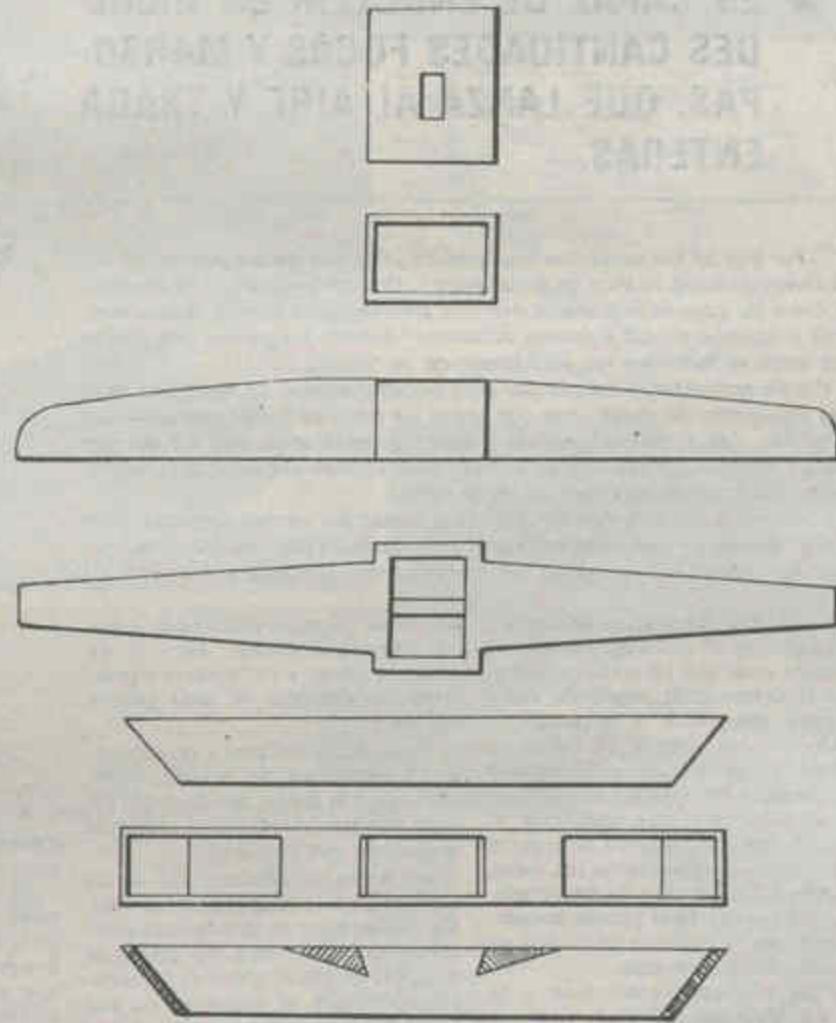
Hasta la recuperación de uno de estos cepos fue interesante.

Había sido localizado en un fondo de 40 metros y en un paraje donde las corrientes son duras y peligrosas. El primer escafandrista que bajó portaba, aparte de su equipo normal de inmersión, dos bolsas de lona y un balón sin aire. A las bolsas y al balón les insufló aire una vez embragadas al cepo, pero no tuvieron suficiente fuerza ascendental para elevarlo, por lo que hubo de unirseles varias bolsas más; a pesar de todo, se le ayudó despegándolo del fondo, en cuyo momento, roto el equilibrio, subió a reacción hasta la superficie. Ni que decir tiene que la alegría de aquellos hombres que lograron tan preciado rescate fue inmensa, pues sabían que poseían un ejemplar único en el mundo.

Pero el hallazgo más importante de los realizados por los miembros del Club de Actividades Submarinas de Ceuta hasta ahora ha sido sin duda el de las tres piezas de ancla encontradas juntas: cepo, zuncho y arganeo. Cepos suelen encontrarse con frecuencia; zunchos, con escasos; pero arganeos ha sido ésta la segunda pieza obtenida en el mundo. El encontrarlas juntas dio motivos para estudiarlas profundamente y, desde luego, con mucho cariño e interés. El hallazgo de estos tres elementos dio origen a una serie de hipótesis sobre la posible reconstrucción del ancla romana. Sin embargo, la más correcta resultó ser la siguiente, como vino luego a demostrarse: estas piezas se fundían sobre la madera. Para corroborarlo, se procedió a la reconstrucción de un ancla a escala. Para el fundido del arganeo se hacía un molde de arena o barro, al igual que con el zuncho y el cepo. El modelo reconstruido se utilizó en varios fondeos, dando un resultado extraordinario, pero se observaron en el cepo reconstruido indicios de deformación, que se aprecian normalmente en los cepos recuperados de este tipo.

Uno de los inconvenientes que encontraron los constructores de la época romana debió ser el de la adecuada fijación de los zunchos. Si bien es verdad que por el acoplamiento de la caña a los brazos se le daba una cierta rigidez, el uso continuado los haría moverse, por cuyo motivo la fijación definitiva del zuncho debió hacerse por medio de un clavado.

En un trabajo que publicó el ceuti Juan Bravo en la "Revista de la Mar", octubre 1963, indicaba la posibilidad de que dicha fijación definitiva pudiera hacerse mediante unos pasadores de plomo, taladrando los brazos, de modo que al vertir el plomo fundido al zuncho, aquél pasaba por los orificios, quedando solidificado a modo de clavos. Efectivamente, en noviembre de 1964 y en aguas de Cádiz, los señores Zunzunegui y Aguilar recuperaron por primera vez una pieza de este tipo, la primera encontrada según el sistema indicado, y que mostraba que la teoría del señor Bravo era acertadísima.



Arganeo, cepo y zuncho, en planta y alzado, que se recuperaron juntos, y que dieron lugar a la reconstrucción del ancla de Ceuta.

Hay que tener en cuenta que personalidades de Francia, Alemania e Italia, incluso de nuestro país, dedicadas al estudio de anclas romanas habían reconstruido hipotéticamente éstas, pero nadie había intentado hacerlo de una forma corpórea, pues se mantenía la idea de que el armazón de madera se acoplaba al plomo. Sabido es, por otro lado, que no se han encontrado anclas completas de la época romana más que las halladas en el lago Nemi, rescatadas tras bastantes peripecias a través de los siglos, las cuales fueron perdidas al desmoronarse el museo donde se guardaban durante la segunda guerra mundial.

Hubo no pocas polémicas sobre la reconstrucción de esta ancla romana —denominada ya ancla de Ceuta—, pero con las demostraciones prácticas de nuestros paisanos fue aceptada al fin.

Todas estas piezas, así como innumerables ánforas de las épocas púnicas, fenicias y romanas, que han sido rescatadas en nuestras aguas ceuties —y muchas otras que aguardan ser halladas para ser izadas a la superficie— han sido donadas al CAS y al Museo de Ceuta por los socios submarinistas que las han recuperado, con un espíritu de altruismo, que les hacen merecedores del agradoamiento de todos aquellos interesados en el apasionante mundo de la arqueología submarina, del que nos iremos ocupando en sucesivos reportajes.

Ceuta, Medina Septa, Septim Frates, Eptadelphos, Exilissa... que así se te ha llamado a través de los tiempos. Nuestro cuerpo bajará hasta el fondo de tus mares, a ese llamado mundo del silencio, para bucear en tu pasado, pero nuestro espíritu también quisiera seguirte hasta el confín de tus siglos. Bucear cada vez más en tu pasado para saber más de ti... de nosotros mismos, en definitiva. ■ ANTONIO FERNANDEZ MARQUEZ.

LA

ORCA

EL MAS INTELIGENTE Y FEROZ DE LOS ANIMALES

- UTILIZA EL ULTRASONIDO, A MODO DE SONAR, PARA NAVEGAR EN LA OSCURIDAD.
- ES CAPAZ DE ENGULLIR EN GRANDES CANTIDADES FOCAS Y MARSOPIAS, QUE LANZA AL AIRE Y TRAGA ENTERAS.

¿Por qué es tan voraz, tan implacable? ¿Por qué, se preguntan, en fin, los investigadores, la orca es tan asesina? ¿Qué salto genético ha producido entre los pasivos mamíferos marinos precisamente al más sanguinario, feroz y agresivo de los animales acuáticos? Estas y preguntas que son de otro cariz se formulan los estudiosos de las orcas.

Y para aumentar el interés por este singular animal, se tiene que es el más inteligente de todos, más que todos los marinos y más que todos los terrestres. Así al menos piensan muchos especialistas, quienes afirman que los perros y los caballos se quedan atrás cuando sus reflejos condicionados son comparados con los de la orca.

Prefieren las grandes profundidades y temen las costas arenosas, y los que gustamos de bañarnos en la playa no tenemos por qué temerlas: sus lares son otros. Las marsopas se cuentan entre sus platos favoritos.

... Me era difícil acelerar mi marcha saltando de uno a otro bloque de hielo en tanto que las orcas estrechaban la persecución, siguiendo a mis talones, resoplando y haciendo un ruido terrible cuando se revolvían detrás de mí. Recuerdo claramente mi obsesión de aquellos angustiosos momentos, en que pensaba si logaría ponerme a salvo, o si, por el contrario, me alcanzarían las orcas, y en este último caso, lo desagradable que resultaría el primer bocado, puesto que al segundo no tendría ya ocasión de lamentarme.

"Los témpanos rotos iban a la deriva, llevados por la corriente, y cuando había logrado alcanzar el más próximo al hielo firme, pensé que había llegado mi último momento, pues la distancia era tan grande, que de intentar el salto, fatalmente tenía que caer al agua. Las voces de ansiedad que procedían del buque eran más frenéticas y angustiosas cada vez. 'Saita, saita aprisa', decían. Pero, desgraciadamente, yo no podía arriesgarme a saltar.

Ocurrió entonces lo que no parecía probable. Fue a causa de la remoción de las aguas producida por las orcas o bien a impulso de la corriente, el témpano de hielo sobre el cual me hallaba se acercó más al hielo firme, y pude saltar con seguridad en el instante último. Ante mí tenían las formidables quijadas abiertas en toda su amplitud, de manera que pude ver los terribles dientes de que tan perentoriamente había logrado escapar.

Una después de otra fueron apareciendo por entre las rajitas del hielo, a una altura de dos metros o más, las

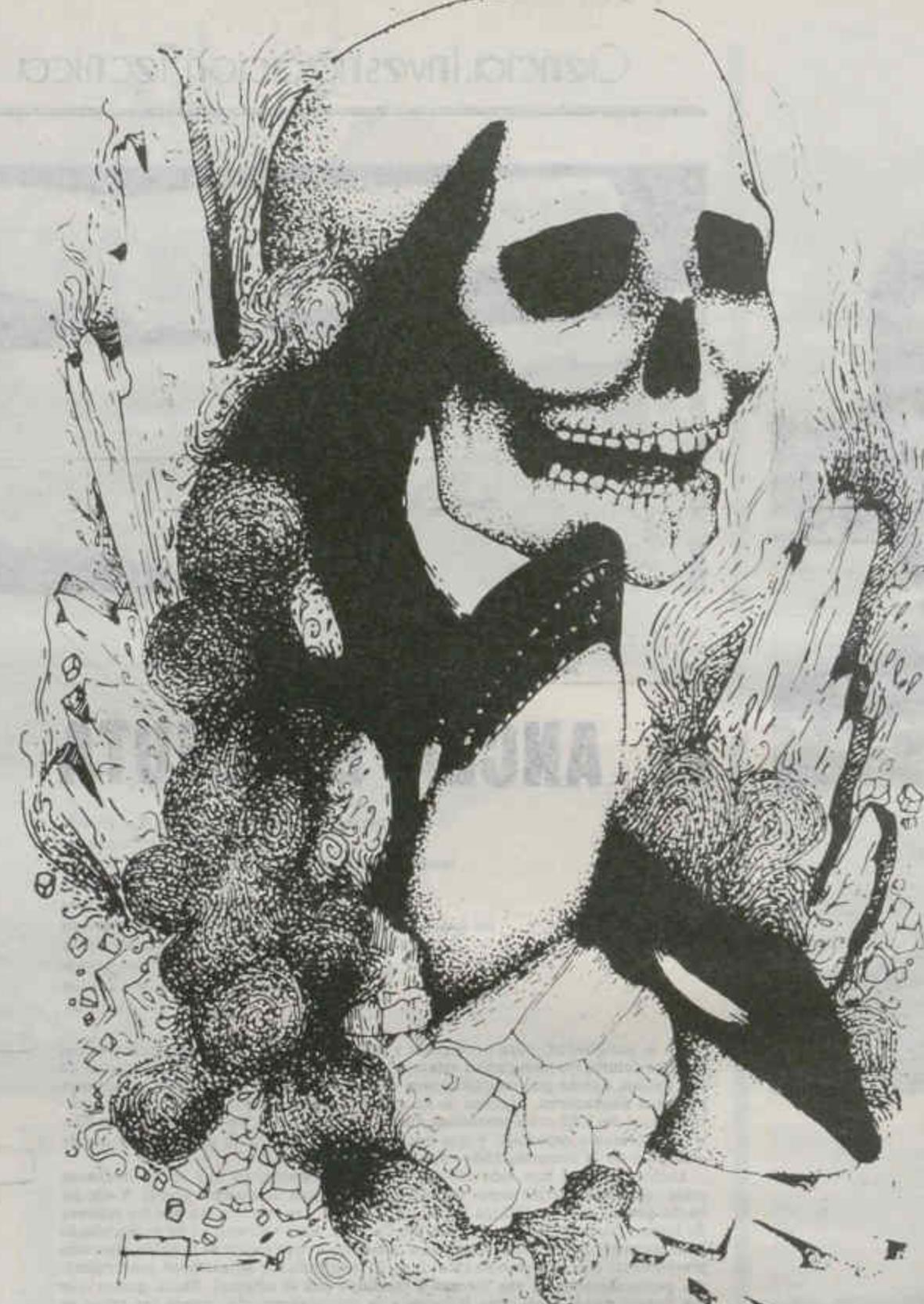
siniestras cabezas, mostrando todas los espantosos dientes. Pero yo ya estaba a salvo, y corrí hasta encontrarme a cubierto de todo peligro posterior.

El capitán Scott vino a mi encuentro, y estaba pálido cuando, estrechándose la mano, me dijo: 'Al fin pudo salvarse usted! Es el caso más angustioso que jamás vi'.

Así narra su aventura uno de los hombres que acompañaron al capitán Robert Scott en una de sus excursiones polares. Pero de propósito hemos invertido el orden de los acontecimientos, y el comienzo de esa aventura lo vamos a exponer ahora: ese hombre, con otros, había quedado sobre un témpano de hielo, y las orcas, para atacarles, obraron como si obedecieran a un plan: se colocaron debajo del hielo, y a un mismo tiempo subieron velocemente hasta chocar contra el sostén de los hombres: el impacto fue tan violento, que la masa de hielo se quebró y estuvieron a punto de caer en fauces que les buscaban vorazmente.

"BALLENAS ASESINAS"

Comentando el hecho, el capitán Scott anotó en su diario: "Todos sabíamos perfectamente, desde luego, que las ballenas matadoras (así les llaman a las orcas) se sitúan al borde de los témpanos de hielo y que devoran a cualquiera que tenga la desgracia de caer al agua; pero el hecho de que pusiesen en práctica una tan deliberada astucia y que pudiesen romper masas de hielo de tanto espesor, como también su



manera de actuar al unísono, fueron para nosotros una revelación".

El método ha sido aplicado en otras ocasiones. El propio capitán Scott narra que en otra ocasión había dos perros sobre una masa de hielo y que siete orcas fueron capaces de levantar el hielo casi un metro y romperlo (también aquí los perros se salvaron). Y se sabe que cuando un cachorro de morsa, huyendo de una orca, se subió al lomo de la madre, el cetáceo aplicó el método: se sumergió y emergió debajo de la morsa con tanta fuerza, que el cachorro cayó y fue tragado rápidamente por el insaciable y eterno enemigo (el relato no incluye lo que a continuación debió aconcederle a la propia morsa madre).

Los episodios anteriores revelan la notable astucia que estos cetáceos despliegan, y que, por cierto, tan acorde resulta con la inteligencia que ya ha sido demostrada por sus cercanos parientes los delfines. Esta es tal, que en algunos casos han sido difíciles de amaestrar porque obraban como si quisieran adivinar lo que se les trataba de enseñar.

"SONAR"

Por otra parte, se ha podido comprobar que la orca, como buen delfín

después de todo, utiliza el ultrasonido —igual que lo hace el murciélagos. Con microfonos especiales se han captado ruidos muy variados dentro de una manada de orcas: golpes como los del telégrafo, chirridos como los de un gozne herrumboso, etc. Los ecos de estos sonidos pueden ayudarles a navegar en la oscuridad de la noche o en la penumbra que hay debajo de los témpanos de hielo, del mismo modo que el hombre utiliza el "sonar".

En cuanto a su apetito, las cosas también van en grande. Es capaz de engullir focas y marsopas, que lanza al aire y traga enteras. Un autor afirma que en el estómago de una orca fueron halladas 13 morsas y 14 focas.

En una conversación que sostuvimos con Luis S. Varona, investigador científico del Instituto de Zoología de la Academia de Ciencias de Cuba, y durante la cual podímos anotar una información tan abundante como interesante, nos dijo que en otra orca se habían encontrado 5 focas y 5 tiburones, y en otras más, 14 focas y restos de 12 tiburones.

Pero su alimentación es mucho más variada de lo que parece por lo dicho hasta ahora; en verdad, comen de todo, pero prefieren las focas, las morsas, los pingüinos, peces, los

otros delfines, leones y osos marinos, tiburones, etcétera.

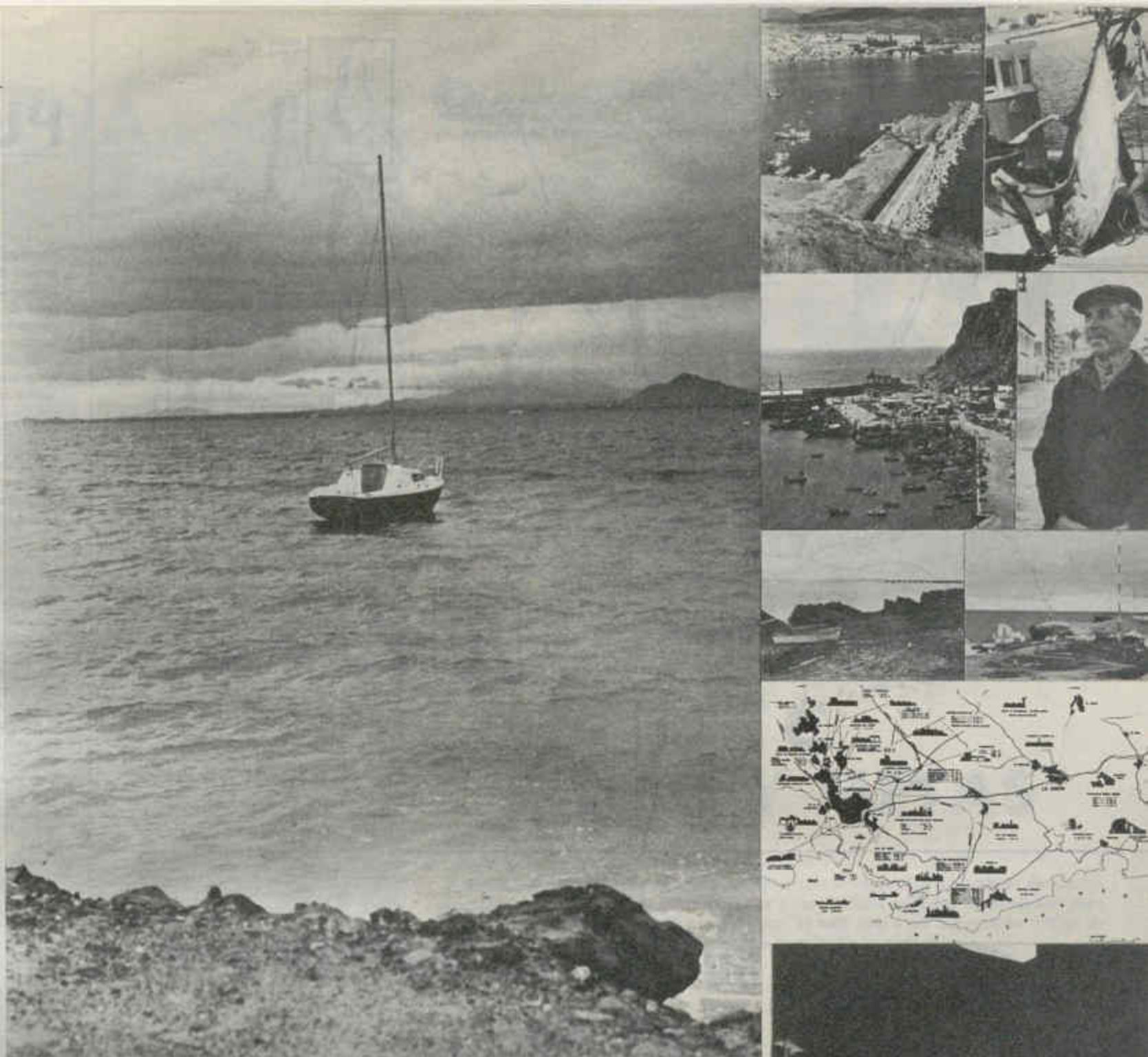
También ataca frecuentemente a las grandes ballenas. La diferencia en tamaño es grande: la orca mide unos ocho metros y medio, y la ballena puede alcanzar los 28 y hasta los 30 metros y las 120 toneladas; pero las vencedoras siempre son las orcas: dos o tres o más se abalanzan sobre la boca de la víctima y tratan de abrirse a dentelladas; entre tanto, las demás golpean furiosamente con sus colas a la ballena, hasta que ésta, agotada, abre la boca. Entonces le comen la lengua. Y la siguen comiendo en vida, en dantesco y repugnante festín que sólo termina cuando la comida también termina. "El único animal que no se deja vencer por las orcas —nos explicó Varona— es el gigantesco cachalote" que también tiene dientes; la famosa "Moby Dick" fue un cachalote.

Un dato más de los muchos proporcionados por Varona: la orca, como los otros delfines, también se suicida en masa. A veces se ha tratado de salvar a los delfines llevándolos otra vez al mar, pero, empecinadamente, regresan a la costa, donde vuelven a encallar y terminan por morir. ¿Por qué lo hacen? Ese es otro de los misterios que los investigadores estudian. ■ GERARDO YAYO.

UN movimiento mercante de importancia, una flota pesquera que captura especies de calidad; un laboratorio del Instituto Oceanográfico que está estudiando concienzudamente el medio marino de la región para promocionar la industria extractiva. Historia... A partir de la presente página, ofrecemos un reportaje literario y gráfico (blanco y negro y color) referido a la provincia marítima de Cartagena.

En trabajos sucesivos, el lector podrá encontrar un estudio sobre el tráfico marítimo en la actualidad a través del puerto de Cartagena, la importancia concreta de este puerto en la actualidad y sus previsiones de futuro, el perfil económico y social de San Pedro del Pinatar, Cartagena, Mazarrón y Aguilas como núcleos base de la actividad pesquera en la provincia, y una entrevista realizada en el laboratorio del Mar Menor, del Instituto Español de Oceanografía.

Como avance del reportaje gráfico, en la presente página figuran las siguientes fotografías: Arriba, foto grande, el Mar Menor, una tarde rara en aquel paraje: cerrada



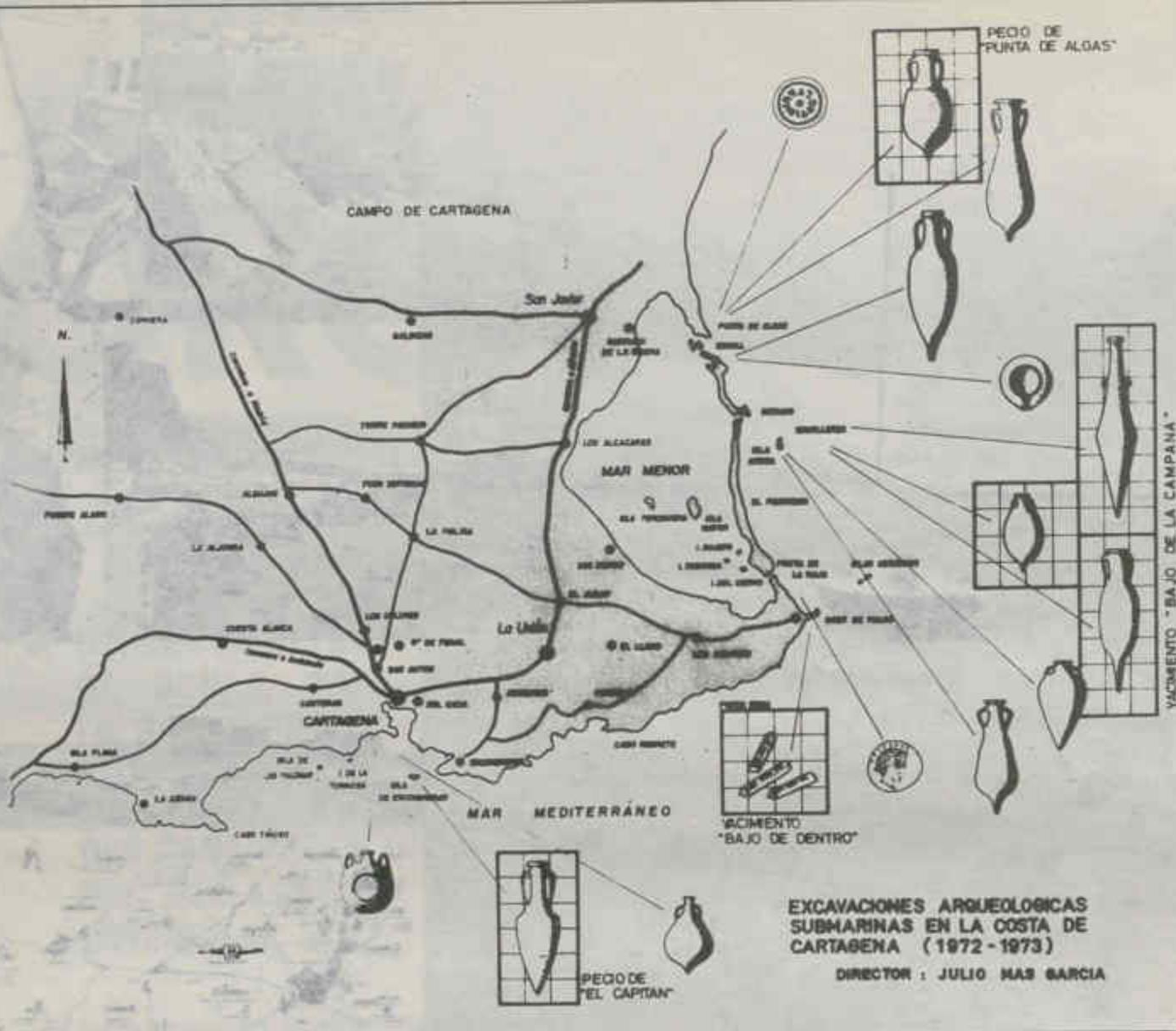
CARTAGENA

en lluvia y con fuerte viento; abajo, foto grande, descarga de la B/T "Calatrava" en la terminal de Escombreras; en las fotos pequeñas, de izquierda a derecha y de arriba abajo, el nuevo muelle, en construcción, de Mazarrón; pesca de túnidos en Aguilas; vista parcial de este puerto; pescador de Mazarrón; puerto-refugio de Pinatar en el Mar Menor; estación radiocosteira de Cabo de Palos, y mapa de la Cartagena industrial, portuguese, marítima y minera. ■

Fotos por
JOAQUIN VIDAL,
JULIO MAS,
PALOMARES,
REPESA y ARCHIVO.



PUERTO DE



EXCAVACIONES ARQUEOLÓGICAS
SUBMARINAS EN LA COSTA DE
CARTAGENA (1972-1973)

DIRECTOR: JULIO MAS GARCIA

que estaban sus escuadras
en el mar, habían sido
vencidos dentro de los mismos

marítima de Cartagena, cuyos resultados hemos publicado ya en gran parte, nos han deparado abundantes informes y recuperación de interesantes piezas, cuya datación comprende del siglo IV a. de J. C. a épocas medievales.

El sistema del doble puerto, heredado por los púnicos de los fenicios, lo encontraron ya hecho aquellos en Cartagena por obra y gracia de la Naturaleza.

La ciudad fue reconstruida sobre una escarpada península, soldada a tierra por un estrecho istmo, que hoy comprende la plaza Bastarreche, una ensenada exterior —puerto comercial— otra interior —arsenal militar—, antiguo puerto y un largo o estero a su espalda, el Armorial.

De los fondos de las derreras de Cartagena hemos extraído un copioso material que incluye gigantescos cepos de aristas de envergadura superior a dos metros, pasando por toda la escala hasta los de menor tamaño conocidos. Cerámica de todo tipo, cantimploras, piezas de arquitectura naval y amplia tipología anforaria que constituye un auténtico "corpus cartaginense" de este envase de la antigüedad.

En éstas y en las excavaciones arqueológicas submarinas ya citadas, contamos con la eficiente colaboración del Centro de Buceo de la Armada y posteriormente con el grupo de especialistas que hemos formado en nuestro Centro de Investigaciones Arqueológicas Submarinas de Cartagena.

Pero para que esta investigación no se

SU TRAFICO MARITIMO EN LA ANTIGUEDAD



Las rutas seguidas por los navegantes y colonizadores mediterráneos, como asimismo las características de sus buques y clase de la carga transportada, sólo nos fueron conocidas hasta ahora por las fuentes de autores clásicos, abundantemente sazonadas por fabulosos topónimos y citas mitológicas, que no ayudan precisamente a la mejor interpretación de estos informes.

A este oscuro panorama no fueron ajenos los intereses mercantiles de estos pueblos colonizadores, más atentos a guardar el mayor silencio sobre sus rutas y enclaves visitados que a exponer sus conocimientos por imperativos humanos o culturales.

A este desconocimiento contribuye la desaparición de importantes documentaciones como las concernientes al mundo púnico, puesto que los prerríos de Harrón e Himilcon son insuficientes para ofrecernos un cuadro completo de sus conocimientos.

Precisariamos disponer para ello de la importante biblioteca de textos púnicos reunida por Yuba de Mauritania en el I a. J. C., o del extenso bloque informativo que tuvo a su vista el geógrafo judío Marino de Tyros en Fenicia —un siglo después de la era—, para trazar su mapa del orbe, que con tanto acierto utilizaría más tarde Tolomeo.

Los conocimientos aportados por este último, con los de Estrabón, Mela y Plinius, e incluso los que nos facilitan los "itinerarios" y la "Ora marítima de Avienus", que podemos considerar base fundamental de estos conocimientos, no son suficientes para obtener una clara imagen de estas rutas colonizadoras del Mediterráneo.

Pero hemos dicho ya en otra ocasión que estas singladuras han dejado una auténtica huella bajo el fondo de sus quillas, un reguero de naufragios, de tragedias humanas, que no han sido estériles, ya que nos ofrecen a las generaciones actuales inestimables testimonios históricos y rumbos con los que trazar con la mayor exactitud estas rutas colonizadoras y el tráfico marítimo en general de la antigüedad.

Digamos por boca de uno de los padres de

la arqueología submarina, recientemente desaparecido, el profesor Fernand Benoit, que "los pecios nos informan sobre las relaciones comerciales del Mediterráneo y la actividad de sus puertos junto a los que se hundieron. Su cargamento está relacionado con los estudios puestos al día por las excavaciones terrestres. La arqueología submarina —añade— es complementaria de la arqueología terrestre y ésta permite datar de forma rigurosa la cerámica encontrada en los pecios y precisar su procedencia. El cargamento del barco constituye lo que se ha llamado 'una trinchera de vie'".

Esta paralización de la vida, en uso de los medios u objetos que la facilitan, encerrados en la nave instantes antes de convertirse en pecio, resumen en si unas posibilidades de estudio de conjunto realmente extraordinarias.

Para hallar análogas situaciones en tierra tendríamos que irnos a Pompeya o Herculano, en las que un cataclismo geológico nos deparó ocasión de paralizar ante nuestros ojos la película de la vida humana, en un instante histórico determinado.

Las huellas submarinas de estas rutas colonizadoras y mercantiles del Mediterráneo van siendo fijadas por una cadena de yacimientos descubiertos en los últimos años, aunque todavía, a la vista de ellos, sólo podamos tener en cuenta por razón de continuidad los que señalan viajes de cabotaje.

Su datación debemos hacerla a través de la cerámica transportada a bordo y demás objetos que puedan aportar datos a estos efectos, ya que el carbono 14, que podría ser un método eficaz para establecer la edad de los buques sumergidos, ofrece el inconveniente de las perturbaciones que en la investigación analítica originan las impregnaciones de organismos submarinos que sufren de manera general.

A partir de 1943, con la invención de los equipos de buceo autónomos por el ingeniero Emile Gagnan y el oficial de la Marina francesa Jacques Yves Cousteau, han proliferado los hallazgos de pecios, que inclinan su cadena por los de Anteo, Albenga, Spargi, Grand Conglúe, Pecio 2 "A" del cabo Drumont, pecio del Tidn, etc., sobre los que existe ya extensa bibliografía.

Todos estos establos de la costa italo-francesa quedaron unidos por otra serie de hallazgos de diversa importancia que nos unen a Sicilia, costas catalana, Levante y Sur de la Península, Baleares y Norte de África.

Nuestras excavaciones arqueológicas submarinas a lo largo de la costa de la provincia



malogrado y pueda alcanzar zonas todavía vírgenes a la investigación, es preciso proteger los yacimientos submarinos de las incursiones de buceadores clandestinos, nacionales y extranjeros, que en determinados lugares han ocasionado ya daños irreparables no sólo al hurtar valiosas piezas, sino también al remover los restos arqueológicos, privándonos del pertinente estudio sistemático del yacimiento y destruyendo, por su inexperiencia o falta de medios, piezas en ocasiones claves para la datación del mismo.

En evitación de todo ello, la Dirección General del Patrimonio Artístico y Cultural, que siente constante preocupación con la situación expuesta, viene creando los Patronatos de Excavaciones Arqueológicas Submarinas, con la misión específica de conservar, vigilar y promocionar el estudio científico de estos yacimientos.

Con tal fin funcionan ya los Patronatos de Baleares, Cartagena, Gerona y el últimamente creado de Cádiz.

Expresemos por último nuestra confianza en que estas actuaciones permitan conservar intactos los yacimientos arqueológicos submarinos, que habrán de ofrecer a plazo inmediato completa y exhaustiva información sobre estas indelebles huellas de las rutas colonizadoras del Mediterráneo. ■ JULIO MAS.

CARTAGENA



Puerto de Cartagena:
Atraque de un buque
de retorno de la pesca.



Terminal de Escombreras:
Otra imagen
de la descarga
del B/T "Calatrava".

CAJAS Y OTRAS

RITMO Y METAS

El puerto de Cartagena se ha mantenido en los últimos años a la cabeza del tráfico marítimo peninsular con techos superiores a los dieciséis millones de toneladas, para ceder este puesto últimamente al de Bilbao, al unir éste a un importante tráfico de mercancías el movimiento de sus nuevas instalaciones petroleras.

No obstante todo ello, y a la reducción sufrida en el recibo de crudos como consecuencia de la actual coyuntura petrolífera, sigue ocupando puesto de primerísima fila con sus 14.355.000 Tm., movidas en el año anterior.

El enclave industrial de Cartagena, centro de gravedad en su zona portuaria, fue considerado como "pilar en el que se asentará el futuro industrial del Sudeste" en la ponencia para esta zona del III Plan de Desarrollo Económico y Social.

Su legendaria tradición industrial, transformadora de producciones agrícolas, pesqueras y minerales, fundamentan ampliamente este criterio y basta para ello formular una rápida síntesis del panorama que comporta.

La Sierra Minera de Cartagena centra hoy su actividad en las explotaciones de su término municipal y en la de La Unión. Aporta al país las primeras producciones de plomo y plata y la segunda de zinc, además de las de otros minerales como la pirita, cuya recuperación se ha elevado en un 200 por 100 con motivo de la entrada en servicio de nuevas plantas de fabricación de sulfúrico y abonos.

Estos minerales pasan directamente a la fundición de plomo de Santa Lucía, de la Sociedad M. M. Peñarroja-España, S. A., que tiene en el muelle de Santa Lucía la mayor instalación nacional de este tipo, y a las plantas de Española del Zinc y Explosivos Riotinto, situadas a corta distancia de aquélla.

Junto a su dársena de Escombreras radica la primera refinería de petróleos peninsular, dos importantes plantas de fertilizantes, la gran central térmica de su nombre e industrias auxiliares y complementarias, para las que el citado Plan de Desarrollo programó inversiones próximas a los 3.000 millones y 12.000 para el siguiente.

La industria de construcción naval tiene en régimen de ampliación sus instalaciones y debe citarse, por su favorable incidencia por-

taria, el montaje que efectúa la Empresa Nacional Bazán de C. N. M. de un centro de mantenimiento y reparación de buques, que ocupará más de 52.000 metros cuadrados de zona portuaria y que permitirá la varada simultánea de quince buques, mediante el concurso de una plataforma para la elevación uniforme con fuerza ascensional de 8.500 toneladas y eslora que hará posible acoger al 80 por 100 de los buques que entran en dicha dársena interior.

Esta importante aportación a sus servicios portuarios deberá completarse con la construcción del gran dique seco que precisa este puerto, enfocado a la atención de grandes buques y cuya inclusión en los Planes de Desarrollo ha venido siendo solicitada reiteradamente los pasados años.

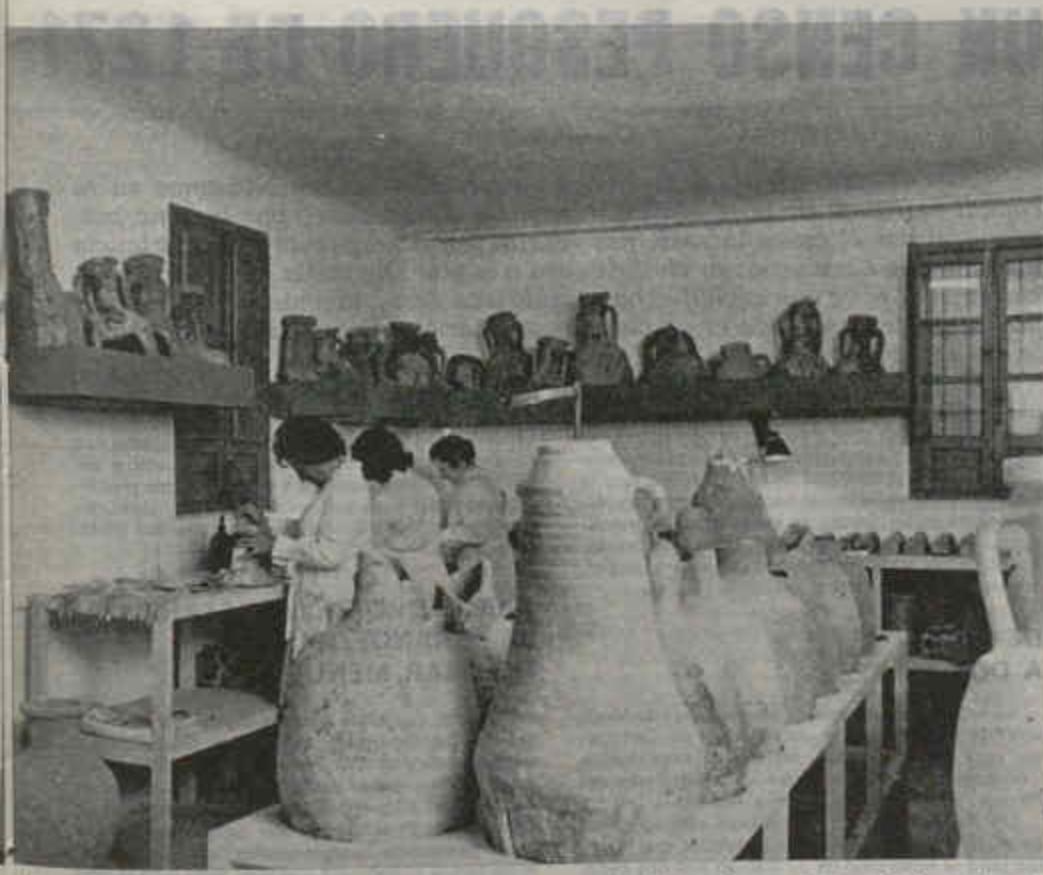
Inciden en esta zona también las industrias complementarias y de mantenimiento de las de tipo pesado, como las de obtención de oxígeno, sulfúrico, aceites vegetales, vidrio, manufacturas de caucho, textiles, bebidas lácteas, etcétera.

A todo ello habrá de sumarse el ya muy próximo desarrollo que experimentará su hinterland con motivo de la llegada de las aguas del trasvase Tajo-Segura y de la puesta en marcha de los planes que actualmente ultima el IRYDA para su comarca, declarados por Decreto 693/1972 de alto interés nacional.

Objetivos estudios sobre la política comercial futura de España practicados desde el exterior preconizan un considerable enfoque hacia los países mediterráneos, a la búsqueda de mercados distintos a los centroeuropéos y norteamericanos. En estos estudios se concede prioritaria importancia a los puertos de Algeciras y Cartagena.

No obstante todo ello, el impresionante desarrollo industrial y próximamente agrícola del traspato, este último puerto viene logrando la mejora de sus instalaciones con un notable y perjudicial retraso, no sólo ya sobre las

(Pasa a la página siguiente)



Taller de restauración del Centro de Investigaciones Arqueológicas Submarinas de Cartagena.

DOS M



Moderna unidad de la flotilla pesquera de Cartagena.

RITMO Y METAS

(Vídeo de la página anterior)

previsiones de futuro, sino, lo que es peor, con la falta física de instalaciones al producirse la necesidad de utilización. Citemos como ejemplo la extraordinaria demora con que va a disponerse de la grúa pórtico y servicios auxiliares precisos para servicios de contenedores, que ha venido siendo motivo de continuas peticiones por todos los organismos implicados en el puerto, ante el freno que supuso su falta para el desarrollo de este moderno sistema portuario de carga y descarga.

Resuelto ya este problema, urge disponer de una terminal para este servicio de contenedores. Ello podrá conseguirse al recuperarse el muelle Figueroa tras la caducidad de su concesión, destinando a tal fin sus 20.000 metros cuadrados de superficie, con muelle de 125 metros de longitud y nueve de calado.

Especial atención merece la especificación de graneles, con la adecuación de los elementos precisos para un eficaz tráfico de este tipo. La Subcomisión de Transportes Marítimos, en el III Consejo Económico Social Sindical del Campo de Cartagena, sugirió practicarlo en dos fases, dotando en la primera a las grúas actuales de cuchillas de mayor capacidad y disposición de cintas transportadoras de conveniente potencia y dimensiones, para llegar más tarde a la instalación de sistemas neumáticos con silos a pie de muelle e instalaciones auxiliares.

El suministro de combustibles en esta dársena interior podrá considerarse prácticamente resuelta con el apoyo de la estación de tanques construida recientemente por CAMPSA en Alumbres, con capacidad para un millón de toneladas.

Es de esperar asimismo se complete en plazo próximo la infraestructura pendiente del puerto, principalmente en cuanto se refiere a vías de acceso, cámara de desinfección y desinsectación en vacío e instalaciones para el régimen TIR, que permita reunir los correspondientes servicios de Aduanas, Sanidad y demás organismos controladores de este sistema.

Es indudable que para este gran futuro que se atribuye al puerto de Cartagena debe irse a una progresiva ampliación de sus instalaciones portuarias, adelantándose a sus necesidades. En plazos que dicte la prudencia, pero no tan largos que vengan a repetir los retrasos ya padecidos para su entrada en servicio, como

consecuencia de las indispensables períodos de espera para planificación, tránsito y construcción de obras.

El tráfico de grandes buques en la dársena interior se ve limitado por razones de calado, el elevado costo de obras en muelles que permitan posteriormente el dragado a 12 metros junto a ellos y, por supuesto, la necesidad de dejar espacio libre para maniobra de unidades de considerable eslora.

Debe, por tanto, considerarse a la mayor rapidez la posible instalación de nuevos muelles al exterior del dique de Curra, con la construcción de obras de abrigo que aumenten la longitud de atraque y superficie de depósitos de mercancías, no perturbando el tránsito por el canal de acceso al interior del puerto.

Hagamos mención en este punto de la importante contribución que para el movimiento de crudos y salida de productos refinados vino a representar la construcción de la terminal de Escombreras, que permite atraques de petroleros con tonelajes próximos a 300.000 Tm. y descarga inferior a cuarenta y ocho horas.

Sin embargo, está todavía por resolver el proyecto del antepuerto de Cartagena, no incluido aún en nuestros Planes de Desarrollo y que vendría a resolver definitivamente todos los problemas que cara al futuro tiene planteados.

No resuelta hasta el momento la instalación de una monoboya flotante con capacidad para amarre y descarga de petroleros de 325.000 Tm. como paso previo a la construcción de dicho antepuerto, se ha llegado a la conclusión en los estudios realizados a este respecto, fuera y dentro de nuestro país, que no puede olvidarse esta privilegiada situación geográfica de Cartagena, punto clave en las rutas marítimo-mercantiles del Mediterráneo Occidental, tanto para lo que se refiere al tráfico petrolero como el que impone su importancia y actual enclave industrial, sin olvidar las necesidades de transporte que demandará en forma creciente el desarrollo de su hinterland, inducido por el trasvase Tajo-Segura.

Será preciso además completarlo con ese gran dique seco tan reiterada como justificadamente interesado, capaz de limpiar fondos y reparar con sus industrias complementarias los petroleros de mayor tonelaje que concurren a esta gran lanza de penetración mediterránea del Sudeste español, que constituye el puerto de Cartagena. ■ J. M.

● SAN PEDRO DEL PINATAR:
URGE UN PUERTO-
REFUGIO.

● MAZARRÓN:
UN SOLO
COMPRADOR
PUJA
EN LONJA
SIN COM-
PETENCIA.

● AGUILAS:
NECESIDAD
DE LONJA
Y
ORDENACION
DEL PUERTO.



UN CENSO PESQUERO DE 1.271

CARTAGENA (De nuestro enviado especial).—Nos encontramos en la capital marítima de la región murciana. Un simple paseo por su zona portuaria, o por el casco urbano, nos resalta inmediatamente la importancia marítima de Cartagena: su vivir de cara a la mar. No podía ser menos, pues claramente se ve que la ciudad ha surgido a su vera. Además, la permanente presencia de la Armada es un buen recordatorio de la realidad marítima de la zona.

Pero no es este el tema que aquí nos ha traído. Sería como descubrir el Mediterráneo, y nunca mejor dicho. Sino otro mucho más desconocido a nivel nacional, y también de notable importancia: la pesca y los problemas de los hombres que la hacen posible en el litoral murciano. Hemos venido a conocer, en directo, su importancia económica; su realidad social; sus problemas y necesidades y, en fin, todo aquello que nos da un conocimiento real de su situación.

DE CARA A DOS MARES

La provincia marítima de Murcia (Distrito Marítimo de Cartagena) cuenta, además de Cartagena, con las localidades, no menos importantes en cuanto a pesca se refiere, de San Pedro del Pinatar, Puerto de Mazarrón y Aguilas.

Un total de 1.271 pescadores componen el censo de esta actividad en la provincia, que cuentan para el desarrollo de su trabajo con dos escenarios bien diferenciados: el mar Menor y el Mediterráneo.

Pero vayamos con orden y por partes. Nuestro recorrido fue muy detallado y merece la pena especificar lo que cada una de las localidades nos mostró, pues las líneas generales en cuanto a sistemas de pesca, especies y determinados problemas son, en esta provincia marítima, comunes —como es lógico— con las restantes del Mediterráneo.

SAN PEDRO DEL PINATAR: LA "GRANDEZA" DEL MAR MENOR

Al Norte de Cartagena se encuentra San Pedro del Pinatar, localidad pesquera en situación privilegiada cara al mar Menor y al Mediterráneo. Aquí, en interesante y animada conversación con don Miguel Esquerdo Galiana, secretario de la Cofradía de Pescadores, nos enteramos de sus datos pesqueros fundamentales, así como de la importancia económica que para toda esta región tiene el mar Menor: esa maravillosa albufera, descubierta hace poco para el turismo, pero explota-

ARES

LA LAGUNA DEL MAR MENOR Y EL MEDITERRANEO

PARA LA FLOTA PESQUERA MURCIANA

23 DE ABRIL 2000

JOAQUIN VIDAL
Y MAURO RODRIGUEZ,
ENVIADOS ESPECIALES

La restinga separa el "mar Mayor" (el Mediterráneo) del mar Menor, formando una laguna de escasa profundidad y alto índice de salinidad.

HOMBRES, PARA UNA ACTIVIDAD LABORAL POCO RENTABLE

da desde hace mucho por los pescadores murcianos.

En la actualidad cuenta esta localidad pesquera con un censo de 312 pescadores y una flota de 88 embarcaciones.

Es importante resaltar que —como sucede con la mayor parte de la flota de la propia Cartagena, en la que faenan 192 pescadores— la mayor parte de estos hombres y estos barcos realizan su actividad en el mar Menor. Lo que se nos antojó en nuestra visita como la "grandeza" del mar Menor no es un "sologan" turístico —no sería extraño que a esta industria en aquella zona se les haya ocurrido ya este "cartelito"—, sino una realidad económica que está respaldada por los datos que a continuación publicamos, y que se refieren al pasado año 1975.

El total de especies capturadas —solo por la flota de San Pedro— en el mar Menor ascendió a los 348.103 kilos, con un valor en lonja de 49.691.702,65 pesetas.

Las especies capturadas fueron las siguientes: anguilas, 69.169 kilos; boquerón, 3.534 kilos; chapas, 15.428 kilos; chirrete, 92.397 kilos; doradas, 1.945 kilos (antes ésta era la especie fundamental); langostinos, 5.708 kilos; lenguados, 3.842 kilos; lobarros, 394 kilos; mabres, 34.503 kilos; mujol, 70.340 kilos; salmonetes, 35.427 kilos; salgos, 888 kilos; y otras especies, 14.728 kilos.

En el mar Menor, la producción inferior a 400.000 kilos es considerada como la mala, caso concreto del pasado año. De 400.000 a 500.000 kilos, como normal o buena, y de 500.000 en adelante, como excelente. La media obtenida en el decenio 1965 a 1975, ambos años inclusive, fue de 486.126 kilos.

En cuanto a las especies propias de esta albufera, la media que se obtuvo en el periodo citado, y que sirve para catalogar la bondad de la temporada en cada especie, fue la siguiente: anguilas, 79.878 kilos; chapas, 16.791 kilos; chirrete, 159.032 kilos; doradas, 18.279 kilos; langostinos, 4.855 kilos; lenguados, 2.545 kilos; lobarros, 1.013 kilos; mabres, 35.298 kilos; mujoles, 122.235 kilos; salmonetes, 9.846 kilos, y sargos, 700 kilos.

Tomando en consideración estas cifras, y permitiendo como máximo un 20 por 100 de producción anual para considerar la producción de una especie como aceptable, cualquier cantidad inferior a este margen es considerada como producción negativa. Bajo esta perspectiva podemos añadir que en los últimos años las anguilas, chapas, langostinos y mabres han mantenido una línea de producción normal, y que los chirretes, lobarros y particularmente el mujol tuvieron producción inferior a la normal; y espectacularmente negativa fue la de la dorada, especie que se teme desaparezca totalmente de estas aguas.

La flota de San Pedro del Pinatar que faena en aguas del mar Menor la componen 80 barcos, con un total de 240 toneladas y 240 pescadores.

El resto de la flota —siete traíños y un arrastrero— se dedica a faenar en el Mediterráneo, y el pasado año consiguió una producción que se valoró en 39.160.093 pesetas en las lonjas de Alicante, Torrevieja, Santa Pola, Altea, Castellón, Javea, Valencia, Cartagena y Portmán.

UN REGLAMENTO DE 1910

En cuanto a los problemas, el primero y fundamental que se observa en el mar Menor es la inadecuada reglamentación con que se cuenta para el mantenimiento de sus recursos. Nos decía el señor Esquerdo que desde 1910 no se había realizado ningún Reglamento específico para esta albufera, y, qué duda cabe, que sus particularidades y la necesaria potenciación de sus riquezas así lo aconsejan. Si no, la esquilmación que ya se está apreciando, acabará con la actividad pesquera en muy poco tiempo.

Es curioso destacar que la contaminación de las aguas no es, por el momento, un problema para la pesca en el mar Menor, siéndolo, sin embargo, en gran medida en el Mediterráneo.

EL PUERTO REFUGIO DEL MEDITERRANEO

En cuanto a necesidades concretas, para favorecer el trabajo de su flota pesquera, San Pedro del Pinatar tiene dos fundamentales: la realización en Lo Pagán de una zona pesquera con lonja, varadero, servicios y abrigo para carga y descarga, y un puerto refugio en el Mediterráneo con lonja y otros servicios.

La necesidad del puerto refugio del Mediterráneo se entiende por cuanto la carencia del mismo obliga a la flota de esta localidad a tener su puerto base fuera de ella, o bien a descargar y vender en otros puertos próximos el fruto de su trabajo.

MAZARRON: UN PUERTO QUE ES TODO UN PUEBLO

Siguiendo nuestro itinerario costero "arriba" en Mazarrón. Más exactamente en el puerto de Mazarrón, a escasamente cuatro kilómetros del municipio (que es eminentemente minero). Es un pueblo criado por la actividad pesquera de la zona. El 60 por 100 de sus 1.500 habitantes son pescadores.

La flota del puerto de Mazarrón está compuesta por 41 embarcaciones, con un tonelaje total de 663 toneladas de registro bruto: de las que 23 se dedican a la pesca de cerco (sardina, boquerón); seis al arrastre, y 12 son embarcaciones menores. El censo total de pescadores es de 195, de los cuales 60 son técnicos, cinco especialistas y 130 marineros. En cuanto a las especies fundamentales a que dedican su trabajo son: estornino, aguja, boga, aladía, boquerón y jurel. Consiguéndolo todo cerca de sus costas.

La rentabilidad de este trabajo se cifró en el pasado año en 1.274.632 kilos de pesca capturada, que adquirió un valor aproximado en lonja de cuarenta y ocho millones de pesetas. Aunque dichos datos pueden estimarse como normales, debe tenerse en cuenta de que las capturas descendieron, con respecto a 1974, en más de 30.000 kilos.

Cuenta además el puerto de Mazarrón con una almadraba, de la que obtuvo el pasado año una producción por valor de cinco millones de pesetas.

(Pasa a la página siguiente)



DOS MARES

(Víene de la página anterior)

NUEVO PUERTO EN SEPTIEMBRE

Una vieja aspiración, y verdadera necesidad, de Mazarrón está ya pronta a ser una realidad. Se espera que para el mes de septiembre se termine la construcción de su nuevo puerto, en el que una nueva lonja, y servicios, ayude al incremento de la actividad pesquera. Por fin, toda su flota podrá tener aquí su base, y no sería de extrañar que acudan también de otras localidades ante las ventajas de dichas nuevas instalaciones.

Es posible que con ello también se logre producir una mayor competencia a la hora de la venta en lonja, en beneficio de una mayor rentabilidad para los pescadores, pues ahora se da la lamentable circunstancia de que existe un solo comprador importante (concretamente la empresa Méndez Español), estando los precios fijados siempre, como es natural, de acuerdo con sus necesidades.

AGUILAS: FLOTA IMPORTANTE DEL MEDITERRANEO

El puerto más al Sur de la provincia marítima de Murcia (o del Departamento Marítimo de Cartagena) es Aguilas. En el trayecto desde Mazarrón vamos notando la cercanía de Almería; así nos lo hace ver el cambio del paisaje, su vegetación e incluso su sol y su clima.

Cuenta Aguilas con una población de 18.000 habitantes, aunque, como en toda la zona costera levantina, en la temporada turística habría que multiplicar por cuatro el número de los mismos.

La flota está compuesta por 82 buques, con 1.411,67 toneladas de registro bruto y 788 i HP de potencia; ocupándose en ella 441 hombres. Son fundamentalmente barcos para la pesca de arrastre —26— y cerco —13—.

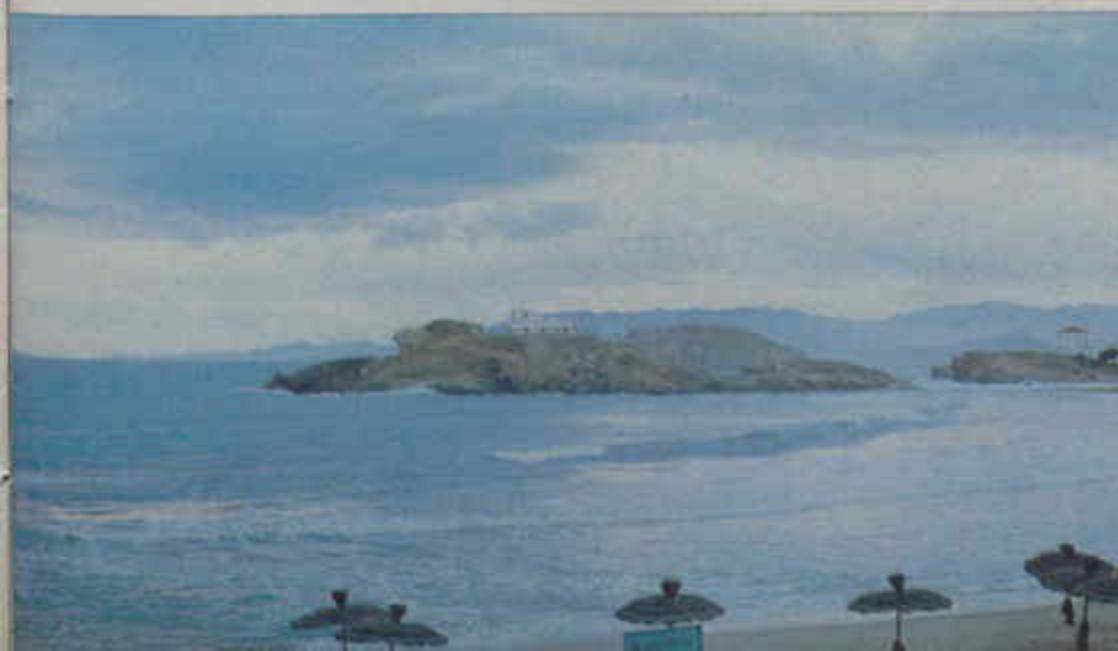
En cuanto a las especies capturadas el pasado año, las más destacadas fueron el pez espada, 117.164 kilos; melva, 191.373 kilos; caramel, 195.465 kilos; atún, 91.540 kilos; gamba, 84.279 kilos, y escualos, 80.851 kilos. El precio en lonja del total de sus capturas (1.315.229 kilos) ascendió a los 90.558.300 pesetas. Cifras que avalan por si solas la importancia de la actividad pesquera de Aguilas, y que convierten a esta localidad en una de las importantes del Mediterráneo.

EL PUERTO Y LA LONJA, DOS NECESIDADES URGENTES

Al margen de los problemas de toda la zona, que luego veremos, tiene Aguilas dos de particular importancia. En primer lugar, la realización de las obras necesarias en su puerto, para que pueda servir a las necesidades actuales de la actividad pesquera, contando con mayor número de metros de zona de atraque y muelle, y en segundo



(Pasa a la página 36)



Mazarrón, pesquero y turístico. Una de las poblaciones más tranquilas de nuestras costas, sus hombres gozan fama de ser marineros auténticos, dedicados en exclusiva (y con vocación) a esta actividad. Lo cual no obsta para que la belleza de este mar, contemplado en la lejanía o en el golpear del acantilado, atraiga en verano a decenas de miles de gentes del interior, para pasar aquí sus vacaciones.





Cabo de Palos.



Cabo de Palos. Estación costera.

DOS MARES

(Víene de la página 34)

lugar, la concesión —por la Junta de Obras del Puerto— del terreno necesario para que, como parece natural, junto al muelle pesquero se instale una lonja adecuada. Y decimos "como parece natural" porque el hecho es que (aunque desastrosa) tienen los pescadores de Aguilas una lonja, pero a muchos metros de distancia del puerto. Esta, como era lógico en otros tiempos, junto al antiguo muelle pesquero, y la imprevisión —por llamarla de alguna manera— estriba en que tras el nuevo puerto no ha ido una nueva lonja. La única "ventaja" que ello ha traído consigo es la de darse en Aguilas un espectáculo único —esperemos— en España, y además gratuito. Consiste en ver llegar las embarcaciones al muelle y observar la operación que le sigue: el pescado es desembocado y se descarga en carros de mano (con tracción humana), que posteriormente, y como de romería, han de atravesar el pueblo hasta llegar, no sin poco esfuerzo, a la lonja. El ir y venir es una "fiesta": carros que van y vienen; pescado que se cae de cualquier carro en cualquier calle del trayecto y regueros de sangre de pescado. ¿Quizás para saber volver al muelle? Así barco tras barco y a lo largo de mucho tiempo. Esperemos que tal "tipismo" no sea considerado como un aliciente para el turismo, aunque el tiempo que se está tardando en arreglar el problema indique todo lo contrario.

LOS PROBLEMAS COMUNES

Al margen de las peculiaridades ya resaltadas, tiene la zona marítima murciana, como ya indicábamos al principio, los mismos problemas, en cuanto a la actividad pesquera, de todo el Mediterráneo, y que son fundamentalmente los siguientes:

a) **Sobrepesca:** El incremento de la flota, y sobre todo del aumento del potencial de sus embarcaciones, ha hecho posible un ritmo de capturas que adelanta al de la reproducción de las especies. Trae esto consigo la esquilmación, de la que hace ya años se han dado cuenta los pescadores. Este problema aconseja —y así nos lo decían los pescadores murcianos— el cumplimiento de las vidas necesarias y también el tratar de conseguir un límite de flota (tonelaje) para que la mar se recupere.

b) **Contaminación:** Gravísimo problema para España y demás países ribereños del Mediterráneo. Precisamente estos días se está estudiando en Conferencia Internacional en Barcelona.

Los vertidos de las grandes ciudades a la mar, la contaminación por el petróleo, los desechos de las grandes industrias, etcétera, están convirtiendo el Mediterráneo en un mar muerto. El control, por parte de cada Estado, de dichos contaminantes y la limpieza de las aguas se hace cada día más urgente.

c) **Comercialización:** Es un hecho la deficiente comercialización del pescado en nuestro país. No tiene ninguna proporción lógica la subida progresiva que el producto tiene en el consumidor

con el precio que obtiene en Iona. Un dato muy significativo sobre esto es que el pescado en los últimos diez años ha subido aproximadamente un 10 por 100, en Iona, por año —en 1956 el precio medio por kilo puede fijarse en 6,75 pesetas y en 1976, en 60 pesetas—; y ello, como puede apreciarse, no concuerda con los precios del mercado para los consumidores. Céntimos, o pesetas por kilo, se van sumando en el largo camino de los intermediarios. Nosotros pensamos que podría ser hora ya de que esto fuese un reto para las Cofradías de Pescadores, y que éstas deberían enfrentarse con la tarea de comercializar el producto. ¿Difícil verdad? Si, pero no imposible. Un buen medio podría ser la creación de cooperativas de pesca y de consumo. ¿Más difícil todavía?... Es lamentable que al propio pescador le parezca imposible la unión con sus compañeros para obtener un mayor fruto de su trabajo; pero es así. Por lo menos así nos lo dijeron.

DOCE MIL PESETAS GANA UN MARINERO

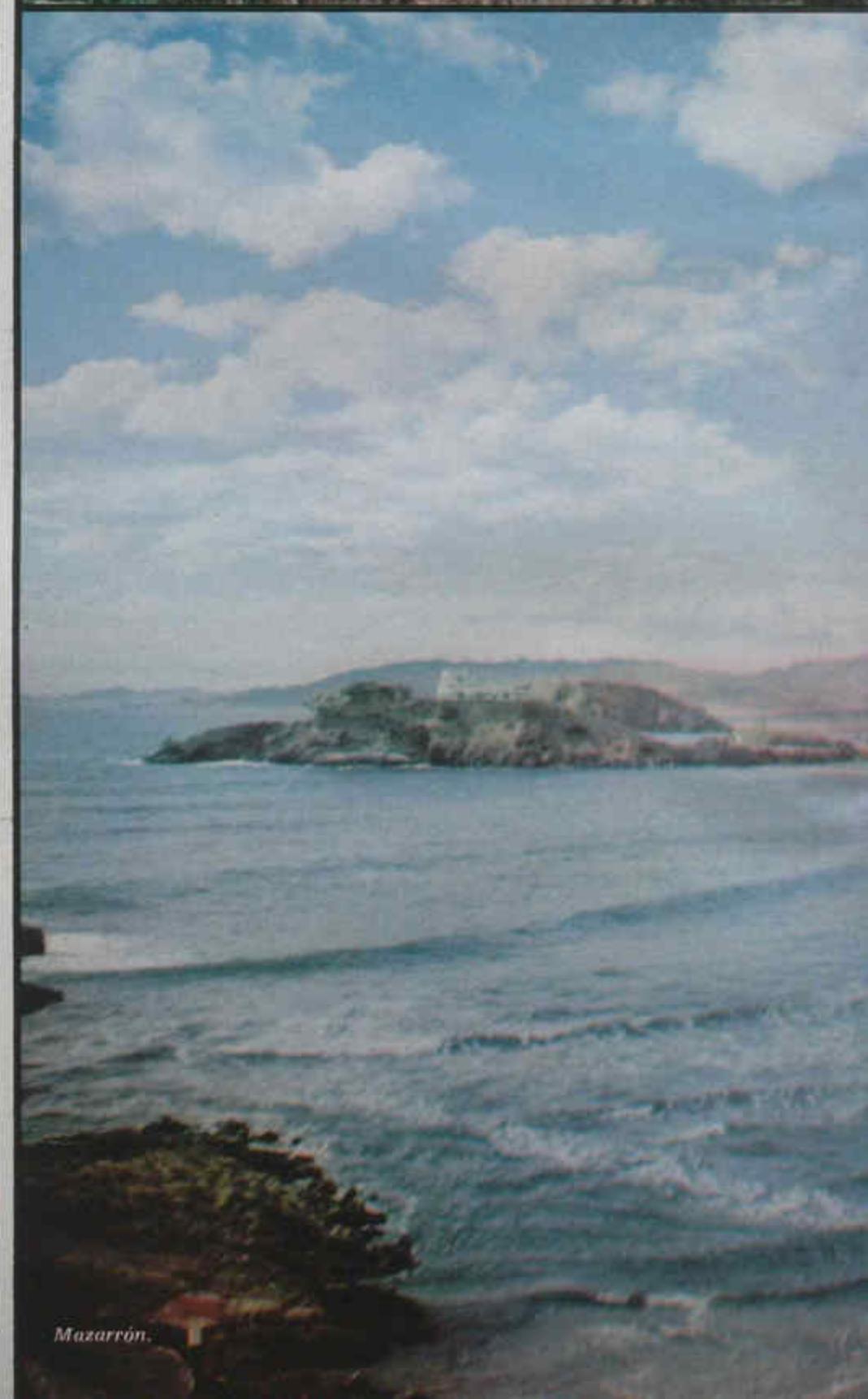
Cooperativismo. Comercialización. En estos conceptos podría estar la solución al problema social de la pesca, de los pescadores, derivado de la poca rentabilidad de las capturas, en orden a la consecución de un salario digno para los marineros.

La retribución de estos trabajadores de la mar es, a la parte, y difícilmente consiguen un salario superior a las quince o diecisésis mil pesetas mensuales; lo normal son doce mil. Tal cantidad es, a veces, insuficiente para, siquiera, subsistir (las familias pescadoras son numerosas) que a los que viven en tales circunstancias se lo preguntemos. Y la respuesta, resignada, fue muy sencilla: "Es que normalmente por cada familia trabajan dos o más miembros y los salarios se suman... Así de sencillo, así de injusto... No parece extraño que los jóvenes busquen fuera de la mar, de la tradición familiar, otros caminos con que ganarse la vida, sin tanto riesgo y con mejores retribuciones".

LA PESCA: UN GRANITO IMPORTANTE EN LA ECONOMÍA NACIONAL

Según la OCDE, de lo que España es miembro, en 1974 nuestro país obtuvo un volumen total de capturas de pescado de 1.177.508 toneladas, por un valor de 48.015.555.000 pesetas.

Como se ve, la mar de España aporta un importante "granito de arena" a la economía nacional. Sería lógico, por lo mismo, que de tales beneficios pudiera favorecerse más el productor, al menos, para que cada familia marinera pudiera vivir sencilla pero dignamente, así como para proporcionar a este trabajador los medios adecuados para desarrollar, de la mejor y más productiva manera, su trabajo. Potenciar la pesca, elevar el nivel de vida de los trabajadores de la mar es, sin lugar a dudas, beneficiar a España. ■ MAURO RODRIGUEZ SÁNCHEZ



Mazarrón.



EL MAR MENOR, "ESTACION" DE ENGORDE

El laboratorio del mar Menor, del IEO, esta especializado en cultivos de las especies más comerciales.



Entrevista con el biólogo don José Ignacio Arnal

SAN PEDRO DEL PINATAR (De nuestro director, enviado especial).—En 1975 descendieron espectacularmente —unos 85.000 kilos— las capturas de especies pesqueras en el mar Menor. No hay, parece ser, problema específico en esta especie de lago interior, ecosistema exclusivo de nuestra Península y seguramente sin parangón en toda Europa, sino que su suerte es la del que llaman los habitantes de sus riberas "la mar Mayor", el Mediterráneo, cuyo descenso en producción es continuo por diversos factores, pero principalmente por el agotamiento de su fauna marina, a causa de la voracidad del hombre, que ha echado en estas aguas más hierro y madera, artes más eficaces y refinados, más motor, en definitiva, más esfuerzo de pesca del que pudiera resistir.

El mar Menor, todo el recinto que se cierra desde San Pedro del Pinatar a cabo de Palos, por La Manga, no tiene en realidad vida marina propia. La que tiene lo llega por los tamizados canales de las encañadas, desde el Mediterráneo. Pero las especies que en él se capturan, o las que se capturarán en "la mar Mayor" después de haber pasado una temporada en el lago, son distintas, tienen mejor gusto, una calidad sensiblemente superior; el ecosistema peculiar, las características de corrientes, salinidad, temperatura, etcétera, son decisivas en el desarrollo de la especie.

NO HAY CONTAMINACIÓN

Un lago llamativamente poco profundo, con alto índice de salinidad, pero también con vertidos de las minas cercanas. Y, sin embargo, en el laboratorio del mar Menor del Instituto Español de Oceanografía, el biólogo don José Ignacio Arnal, con quien hemos hablado extensamente sobre esta zona, nos dice que no está contaminado.

—No, porque los vertidos de las minas son, en cierto modo, especiales. No hay ninguna mina entre las próximas que vierte directamente al mar. Ocurre entonces que los lodos de purificación y lavado de minerales, en la zona de la Unión, que es más cercana, los almacenan en montículos —habrá visto usted que el paisaje está allí muy deteriorado—. Entonces, cuando llueve, el agua de escorrentía va arrastrando mineral hasta la laguna.

—¿Y no causa esto un perjuicio a las especies?

—No, no se ha detectado.

—Pero el hecho de que sea un mar poco profundo, ¿no lo hace especialmente propicio a la contaminación?

—Bien, si, lo que cae se diluye menos y además este mar consiste en un volumen cerrado, pues aunque entra y sale agua, es en poca cantidad y, por tanto, no se renueva totalmente, todo lo cual podría inducir a que, efectivamente, fuera muy propicio a contaminarse. Pero aquellos arrastres de que hablábamos se producen solo cuando llueve, y aquí llueve muy pocas veces. De otro lado, el mar Menor no tiene, afortunadamente, para él, aportes fluviales; sus riberas son secas, de un paisaje casi desértico.

—Esto es una ventaja en cuanto a contaminación, pero pienso que será una desventaja por cuanto el mar no se ve enriquecido por el pasto que aportan las corrientes fluviales.

El biólogo Arnal se queda un momento en suspense. Piensa que mide el equilibrio entre ventajas y desventajas, o que acaso encontraría mejor, si estuviese en su mano, una renuncia total a "la blanca mano" del pasto o cambio de que los mares se vieran libres de contaminantes. Pero aún así aporta otro dato: al no llegar agua de los ríos, la temperatura es más elevada en el lago, de

forma que aumenta la producción (está actualmente en los 400.000 kilos/año) y por añadidura ésta es constante. Y comenta:

Además, por mucho que se pesque, como el sistema del mar Menor es que los alevines entran en él en primavera, están en el lago todo el verano, engordan y no hay mermas de cantidad. No son muchas las especies que penetran solamente aquellas cuyos organismos pueden soportar el alto índice de salinidad, como la dorada, el mugil o mugil, lubina, magre o herra, langostino y, en definitiva, aquellas que lo mismo pueden vivir en agua escasamente salada o muy salada. En cualquier caso, no se trata de una población autóctona, el "stock" de población se encuentra en la mar grande, y como le decía, por mucho que se pesque, no hay agotamiento, dado que en la primavera siguiente volverán a entrar peces del Mediterráneo.

Es el mar Menor, por tanto, una "estación" de engorde.

San Pedro del Pinatar es el puerto por antonomasia del mar Menor. Sus pescadores se benefician de la alta calidad —como consecuencia de los altos precios— de las especies.

CULTIVOS

Está claro que este ecosistema no influye para nada en el Mediterráneo. Al revés, si. Luego está el laboratorio del IEO precisamente en San Pedro del Pinatar, por La Pagán, que también tiene su influencia, en especial en lo que se refiere a cultivos precisamente por su poca profundidad y además por sus calmas permanentes, dado que las barreras de la restinga hacen que no lleguen los temporales del Mediterráneo. Es un paraje idóneo para colocar corrales de cultivos destinados a peces. Por otra parte, el laboratorio estudia —y en su caso tratará de solucionar— la presencia de contaminantes. Y, finalmente, colabora con la Cofradía de Pescadores en la regulación de la pesca. (El reglamento vigente de pesca en San Pedro del Pinatar data de 1910 y ahora se está en su reforma. El laboratorio aportará sus conocimientos biológicos cuando se estudien las nuevas bases.)

Don José Ignacio Arnal nos explica, en líneas generales cuáles son los cultivos que está haciendo el laboratorio:

Naturalmente hemos elegido las especies que penetran en el mar Menor, empezando por las que mayor valor económico tienen y por las que mejor se adaptan al ecosistema. Estas son, en cuanto a peces, la dorada, la lubina y el mugil. Experiencias de cultivo las hemos hecho ya con dorada y de inmediato empezaremos con la lubina. La dorada tiene dos características primordiales que la hacen extremadamente importante para el cultivo: en primer lugar tiene un desarrollo rápido, de forma que al año puede alcanzar el

(Pasa a la página 40)





BARCAS

En el reportaje gráfico de estas páginas y la siguiente pueden apreciarse varios tipos de embarcaciones que se emplean en el mar Menor, junto a otras imágenes de la laguna. El biólogo Amal (foto pequeña) afirmaba que no hay contaminación en aquellas aguas, pese a que existen cercanas explotaciones mineras en el litoral, ya que apenas hay lluvias en la región. Por una greciosa pirueta del destino, precisamente el día en que se hizo el reportaje llovío torrencialmente, de forma desusada. Vimos, si, manchas de hidrocarburos en el mar (foto de la izquierda), aunque la cantidad sea inapreciable. Completan el reportaje una imagen del mar Menor desde Cabo de Palos (arriba, a la izquierda), y en la foto en blanco y negro, al Laboratorio del IEO, actualmente en obras de ampliación. (Reportaje por JOAQUÍN VIDAL)



MAR MENOR

● No tiene vida marina propia, pero si unas condiciones de temperatura y salinidad ideales para el desarrollo de las especies.

● Del mar Mayor (el Mediterráneo) penetran por las encanizadas aquellos peces que soportan acusadas variaciones del índice de sal del agua.

(Viene de la página 38)

peso comercial de los doscientos gramos; luego, una enorme calidad gastronómica.

DIFÍCIL PROCESO

—Y características negativas?

—En realidad, ninguna, excepto las que son comunes a todos los peces marinos, verdaderamente complicados sin excepción. Por ejemplo, es fácil conseguir, en cultivo, que pongan huevos, que estos sean fértiles y que nazcan. Pero el proceso de alimentación de larvas es sumamente difícil. Tenga en cuenta que es necesario alimentarlas con presas vivas, pero, ¡oh!, acordes con su tamaño; es decir, que hay que darles rotíferos, los cuales, a su vez, han de ser alimentados en laboratorio. Además, como evidentemente esta alimentación es viva, difiere del pienso, resulta casi imposible controlar los contenidos en vitaminas, proteínas, grasas, etcétera. Consecuencia: la mortalidad en larvas es muy grande. Hay que añadir una serie de factores desconocidos que necesariamente tienen que actuar. Por ejemplo, sobre la ecología de larvas se conoce muy poco; nadie ha estudiado el tema a fondo.

Los investigadores, principalmente en este

aspecto, se apoyan unos en otros. Las primeras experiencias las hicieron los japoneses y los chinos, después vinieron los americanos, partiendo de las experiencias japonesas, y en Europa se tomaron de base ambas fuentes, comenzando las correspondientes tareas francesas e italianas y detrás de ellos los españoles. En este momento, todos, desde japoneses a españoles, están a un parecido nivel.

Los científicos que se dedican a cultivos en el Mediterráneo son amigos, se reúnen, intercambian experiencias. Hay un programa de la FAO de Acuicultura, en el que están englobados todos, y anualmente tienen una reunión de trabajo. Sin orden del día ni discursos: con diálogo y papeles.

Hablábamos del cultivo de la dorada. Le seguirá el mujol (el "cephalus", es principalmente él que interesa por su talla), ya el próximo agosto, que es la época adecuada, y toda vez que el laboratorio del mar Menor empezó a funcionar en julio último. También cultivan el langostino, sin problemas específicos importantes, a excepción de la carencia de hembras fecundadas.

Tuvimos que recorrer la costa en coche. Previamente avisábamos a los pescadores que si cogían hembras de langostino con los huevos en desarrollo nos las guardaran vivas. Si, hay langos-

tinos en el mar Menor, pero aunque su desarrollo es rápido, son de pequeña talla. Y además, de cuantos hemos cogido, si bien entre ellos había hembras fecundadas, es decir, con el espermatóforo puesto por el macho, lo que no hemos encontrado nunca han sido hembras con el ovario desarrollado.

—Podría ser a causa de la alta salinidad?

—Podría ser. No lo sabemos.

ESTUDIO ECOLOGICO DEL MAR

En breve, el laboratorio va a contar con más personal y medios para estudiar ampliamente el mar Menor en detalle y en su conjunto. En determinados ambientes me dijeron que posiblemente tendría petróleo porque su configuración es muy similar a la del lago Maracaibo. El biólogo Arnal cree que no hay tal cosa.

No, la laguna es demasiado reciente para admitir esa posibilidad. Tiene un suelo fangoso. Parece ser que era una bahía en cuya boca había arrecifes. Con el paso del tiempo en estos fondos rocosos se fue depositando arena, hasta cerrarlo casi por completo.

El biólogo cree que si consiguen conducirlo, el estudio ecológico del mar Menor será de enorme interés, puesto que no hay en España, acaso tampoco en Europa, una laguna de características similares, especialmente en lo que concierne a hipersalinidad.

Está bien; esperamos con verdadera curiosidad los resultados. Y mientras tanto, ahí está la pesca, que es el fuerte del mar Menor. No tanto como para alimentar al país, tampoco al litoral Mediterráneo ni siquiera a la población de la ribera. El "Mare Nostrum" no da proteínas, sino gusto: no llena la mesa, la categoriza. El alimento vendrá del Atlántico o del Cantábrico, y el paladar, del Mediterráneo. Se piensa que no por pasión regional, sino por más concretas causas: la luminosidad —color— y la salinidad —sabor—. Por ejemplo, el sabor del pescado cogido en el mar Mayor es inferior al del mar Menor. Y por si fuera poco, la especialidad de los buenos restaurantes de la ribera es preparar la dorada o la lubina a la sal: colocan al pescado magro y centelleante, en la plancha, totalmente cubierto de sal, en forma que se cocerá en un verdadero horno de sal. Y llega a la mesa exquisito, como pocos productos de la mar en cualquier parte. ¡Y caro, diablos, muy caro! ■

JOAQUÍN VIDAL

LA MAR Y SUS SELLOS

Por LUIS MARÍA LORENTE

El día 10 de febrero ha sido el día de emisión de la unidad conmemorativa del primer centenario del Centro Excursionista de Cataluña. Se trata de un 6 pesetas, con tirada de 6.000.000, y en su dibujo figura la vista del Pirineo leridano, en la zona de Aigües Tortes, unos de los paisajes más fantásticos de la geografía española.

La labor de este Centro Excursionista de Cataluña es extraordinaria. Con más de 7.500 socios, dispone de unas diecisiete secciones, de las cuales, las más importantes son las de esquí, alpinismo y espeleología. Dispone de varios refugios, y su local social es sensacional (como que incluso dentro de él están cuatro columnas de un antiguo templo romano la altura de ellas es de una casa de dos pisos) y un trozo de una calzada de aquel tiempo!



EMISIONES DE TEMATICA MARINERA

BULGARIA.—Este país acaba de confeccionar una serie dedicada a naves de la antigüedad, en nominales de 1, 2, 3, 5, 13 y 18 stotinki. Como puede observarse, los buques van desde uno egipcio hasta otro que podríamos calificar como el primer esbozo de lo que luego sería una carabela, pasando por una fenicia, una griega, una romana y una vikinga.

NORFOLK.—El cincuentenario de la botadura de la goleta "Resolution" significa una pareja de 25 y 40 centavos, cada uno de ellos con su propio dibujo.

BARBADOS.—El 350 aniversario de la llegada de los primeros colonos da lugar a un grupo de 4, 10, 25 centavos y un dólar, más una hoja bloque con todos ellos.

MONTSERRAT.—Esta isla celebra el centenario de su primer sello y lo hace a base de reproducir ejemplares de la emisión primera, matasellos, casas de correos, etcétera, así como el buque "Antelope", que cubría el servicio postal a finales del siglo XVIII.

JERSEY.—Esta dependencia postal británica tiene una nueva serie general que es de 1/2, 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15 peniques. En cada sello figura un motivo heráldico, pero también vistas diversas, entre ellos, puertos y faros.

PAPUA Y NUEVA GUINEA.—Diversos buques que han prestado servicio en este nuevo Estado y que son: los MV "Bulolo", "Macdhui", "Malaita" y el SS "Montoro", figuran, respectivamente, en: 7, 15, 25 y 60 centavos.

ALEMANIA FEDERAL.—De acuerdo con el plan previsto, poco a poco se va incrementando la nueva serie general, y en los nominales de 20 y 500 pfennig figuran, respectivamente, un faro y un radiotelescopio.

ROL DE FILATELISTAS

Nos ha llegado una nueva ficha que incluimos. La firma don Pedro Amela Sánchez, con domicilio en general Yagüe, 123, 3.º, 2.º. Villanueva y Geltrú, colección España, Gran Bretaña, URSS, fauna marítima.

DISPONIBILIDADES DE EMISIONES DE DISTINTOS PAISES

Como siempre, las peticiones, por giro postal (importe de las series solicitadas, más 12 pesetas por gastos de envío), al redactor de esta sección: Avenida del Mediterráneo, 48. Madrid-30.

MAURICIO: ONU (369/70), 15. Visita real (381/82), 44. Pintura (353/57), 74. Teatro de Port Louis (383/84), 18. Banco de Mauricio (389/91), 24. Conferencia de la OCAM (392/93), 44. Philibert Comerson (397), 35. XXV aniversario Organización Mundial de la Salud (395), 14. Año Internacional de la Mujer (nov.), 42.

MONTSERRAT. Desarrollo económico (216/19), 87. Artesanía (320/23), 44. Boda princesa Ana (300/01), 54. Turismo (248/51), 48. Navidad 71 (264/67), 66. Pascua 72 (274/77), 54. Folklore (302/05), 83. Centenario UPU (306/11), 62. Fauna (278/81), 72. Navidad 73 (296/99), 78. Navidad 72 (282/85), 80. Monedas (nov.), 48.

PAPUA Y NUEVA GUINEA: Juegos Deportivos Pacífico Sur (nov.), 66. Monedas (282/86), 124. Independencia (nov.), 30. Flores (274/77), 62. Personalidades (228/31), 30. Reina Isabel II (267/68), 46. Autogobierno (259/60), 20. Viviendas indígenas (192/95), 124. Artesanía (188/91), 91. Antiguos sellos (253/58), 103. Desarrollo constitucional (213/16), 58. Día nacional (225/27), 58. Aviación (221/25), 74. Reptiles (217/20), 83. Flores y mariposas (nov.), 72. Folklore (nov.), 66.

PITCAIRN: Peces (113/16), 83. Comisión del Pacífico Sur (122/25), 52. Conchas marinas (135/38), 95. Boda princesa Ana (133/34), 37. Visita real (117), 329. Escudo nacional (108 A), 46. Centenario UPU (139/41), 66. Arte primitivo (118/21), 70. Reina Isabel II (144), 85. Buques (nov.), 102. Fauna (nov.), 67. Monedas (252/57), 170.

ISLAS VIRGENES: Conchas marinas (272/75), 94. Peces (241/45), 187. Unicef (231/32), 42. Sociedad de Medicina (247/51), 153. Metopas (264/67), 82. Navegantes (268/71), 64. Boda princesa Ana (258/59), 46. Navidad 73 (280/63), 64. Peces (nov.), 587.

JAMAICA: Universidad (398/401), 74. Independencia (289/301), 510. Navidad 69 (302/04), 19. Monedas (305/06), 21. Personalidades (307/11), 38. Frutas (332/33), 12. Valores serie general (322/28), 459. Iglesia de Inglaterra (337/40), 72. Flores (377/82), 119. III centenario del Correo (344/49), 106. Satélites y transmisiones (350/52), 76. Buque cablero (329/31), 68. Serie general (353/67), 425. Flores (382/86), 136. Aniversario independencia (368/70), 68. Centenario de la capital (371/73), 76. Folklore (391/94), 80. Centenario UPU (395/97), 55. Bandera y escudo (nov.), 81. Mariposas (nov.), 70.

MALAWI: Conferencia ministerial (nov.), 50. Navidad 75 (nov.), 73. Tasa, 2 t. (nov.), 2. Monedas (143/46), 62. Mariposas (195/98), 87. Navidad 73 (208/11), 57. Centenario UPU (217/20), 55. Paz en la Tierra (118/22), 62. Instrumentos musicales (204/07), 57. Livingstone (200/03), 57. Pascua 71 (161/68), 127. Pinturas rupestres (182/85), 57. Escudo nacional (246), 3. Conferencia parlamentaria (190), 14. Olimpiada 72 (186/89), 57. Navidad 74 (225/28), 51. Peces (213/16), 55. Navidad 72 (191/94), 57. Navidad 71 (174/77), 62. Centenario muerte Livingstone (212), 51. Aniversario independencia (221/24), 53. Pájaros (229/41), 680. Flores (nov.), 73.

BARBADOS: Serie general (304/19), 420. Año Internacional del Libro (353/56), 62. XXV aniversario ONU (321/24), 40. Pascua 71 (330/33), 51. Cerámica (357/60), 58. Samuel Prescot (339/40), 20. Aniversario independencia (341/44), 44. Telecomunicaciones (345/48), 38. Boy scouts (349/52), 42. Escudo (nov.), 13. 350 aniversario primeros colonos (nov.), 78. Universidad (365/67), 25. Barcos (369/72), 85. Organización del Trabajo (297/98), 13. Aviones (361/64), 36. Visita real (393/96), 58. Flores (373/88), 722. Centenario UPU (389/92), 82. 150 aniversario Iglesia anglicana (nov.), 70.

EMIRATOS ARABES UNIDOS: Día nacional (24/27), 42. Declaración de los Derechos Humanos (18/20), 53. Centenario UPU (21/23), 42. Petróleo (31/34), 51. Serie general (1/12), 420. Festival de la Juventud (13/14), 25.

NUEVAS HEBRIDAS: Fauna (382/85), 94. Navidad 74 (406/07), 36. Centenario UPU (403), 23. Nuevo edificio UPU (293), 42. Juegos Deportivos Pacífico Sur (284/85), 74. Salto de Gaul (289/91), 91. De Gaulle (296/97), 195. Oficinas de Correos (292/93), 38. Aviones (322/25), 57. Navidad 72 (352/53), 36. Juegos Pacífico Sur (310/11), 38. James Cook (398/401), 62. Navidad 73 (376/77), 40. Puerto de Vila (368/69), 36. Volcán y caballos (372/73), 40.



Por el doctor Juan Angel
BARTOLOME MARTIN
Dibujos: Antonio MOLINS

HERIDAS EN LA CABEZA

HERIDAS GRAVES: PRIMEROS AUXILIOS EN LAS HERIDAS EN LA CABEZA

CONTINUANDO con el estudio de aquellas heridas graves que requieren unos cuidados especiales, en el presente número vamos a dedicar "Salud a bordo" a la descripción de las normas de actuación que deberemos adoptar como tripulantes no profesionalmente sanitarios ante una herida grave situada en la cabeza.

Ante todo, y para la mejor comprensión del tema, deberemos distinguir en la cabeza tres partes bien diferenciadas. Una parte ósea, el cráneo. Unos tejidos blandos que lo recubren, representados por el cuero cabelludo fundamentalmente. Y el cerebro, complicada computadora y frágil órgano rector del funcionamiento del cuerpo en cualquier momento y situación de la vida, que por su gran importancia, y debido a la protección que necesita, queda totalmente recubierto por esa caja fuerte que es el cráneo.

En las heridas superficiales, es decir, aquellas que afectan solamente al cuero cabelludo y a los tejidos blandos que



1. En las heridas superficiales, antes de proceder a su curación las someteremos a compresión con unas gasas, para cohibir la fuerte hemorragia que suele acompañarlas.
2. Ante la sospecha de una fractura del cráneo, y siempre que observemos la salida de un líquido acuoso o sanguinolento por los orificios de la nariz y de los oídos, nos encontraremos ante una gran emergencia que requiere inmediata consulta médica.
3. En las heridas graves de la cabeza, acostaremos al accidentado sobre su espalda y totalmente horizontal.
4. Si se le enrojeciese la cara o aparecieran dificultades en la respiración, le elevaremos un poco los hombros y la cabeza.
5. Acostarlo de lado, cuando la herida esté situada en la región posterior de la cabeza y siempre que esté inconsciente.

recubren el cráneo, observaremos siempre que sangran profusamente. Esto no debe de alarmarnos, puesto que es motivado por la espesa red de arterias, venas y capilares de que está provista esta región. Generalmente, con la compresión ejercida sobre la herida con una compresa y la mano, la hemorragia tiende a cesar. Tras cohibir la salida de sangre, procederemos, como describímos en su día, a la cura e incluso al cierre de la herida, colocando posteriormente un vendaje compresivo. Aunque las heridas superficiales de la cabeza, a no ser muy extensas, en principio, y salvo complicaciones, no suelen revestir gran gravedad, conviene establecer la consulta médica por radio.

Pero todo lo contrario puede suceder cuando el traumatismo recibido es tan fuerte que haya lesionado al hueso, es decir, a la caja craneana y consecuentemente a su delicado e importante contenido, el cerebro. Tanto en las fracturas del cráneo como en las afecciones del cerebro, nos encontraremos ante un problema de gran emergencia, por lo que ante un golpe fuerte en la cabeza, de cualquier naturaleza, en que se sospeche que pudiera haber una fractura del cráneo o en el caso de que, tras el traumatismo, revisemos los orificios de la nariz y de los oídos —lo que hay que hacer siempre que se reciba un golpe fuerte en la cabeza— y se observe la salida por los mismos de un líquido acuoso o

sanguinolento, procederemos de esta manera:

Acostaremos a la víctima sobre su espalda, sin almohada, y con la cabeza al mismo nivel que el resto del cuerpo.

No elevaremos los pies.

En el caso de que se le enrojezca la cara, le aparezcan problemas y dificultades respiratorias, elevarle un poquito la cabeza y el tórax, colocándole una almohada por detrás de los hombros y de la cabeza.

Si tuviera la herida en la parte trasera de la cabeza, giraremos al accidentado de manera que quede sobre uno de sus lados, como se puede apreciar en el núm. 5.

SOLICITAREMOS INMEDIATAMENTE AYUDA Y DIRECTRICES DEL SERVICIO RADIO-MEDICO.

VIGO

CUATRO MUERTOS EN EL NAUFRAGIO DEL "VIVY"

• EL CARGUERO GRIEGO ENCALLO EN LA RÍA.

VIGO.—El carguero griego "M/Vivy" encalló a la altura de la estela de tierra frente a las costas de Panjón en la entrada sur de la Ría de Vigo.

Veintisiete tripulantes del barco, entre ellos una mujer, lograron llegar a la costa utilizando uno de los botes salvavidas del barco. Fueron trasladados a la residencia de Educación y Descanso de Panjón.

Según testimonio de uno de los tripulantes, hacia las once y media de la noche notaron que la quilla del barco tocaba tierra y, más tarde, que se había varado totalmente en posición vertical debido al fuerte viento reinante. Se dispusieron los botes salvavidas, pero uno no pudo ser empleado por desperfectos en el motor por lo que sólo 27 tripulantes pudieron dirigirse a tierra.

Mientras, otros diez quedaron en el barco en espera de posterior auxilio. Posteriormente se pasó aviso a la comandancia militar de Marina y se organizó un servicio de salvamento.

El "M/Vivy" es un mercante de 55.000 toneladas y al parecer transportaba un cargamento de mineral de Brasil a Alemania.

CUATRO MUERTOS

Cuatro tripulantes muertos y uno enfermo de gravedad, que tiene fuertes dolores de estómago, vómitos y mareos, es el trágico balance del naufragio.

En principio se creyó que el barco era de nacionalidad griega porque la casi totalidad de sus tripulantes son de este país.

El mercante se dirigía a Vigo para reparar una avería en su casco y transportaba un cargamento de mineral de hierro.

De los treinta y siete tripulantes del navío, 27 lograron salvarse —como ya hemos dicho— utilizando un bote salvavidas, y cinco fueron rescatados, posteriormente, por el remolcador "Sea Falcon", de base en Vigo, mientras que otros cuatro perecieron en el naufragio.

Los fallecidos son: Dionisios Teotokatos, camarero; Konstantino Kapsiari, engrasador; Antonius Skapetalias, tercer maquinista, y Teodoteos Marco, segundo maquinista, todos ellos de nacionalidad griega.

El tripulante enfermo es Paul Say, de sesenta años, de nacionalidad canadiense, y ha sido internado en un centro sanitario de Vigo.

Dos cadáveres aparecieron en la playa de la Medarra, un tercero fue encontrado en las proximidades de playa América y otro sobre el casco del propio buque.

Cuando se encontraba frente a Monte Faro, cerca del punto donde ocurrió, en mayo de 1970, el accidente del petrolero noruego "Polycomandaer", ocurrió el accidente. En un principio, los tripulantes del barco notaron que la quilla del navío tocaba tierra y poco después, debido al fuerte viento reinante, el buque quedó totalmente varado en posición vertical.

HUELGA DE ESTIBADORES PORTUARIOS

VIGO.—Los estibadores del puerto vigués se declararon en huelga durante la jornada del día 17 de febrero. Varios barcos que se encontraban en el puerto de Vigo para realizar operaciones de carga y descarga tuvieron que trasladarse a otros puertos y algunos permanecieron anclados en el puerto vigués en espera de una solución al conflicto.

El paro de los estibadores está motivado por haber sido despedidos 32 compañeros de éstos, y que se encerraron en la iglesia de los Apóstoles.

También han sido expedientados dos enlaces sindicales, con lo que se eleva a cinco el número de enlaces sindicales de estos estibadores expedientados.

Los estibadores que permanecían en encierro abandonaron el templo a indicaciones de inspectores del Cuerpo General de Policía. Sin embargo, tras abandonar aquella iglesia, se dirigieron a la de Santiago Apóstol, en el extrarradio de Vigo, en donde iniciaron un nuevo encierro.

La actitud de los estibadores está relacionada con el despido de sus compañeros y el inicio de expedientes a los cinco cargos sindicales.

TAMBIEN PARO EN HIJOS DE J. BARRERAS

VIGO.—Durante cuatro días han permanecido en huelga los 2.000 trabajadores de la factoría Hijos de J. Barreras, Sociedad Anónima, quienes han comenzado a recibir notificaciones de la empresa en las que se les comunica la imposición de una sanción de suspensión de empleo y sueldo durante cinco días, como consecuencia de su participación en el paro.



cador "Sea Falcon", de base en Vigo, mientras que otros cuatro perecieron en el naufragio.

Los fallecidos son: Dionisios Teotokatos, camarero; Konstantino Kapsiari, engrasador; Antonius Skapetalias, tercer maquinista, y Teodoteos Marco, segundo maquinista, todos ellos de nacionalidad griega.

El tripulante enfermo es Paul Say, de sesenta años, de nacionalidad canadiense, y ha sido internado en un centro sanitario de Vigo.

Dos cadáveres aparecieron en la playa de la Medarra, un tercero fue encontrado en las proximidades de playa América y otro sobre el casco del propio buque.

Cuando se encontraba frente a Monte Faro, cerca del punto donde ocurrió, en mayo de 1970, el accidente del petrolero noruego "Polycomandaer", ocurrió el accidente. En un principio, los tripulantes del barco notaron que la quilla del navío tocaba tierra y poco después, debido al fuerte viento reinante, el buque quedó totalmente varado en posición vertical.

A petición de la dirección y tras una reunión de la junta sindical se decidió que continuasen algunos servicios, como son los de telefonistas y personal contraincidios.

PUENTEAREAS

LOS PORTUGUESES, TAMBIEN CONTRARIOS A LA CELULOSA

VIGO.—El alcalde del Ayuntamiento de Monzón (Portugal), señor Rodrigues Samara, ha dirigido un escrito al gobernador del distrito de Viana o Castelo (Portugal), exponiéndole el peligro que significaría, para la comarca portuguesa del Bajo Miño la instalación de una fábrica de celulosa en Puenteareas (Pontevedra), según informó el diario "Faro de Vigo".

Señala el alcalde portugués que las captaciones de agua potable de Monzón se realizan en el río Miño, y perjudicaría también a la ganadería, agricultura, hostelería y riqueza piscícola del río Miño.

LA CORUÑA

SE GENERALIZA EL PARO EN ASTANO

LA CORUÑA.—Un paro que afecta a 4.000 trabajadores de la empresa Astano, S. A., se generalizó según informan fuentes sindicales el pasado 27 de febrero.

La situación afecta a las factorías de perlio-fene de la citada empresa. Quedan excluidos del paro los administrativos y personal directivo, únicamente. Tras iniciarse el paro se concentraron ante las oficinas del Jurado de Empresa los trabajadores afectados, en protesta por la negativa de la empresa a conceder la tabla reivindicativa presentada.

Las gestiones que lleva a cabo la Organización Sindical están siendo realizadas por el delegado provincial de la Organización Sindical y el director provincial del Secretariado de Asuntos Sociales, que se encuentran en El Ferrol.

BACALAO ESPAÑOL PARA INGLATERRA

LA CORUÑA.—Con objeto de tomar setecientas toneladas de bacalao congelado con destino a Birmingham (Inglaterra) se espera en el puerto de La Coruña el buque frigorífico "Villafria".

Se trata del primero de una serie de envíos de bacalao, dentro de un programa elaborado por la factoría Bebas.

El bacalao procede de las capturas que realiza la flota bacaladera coruñesa en aguas de Terranova y Noruega.

Hasta ahora el bacalao era enviado a Inglaterra por carretera. En lo sucesivo puede llegar a concretarse un acuerdo, en el sentido de que los propios buques bacaladeros descarguen directamente en los puertos de Inglaterra, una vez finalizadas las campañas en Terranova.

ZONA DE "O CANTO"

LOS PALANGREROS PROTESTAN POR LAS IRRUPCIONES DE CUATRO BOUS GUIPUZCOANOS

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—Las embarcaciones que se dedican a faenar en la zona denominada O Canto, que durante tres días han estado en paro, como protesta contra cuatro bous de la matrícula de San Sebastián, al parecer los denominados "Gure Atxesa II", "Lasarte", "Cudillero" y "Mascato", han decidido hacerse a la mar, tras recibir seguridades de la autoridad de Marina, de que no serán molestados durante sus faenas de pesca y que dos barcos de guerra vigilarán la zona.

El director general de Pesca, Víctor Moro, ha enviado telegramas a las Cofradías de Aguiño y Santa Eugenia de Ribeira, prometiéndoles que las denuncias formuladas se pasarán a la consideración de la autoridad competente, e indicándoles la conveniencia de hacerse a la mar.

Las embarcaciones afectadas de los puertos de Aguiño, Castiñeiras y Santa Eugenia de Ribeira son unas 80, que totalizan entre 400 y 450 hombres.

(Sigue)

ZONA DE O CANTO

(Viene de la pág. anterior)

Los bous aludidos faenaron también en O Canto y se les acusa de no haber tenido en cuenta las boyas y balizas que señalan los lugares donde los barcos rierenses lanzan sus palangres, para la pesca de merluza y palometa, así como otras especies. Según los marineros, los tripulantes de esos cuatro bous no solamente les han roto las artes de pesca sino que en algunos casos han subido estos a bordo y se han quedado con la pesca que contenían.

El lugar de O Canto está a unas 18 millas de la boca de la Ría de Arosa, y es un caladero natural que los marineros dedicados a la pesca con palangre o anzuelo cuidan e incluso siembran de carnada, al objeto de mantener en él pesca.

Las pérdidas ocasionadas en las artes de pesca se calculan en un valor de unos dos millones de pesetas, y el valor del pescado que suelen capturar diariamente en este caladero es también de unos dos millones de pesetas.



Angel Arias Pérez (a la izquierda), tripulante del "Asunción Rivero", se lanzó al agua al ver flotando en el mar los cuerpos de dos tripulantes del "Flor da Marola" y logró rescatar uno. Ahora se repone en un clínica a donde fue llevado por sus compañeros. A la derecha, Manuel Veira Barreiro, único superviviente.

TRES MUERTOS EN EL "FLOR DA MAROLA"

UN GOLPE DE MAR LOS BARRIO DEL PUENTE

LA CORUÑA.—Dos pescadores han resultado muertos, un tercero ha desaparecido, y otro sufre lesiones leves, en un accidente marítimo ocurrido a la salida del puerto de La Coruña, el pasado día 3 de febrero.

Cuando una pequeña embarcación de motor denominada "Flor da Marola", de Mera-Oleiros, con cuatro tripulantes a bordo, navegaba a la altura de la zona conocida por Las Yacentes, un golpe de mar barrió el puente y lanzó al agua a los cuatro tripulantes que iban en la cubierta.

El suceso fue observado por un barco que navegaba cerca del lugar, que dio la alarma, acercando al lugar otras embarcaciones con objeto de auxiliar a los naufragos.

Gracias a esta inmediata actuación de auxilio fueron recuperados tres hombres, dos de los cuales fallecieron instantes después, cuando eran trasladados a un centro sanitario.

El tercero sufrió contusiones en la cara y en la espalda, de carácter leve. El cuarto tripulante no ha sido encontrado, pues desapareció entre las aguas.

Las víctimas de este accidente son Andrés Rodríguez Llanes, de sesenta años, soltero, vecino de Mera-Oleiros, y Juan Gómez López, de sesenta y dos años, casado, padre de cinco hijos, asimismo vecino de Mera-Oleiros.

El superviviente es el patrón de la embarcación, Manuel Neira Barreiro, de cuarenta y dos años, también vecino de Mera-Oleiros.

El desaparecido es Andrés Neira Barreiro, de treinta y ocho años, casado, padre de cinco hijos, el mayor de los cuales cuenta trece años de edad. Este era hermano del patrón de la embarcación y motorista de la misma.

El superviviente de este trágico accidente marítimo manifestó que el golpe de mar les había barrido de la cubierta y que los cuatro hombres fueron dispersados en el agua a raíz del golpe.

El "Flor da Marola" es una pequeña embarcación de casco de madera que asiduamente vendía sus capturas en el puerto de La Coruña.

DOS PATRONES DE PESCA, CONDENADOS A INDEMNIZAR A LA VIUDA DE UN PESCADOR

EL FERROL DEL CAUDILLO (La Coruña).—Los patrones de los pesqueros "Antucho", Luis Novo, y "Monte Alaitz", han sido condenados a indemnizar con 600.000 y 400.000 pesetas, respectivamente, a la viuda del mecánico del primero, Juan Ramón Torres Oliveira, muerto en el naufragio ocurrido el 11 de diciembre de 1974, al colisionar ambas embarcaciones, según sentencia del Consejo de Guerra celebrado en esta ciudad el pasado día 13 de febrero.

Asimismo al primero se le impuso una pena de tres meses de arresto y al segundo un mes y un día de arresto mayor, que no llegarán a cumplir por cuanto les es aplicable el indulto concedido por el Gobierno del Rey, aunque si tendrán que abonar las indemnizaciones manifestadas anteriormente.

Los hechos que han dado lugar a este Consejo de Guerra, acaecieron el día 11 de diciembre de 1974, a las ocho de la tarde, cuando colisionaron el pesquero "Antucho", patroneado por Luis Novo, y el "Monte Alaitz", patroneado por José García Martínez, cerca de la entrada del puerto de Santa Eugenia de Ribeira.

El accidente sobrevino cuando el "Antucho" se hallaba a un cuarto de milla del bajo conocido por el nombre de Llagares. El "Monte Alaitz" abordó al "Antucho" por estribor.

El patrón de éste intentó llevar la embarcación, antes de que sobreviniera el naufragio, a una playa situada a unos mil metros de distancia. En el transcurso de esta operación falleció el mecánico del "Antucho", Juan Ramón Torres Oliveira, que dejó viuda y cuatro hijos.

MUERTO EN ACCIDENTE EN IRLANDA

LA CORUÑA.—Un marinero ha resultado muerto en alta mar, al ser alcanzado por un cabo que se rompió cuando un pesquero remolcaba a otro.

El muerto es Faustino Romero Nieto, de cuarenta años de edad, natural de Santiago de Compostela, casado y vecino de Lusamenoya, tripulante del pesquero coruñés "Galatea". Este pesquero traía a remolque al también pesquero coruñés "Corcón", y al romperse el cabo alcanzó a Faustino, que pereció en el acto.

Más tarde se ató otro cabo al "Corcón", que también se rompió, siendo alcanzado Manuel Pedro Cernadas Simil, de dieciocho años, natural de Oviedo y vecino de La Coruña, el cual fue trasladado a un centro sanitario de Irlanda en donde quedó internado.

El "Galatea", con el cadáver de Faustino Romero, arribó al puerto de La Coruña. Los hechos que protagonizaron el "Galatea" y el "Corcón" ocurrieron en aguas de Irlanda.

EL FERROL

DON ARTURO PAZ CURBERA, CONDECORADO

EL FERROL (De nuestro corresponsal).—El día 23 de febrero tuvo lugar en esta ciudad un acto de hermandad entre el Colegio de Abogados y la Capitanía General de la Zona Marítima del Cantábrico. El motivo fue la imposición de la Cruz de Honor de la Orden de San Raimundo de Peñafort, recientemente concedida por el Ministerio de Justicia al auditor de la Zona Marítima del Cantábrico, don Arturo Paz Curbera y López, en premio y reconocimiento a su larga y fecunda labor como profesional del Derecho al servicio de la Justicia Militar de Marina. ■ J. R. F.

BOTADURA DEL PETROLERO "CALVO SOTELO"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El petrolero "Calvo Sotelo", de 35.000 toneladas de peso muerto de desplazamiento, construido en la factoría ferrolana de la Empresa Nacional Bazán para la CAMPSA, ha sido botado el pasado día 14 de febrero.

Fue madrina del bárco Mercedes Torres Torres, que lleva empleada en la compañía CAMPSA desde el año 1927. Benito la nave el capellán de la Bazán. El "Calvo Sotelo" es gemelo del "Campodola", botado en la misma factoría el 10 de julio pasado. Tiene una eslora total de 207,80 metros; eslora entre perpendiculares de 192,00 metros; 26,50 metros de manga de trazo, y 14 metros de puntal de trazo. Su velocidad de prueba será de 15,80 nudos y su potencia propulsora de 14.000 CV.

SEGUN EL GERENTE, EN SU TOMA DE POSESIÓN

"EL PLAN MARISQUERO PRETENDE POTENCIAR LAS COFRADIAS"

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—"El Plan Marisquero de Galicia pretende potenciar al máximo las Cofradías de Pescadores", manifestó el gerente de este Plan, Andrés Barros Dacosta, que el día 16 de febrero tomó posesión de su cargo.

El señor Barros Dacosta, al referirse a los principales problemas del sector pesquero, dijo: "El principal problema es la falta de una real penetración del Plan en la base, esto es, en las Cofradías de Pescadores; precisamente en la nueva articulación de esta etapa del Plan se instrumentan un soporte que permite este íntimo contacto con las Cofradías a través del establecimiento de sugerencias en las tres provincias marítimas, dado que el centro del Plan se establece en Arosa".

Sobre los objetivos inmediatos del Plan, el señor Barros Dacosta señaló, entre otros: "Orientar la actividad marisquera de modo que el mariscador cierre el ciclo anual; potenciar las Cofradías de Pescadores para darles una mayor dimensión que les permita tener un sentido empresarial; establecer parques modelos del Plan que sirvan de muestra a los mariscadores; proporcionar semilla a la región y seguir una filosofía de concentración de medios en puntos determinados, al objeto de conseguir núcleos de expansión racional, que paulatinamente vayan extendiéndose por todo el litoral. En toda esta labor se pretende vincular al Instituto Español de Oceanografía, Investigaciones Pesqueras y Universidad de Galicia".

LUGO

¿Y DEL PLAN MARISQUERO DE GALICIA, QUE?

● LA FLOTA PESQUERA INICIO LAS CAMPAÑAS DEL MARRAJO Y BOCARTE

LUGO (De nuestro corresponsal).—El Plan Marisquero de Galicia, al menos por lo que a la provincia de Lugo se refiere, ha sido un fracaso.

Teníamos fundadas esperanzas en que, por lo que a la siembra de ostras en la Ría del Eo se refiere, el éxito fuera grande. Los biólogos habían concedido importancia singular a la importante ría de la costa lucense y la siembra de ostras se realizó de forma regular. Al parecer, en principio, se obtuvieron espléndidos resultados, pero en la actualidad, no sabemos por qué, las ostras de Ribadeo parecen una auténtica utopía.

En cuanto a la protección de zonas en las que el marisco abunda —léase percebes— la cosa no pasó de pura teoría. Las vedas se respeta a medias —por no asegurar que el respeto no existe— y, lo que es peor, los submarinistas, dotados de equipos de respiración artificial, dan frecuentes batidas en las zonas en donde la reproducción del preciado molusco es más acusada. Los estragos que estos piratas marisqueros ocasionan en los bancos reproductores son grandes porque, en la mayoría de los casos, los cortan de raíz, en enormes piñas y, claro, la reproducción no es posible.

En un posterior informe procuraremos ampliar el tema con datos que intentaremos recoger en las zonas afectadas por el famoso Plan Marisquero de Galicia y, de una manera particular, a la zona que afecta a la provincia de Lugo.

LAS CAMPAÑAS DEL MARRAJO Y DEL BOCARTE

La flota pesquera lucense ha iniciado las costeras del marrajo y del bocarte. Por lo que a la captura de la primera especie se refiere, ya desde los primeros días de febrero se

(Sigue)

LUGO

(Viene de la pág. anterior)

hicieron a la mar un elevado número de embarcaciones que esperan obtener fruto del marajo, especie que tiene una espléndida cotización en lonja.

La costera del bocarte también se inicia. Esperemos que los pescadores lucenses tengan suerte por los pagos vascos, en donde tradicionalmente se realiza la campaña que ahora se inicia. ■ NARCISO GARCIA FERNANDEZ.

GIJON

COMPRA DEL "CIUDAD DE ALGECIRAS" POR LA ASOCIACION DE CAPITANES M.M.

GIJON.—La Asociación Asturiana de Capitanes de la Marina Mercante se ha adjudicado la subasta del buque "Ciudad de Algeciras", perteneciente a la Compañía Trasmediterránea. A esta subasta, que se celebró en los locales de la compañía en Madrid, concursaron otros dos licitantes, adjudicándose la Asociación por un valor total de 2.851.002 pesetas. La puja se abrió con dos millones y medio de pesetas.

El "Ciudad de Algeciras" será utilizado como sede de la Asociación Asturiana de Capitanes de la Marina Mercante, museo marítimo, biblioteca náutica e incluso sala de exposiciones.

FUNERAL POR LAS VICTIMAS DEL "COSTA AFRICANA"

GIJON (De nuestro corresponsal).—Se celebró una Misa en la iglesia mayor de San Pedro, de Gijón, organizada por el Instituto Social de la Marina y ofrecida por las almas de los tripulantes fallecidos en el naufragio del carguero "Costa Africana" hundido en los bajos del cabo de Peña. Asistieron familiares, autoridades locales y numerosas representaciones de la vida marítima.

El delegado provincial del ISM visitó los domicilios de los familiares de las víctimas para expresarles su pesar en nombre del organismo, ofrecerles sus respetos e informarles de sus derechos en cuanto concierne en relación con este triste suceso, desplazándose también a las localidades pesqueras de Ortigueira y Puerto de Vega, lugares de residencia de parte de las víctimas. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN

DESDE EL AMAZONAS A SANTANDER, EN BARCA

NUEVA EXPEDICION DE VITAL ALSAR

- DE QUITO AL RIO COCA A PIE Y A CABALLO, ALLI CONSTRUIRAN LOS EXPEDICIONARIOS TRES EMBARCACIONES Y CON ELLAS RECORRERAN EL AMAZONAS Y SEGUIRAN VIAJE A SANTANDER POR EL GULF STREAM.

SANTANDER (Especial para Hoja del Mar).—Vital Alsar, nuestro intrépido navegante, el hombre que ha roto con el embrujo, con el misterio que durante siglos ha envuelto las rutas ignoradas por el hombre, y que él, para conocimiento de la Humanidad y de la ciencia, ha abierto después de casi medio año de navegación, por las aguas del mar Pacífico, prepara otro nuevo periplo, otra nueva aventura que sumar a las que hasta ahora ha llevado a cabo este gran capitán, este legendario santanderino, cuyo nombre campea ya, por derecho propio, en el libro de la historia de los grandes navegantes.

Vital Alsar está preparando con tanto entusiasmo como tesón una nueva expedición, pero esta vez dedicada al conquistador español Francisco de Orellana, bajo cuyo nombre se pondrá en marcha partiendo de la ciudad ecuatoriana de Guayaquil, para dar por terminado el viaje, a través del Atlántico, en esta su ciudad natal de Santander, a la que de esa manera el intrépido cántabro ofrecerá su triunfo.

LA BALSA Y EL PACIFICO

Todo el mundo sabe, porque la noticia ha tenido trascendencia mundial, no sólo por lo que entraña de proezza, sino también investigación, cómo Vital Alsar y los trece huancavilcas iniciaron, a finales de mayo del 73, el más largo viaje marítimo en balsa que conoce la Historia, en una nueva, arriesgada y heroica aventura, desde la ciudad de Guayaquil hasta Mollaooba (Australia).

EXPEDICION

El nombre con que Vital Alsar ha bautizado a esta su próxima expedición, el de Orellana, es homenaje al conquistador extremeño, amigo y parente de Pizarro, con quien participó de manera muy activa en la conquista del Perú legendario y hasta entonces ignoto. Hay que tener en cuenta, dada esa unión, ese afecto tan notoria-

EL DIRECTOR GENERAL DE PESCA EN ASTURIAS

ARBITRAJE EN LA COLISION DE INTERESES ENTRE FABRICANTES Y RECOLECTORES DE ALGAS

Está en litigio el precio, que éstos consideran bajo, mientras aquéllos argumentan que el producto ha bajado en su cotización

GIJON (De nuestro corresponsal).—Visita interesante, sin duda lo ha sido, y muy necesaria, la efectuada a Gijón por el director general de Pesca Marítima, don Victor Moro Rodríguez, el pasado 17 de febrero. El motivo principal de esta presencia fue conocer con detalle el problema que separa a recolectores de algas, en el litoral asturiano, de los fabricantes de derivados industriales de éstas, y estudiar en conjunto la solución adecuada. Pero su estancia ha coincidido con otro problema, éste de pesca y de pescadores, surgiente y amenazante como una galerna. Pero vayamos por orden.

No predominan los pescadores profesionales entre los que en las ocasiones que separan las arribazones de algas a la costa se dedican a su recogida. En su mayor parte son "campesinos del mar", o gente de "tierra adentro" como diría un marinero. Sin más detalles.

Las algas de la clase "Gelidium" son, por lo visto, las óptimas para la obtención del agar-agar en su máximo aprovechamiento. La cuestión ahorrada planteada es la fuerte baja en su cotización inicial. Algo así, como la mitad menos que en la última campaña. No estando de acuerdo, por tanto, con ese precio, bajo en demasia, los recolectores retienen su artículo, perfectamente resguardado y protegido, en espera de su revalorización al nivel que consideran debe compensar el esfuerzo de la recogida, selección, empaquetado y transporte. Pero quien tiene que comprar argumenta: persistencia en la baja calidad del género por la no selección adecuada de éste, disminuyendo así considerablemente el porcentaje de agar-agar principal derivado industrial de las algas de la clase "Gelidium", tras el proceso de su fabricación; ello unido al descenso

acusado en la exportación de este producto y al fuerte descenso de cotización en el mercado.

Las representaciones de recolectores y fabricantes debatieron y defendieron sus respectivas posiciones, bajo el arbitraje del director general de Pesca Marítima, en el Salón de actos de la Comandancia Militar de Marina de Asturias. El señor Moro, después de oír y tomar debida nota de lo expuesto por cada cual, propuso la creación de una comisión conjunta para estudiar una solución razonable para todos. Fue aceptada, acordando ambas partes celebrar inmediatamente reuniones y tratar de obtener la solución deseada en breves semanas y presentar ésta a la dirección general de Pesca Marítima.

Por su parte, el director general ofreció su apoyo para la intervención de un laboratorio oficial, a fin de realizar los análisis de las algas para su catalogación, y para que se active, también la elaboración de un estudio por expertos del Instituto Español de Oceanografía sobre el posible perjuicio que el arranque de algas en alta mar pueda causar a la calidad de la producción.

"viedad", por apurar las cosas, por lo que los "alérgicos" al arte de enmalle enfilaron para tierra para presentar la queja, después a no hacerse a la mar mientras "por quien corresponda" se tomara la decisión de proteger el acuerdo del respeto de estos caladeros exclusivos para el aparejo de anzuelo. La presencia, pues, del director general de Pesca Marítima vino al pelo y así, pescadores y armadores, encabezados por los Presidentes de las Cofradías de los puertos citados y la representación del Sindicato Provincial de la Pesca, tuvieron ocasión de exponer en toda su dimensión y alcance el grave quebranto que supone la utilización del arte de enmalle en las zonas pesqueras de los límites apuntados.

Con el conocimiento del director general de Pesca Marítima, la Comandancia Militar de Marina ha cursado instrucciones a los Distritos de su jurisdicción para que notifiquen a armadores y patrones de las embarcaciones de volanta que en acto de buena voluntad se abstuvieran de faenar en los caladeros enmarcados por los meridianos del cabo de Torres y del cabo Vídeo, hasta tanto se determine por disposición, oídos cuantos son interesados y afectados. ■ R.R.M.

Los caladeros cotidianos situados entre los meridianos de los cabos de Torres y Vídeo rebasan en algunas zonas los límites de las 12 millas, pero venían siendo respetados por los barcos con volantas tras trabajoso acuerdo. Como ha debido darse bien últimamente, la merluza para la volanta en estos mares, lo contrario que para el palangre, de ahí que hayan coincidido en la zona



BOTADURA DEL PORTACONTAINERS "ANGEL"

SANTANDER (Especial para Hoja del Mar).—Fue votado en Astilleros del Atlántico el portacontainers "Angel" para la Naviera Astro de nuestra ciudad la operación se efectuó, con un fuerte viento sur, que dificultó la operación.

El "Angel" fue amadrinado por doña Lola Secades de Yllera, gemelo y hermano de contraseña del "Ave", que se botó en la misma grada el pasado mes de noviembre, y a punto ya de pruebas, el "Angel" tiene 99,70 metros de eslora total, 15,20 de manga y 6,90 de calado en carga; 5,200 toneladas de peso muerto y 15,5 milles de velocidad en pruebas. ■ M.T.

EL SUPERPETROLERO "TULA". A DESGUACE

SANTANDER.—En Santander va a ser desguazado el superpetrolero "Tula", de 200.000 toneladas de peso muerto, considerado como el mayor barco del mundo que va a sufrir esta operación.

El "Tula", que perteneció con el nombre de "Metula" a la Curacaosche Scheepvaart y estaba administrado por la Shell Tankers, sufrió un incendio en julio de 1974, cuando, con una carga de 200.000 toneladas de crudo, se dirigía desde Ras Tanura a Quintero Bay. Recibió grandes daños en sus máquinas y embarcó de proa.

En principio se consideró que las averías no eran tan importantes, pero luego se comprobó que las de las máquinas eran irreparables.

SANTANDER

Ahora, el "Tula" ha sido adquirido por la empresa de desguaces santanderina Recuperaciones Submarinas, S. A., que llevará a cabo la operación de desguace en el próximo mes de mayo.

Las principales características del "Tula" son 206.719 toneladas de peso muerto; eslora, 325 metros; manga, 47 metros, y puntal, 24 metros.

Fue construido este barco en Japón en 1968 y su precio se estimó en unos 4.000 millones de pesetas. Mientras que ahora han pagado para chatarra 1.236 millones de pesetas.

CONSTRUCCION DE REMOLCADORES PARA UN ARMADOR GRIEGO

SANTANDER.—Conversaciones para la construcción de tres remolcadores han mantenido en Santander los directivos de Astilleros de Santander y el armador griego Nicholas D. Papalios.

Este armador griego, propietario de una flota de más de setenta embarcaciones, entre ellas los "Aegis", que frecuentan los puertos españoles, tiene preferencia por los astilleros de este litoral, donde han sido construidos varios de sus barcos.

No se sabe si la operación de contrata ha sido ya última, puesto que el armador sólo ha querido conocer de momento las condiciones y el tiempo de construcción.

BERMEO

PROMOCION SOCIAL DE LA MUJER

BERMEO.—El pasado día 20 de febrero tuvo lugar la clausura de los cursos de Formación Social y Humana de la Mujer, que se han venido impartiendo en la localidad de Bermeo, organizados por el Instituto Social de la Marina, con presentación de una muestra de los trabajos realizados por las propias alumnas.

A dichos cursos han asistido un total de 62 alumnas, de las cuales 25 han realizado un segundo nivel y 37 un primer nivel. Entre las materias impartidas figuran: Cultura General, Medicina, Puericultura, Psicología, Trabajos Manuales, Cocina, etcétera.

El acto consistió en una breve exposición y motivación de los cursos, por don José María Gordon Boza, jefe de la Unidad Administrativa de Fomento Social; entrega de diplomas a las alumnas, unas breves palabras de una de ellas e intervención del delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Lázaro Rosa Jordán, cerrando el acto el alcalde de Bermeo, don Pedro Fernández Arrien.

PATXI

IDIOS MIO! ¿QUE HACEN LOS HOMBRES DE TIERRA?

Desde alto mar la tierra aparece como una línea difuminada y nada hace difuminar las pasiones, los odios, los rencores, el desamor y las malas artes que impiden el camino de todos los días.

A través de las ondas, por todos los rincones del barco de Patxi, se oyen las noticias. Y un silencio se hace más profundo que la propia mar cuando el lector habla de muertes, raptos, secuestros, violaciones...

¿Están locos los hombres de tierra firmes?

¿Será precisa que se detracen una y otra vez para entenderse y vivir en paz?

En esta tierra seca a la que pertenece Patxi, en esa flor privilegiada dentro del ramo de esta hermosa España, parece... como si las espinas de esa flor tan bella estuvieran sedimentadas de sangre y revancha.

Patxi, ese hermoso y viril pescador del Norte, ese ejemplo de honestidad, grandeza y bondad, está atravesado, está desesperado... porque otros hombres, otros patxos, han recurrido a las espinas en vez de luchar con flores.

No le resulta agradable a Patxi volver, en esta siegladura, a punto.

No quiere participar en actos violentos. No quiere avergonzarse de que el rojo de sangre tilfe el color verde esperanza de su tierra y el negro de luto vista las formas de sus mujeres.

Todos los hombres de la mar están sollozando, no sólo por el abandono a que los hombres de tierra los tienen sometidos...

Los hombres de la mar están sollozando porque se dan cuenta de que una galerna se está cerniendo sobre los hombres de tierra.

■ LAZARO ROSA JORDAN.

EL PRESIDENTE DEL SINDICATO DE LA MARINA MERCANTE, EN BILBAO "NI NOSOTROS ESTAMOS TAN MAL NI EN OTROS PAISES ESTAN TAN BIEN COMO DICEN"

"SOBRE LA EMIGRACION DEL MARINO VAMOS A TENER INFORMACION CONCRETA Y SE PRODUCIRAN MUCHAS SORPRESAS"

BILBAO (De nuestro corresponsal).—Visitó Bilbao el nuevo presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, don Joaquín Fernández, acompañado del presidente de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos, don Antonio Maqueda.

Tras presidir una reunión de la Agrupación de Trabajadores de la Junta de Obras del Puerto, a la que asistieron representantes sindicales de distintos lugares de España, el señor Joaquín Fernández realizó una rueda de prensa con los medios informativos locales. Estas fueron las principales cuestiones tratadas:

—¿Cuáles son los problemas más graves de la Agrupación de Trabajadores de la Junta de Obras del Puerto?

—El más importante y urgente, la revisión de salarios, ya que el problema es doble: por un lado, la congelación salarial; por otro, el que sus salarios sean los más bajos de cuantos trabajan en los puertos y tuvieran ya un índice muy inferior cuando se produjo la citada congelación. O sea, que el problema de esos porcentajes se produce ante el aumento del índice del coste de vida respecto a la congelación y el que tengan unos salarios muy inferiores respecto a los demás trabajadores.

Sobre la emigración en la Marina Mercante y las diferencias entre los contratos laborales de barcos españoles y extranjeros, dijo:

—De esto se habla mucho, pero no siempre acertadamente. He leído unas declaraciones de un marinero que trabaja en un barco noruego, en las que expresa la realidad, es decir, que tampoco allí se trabaja precisamente en un paraíso. Prometo que en todo esto vamos a tener información concreta y van a producirse muchas sorpresas. Ni nosotros estamos tan mal ni en otros países están tan bien como se dice. Nuestra flota es moderna y lo será mucho más en poco tiempo. Actualmente en España —según se notificó a los medios informativos— hay unos doce mil trabajadores de la Junta de Obras del Puerto, de los que cuatrocientos seis, más personal administrativo, trabajan en Vizcaya.

Sobre la diferencia salarial real que se da actualmente entre los trabajadores portuarios, se informó que esta situación se debe en parte a que a unos operarios les pagan empresas particulares y a otros (los trabajadores de la Junta de Obras del Puerto), la Administración.

Finalmente, los informadores preguntaron al señor Anchía, presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de la Marina Mercante de Vizcaya, sobre la posibilidad de un arreglo inmediato y positivo al problema salarial de los trabajadores de Junta de Obras del Puerto, a lo que respondió:

—Eso esperamos. Creo personalmente que debe solucionarse en muy breve tiempo. El trabajador no puede esperar mucho más porque los salarios son bajísimos, alrededor de las trescientas pesetas diarias más un pequeño plus de asistencia. Pedimos lo que creemos justo, urgente y muy necesario.

EL NOMBRAMIENTO DEL NUEVO DIRECTOR GENERAL DE PESCA

El nombramiento de don Victor Moro Rodríguez como director general de Pesca Marítima ha sido comentado muy favorablemente en todos los medios del sector pesquero de Vizcaya, por tratarse de un especialista en temas de economía pesquera y, al mismo tiempo, un profundo conocedor de los graves problemas por los que actualmente viene atravesando este sector.

Este nombramiento ha hecho concebir a todos los profesionales de la pesca grandes esperanzas de que en un futuro próximo se podrán ver resueltos muchos de los problemas que actualmente tienen planteados a la Administración.

TASA DE LA ANCHOA

Los resultados obtenidos por las unidades de la flota pesquera de superficie durante el mes de enero han dado lugar a que la tasa de los 4.000 kilos que se estableció para la captura de la anchoa, por pesquero y día, en la reunión de la Comisión Permanente Interterritorial de Cofradías de Pesca del Cantábrico —el pasado 27 de diciembre—, haya tenido que ser reducida a la mitad: 2.000 kilogramos. Esta medida ha sido adoptada a consecuencia de la injusta depreciación sufrida en las lonjas de venta de pescado, en las que el kilo de anchoa se ha vendido cotizando muy por debajo de las 25 pesetas fijadas por la Comisión como límite para la venta.

Esta situación no está motivada, como se podría pensar, a consecuencia de las abundantes capturas, ya que éstas pueden considerarse normales, sino más bien —según piensan nuestros pescadores— a la falta cada día más acusada de una Ley de Ordenación de Lonjas.

El problema está así cuando todavía no se ha hecho a la mar ni un tercio de la flota cantábrica. ¿Qué ocurrirá cuando la totalidad de la flota comience la costera? ■ ADOLFO ROLDÁN.

SAN SEBASTIAN

PESQUEROS APRESADOS POR GUARDACOSTAS FRANCESES

SAN SEBASTIAN.—Tres pescadores guipuzcoanos han sido apresados por guardacostas franceses y conducidos a Bayona, por hallarse pescando, según parece, fuera del límite de las aguas internacionales.

Se trata de los pescadores "Aita Domingo", "Gran Camengo Ama" y "Cristo del Buen Viaje", que formaban parte de una flotilla de cien barcos dedicada a la pesca de la anchoa.

Los pescadores fueron apresados cuando faenaban a menos de seis millas de la costa francesa, a la altura de Contis.

HENDAYA

PUERTO PESQUERO DEL BIDASOA

IRUN (Guipúzcoa).—Por iniciativa privada de catorce grupos de pesca y para favorecer estas actividades y las industrias conserveras de Hendaya, con los apoyos precisos del Gobierno y entidades, han comenzado los trabajos de construcción del nuevo puerto de Hendaya con un presupuesto inicial de cerca de los dos millones de francos (más de 24 millones de pesetas).

En el nuevo puerto del Bidasoa podrán realizar operaciones de carga y descarga incluso los grandes pesqueros que realizan la costera en aguas africanas, ya que han sido previstas también instalaciones frigoríficas.

Hendaya va a volver a tener un importante puerto pesquero coincidiendo con la ampliación del de Fuenterrabía, el puerto de refugio, con lo cual se fortalecerá sensiblemente la economía pesquera del Bidasoa.

BARCELONA

CURSOS DE MOTORISTAS NAVALES

BARCELONA (De nuestra Delegación).—Se han clausurado los cursos de motoristas navales impartidos en el litoral gerundense y barcelonés. Los alumnos tradicionalmente se dividen en dos grupos para examinarse, y lo mismo ha ocurrido este año. En Barcelona acuden a la prueba los de la capital y Villanueva y Geltrú, y en Palamós vienen examinándose los aspirantes a motoristas navales de la provincia de Gerona. El éxito acompañó en los exámenes a los pescadores-alumnos, pues de 54 han aprobado 46.

Al acto de clausura en Palamós asistieron el almirante jefe del Sector Naval de Cataluña, don Severo Martín-Allegre; alcalde de la villa, don Francisco Fernández; el delegado provincial del Instituto Social de la Marina y presidentes de Cofradías de Pescadores.

INCENDIO Y HUNDIMIENTO DE UN BUQUE PANAMEÑO

BARCELONA.—El buque de bandera panameña "Maria Elizabeth", de 215 toneladas, se ha hundido en este puerto, a consecuencia de un incendio surgido a bordo sin que haya habido desgracias personales.

El siniestro se originó aproximadamente a las dos de la madrugada, e inmediatamente acudieron los bomberos, que trataron de sofocar las llamas. Después de luchar más de dos horas con el fuego, y ante la gran dificultad de conseguirlo, ya que la carga estaba formada principalmente de antimonio, y el temor de que pudiese hundirse dentro del muelle de Poniente donde estaba amarrado, se decidió remolcarlo fuera del puerto.

Llevado al muelle de contrahique, frente a los silos, el "Maria Elizabeth", se ha hundido sobresaliendo sólo del agua los palos.

El barco contaba con una tripulación formada por seis hombres, tres de ellos españoles y los otros tres marroquíes; ninguno de los cuales ha sufrido daños.

Aunque no se han valorado las pérdidas, se estima que serán muy importantes, ya que no sólo se ha perdido el barco, sino también su carga.

POR EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

INAUGURACION DE LA CASA DEL MAR DE LLANSA

- Es la primera que construye el ISM en Cataluña.

BARCELONA (De nuestro corresponsal).—El día 27 de febrero el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán, con el jefe del Sector Naval de Cataluña y Baleares, almirante Martín-Allegre, ha inaugurado la Casa del Mar del Puerto de Llansá, acompañándoles en la presidencia los señores vicesecretario general y presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, Harguindegay Banet y Zuazo Garnica, respectivamente.

Con la bendición impartida por el cura párroco de Llansá, comenzó el acto y el arquitecto don Juan José Bascones y Álvarez de Sotomayor, autor del proyecto técnico, dio una explicación, visitándose a continuación la totalidad del edificio y sus instalaciones.

LA PRIMERA DE CATALUÑA

En el bar-cafetería se procedió al acto de inauguración propiamente dicho, con intervenciones del patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, don Joaquín Pi Pujol, quien dio las gracias por esta realización del ISM para los trabajadores del mar del puerto de Llansá, ofreciendo al almirante Fontán, como recuerdo de este acto, una miniatura dedicada de una colla sardanística; del presidente del Consejo Provincial del ISM, señor Zuazo Garnica, que puso de manifiesto la colaboración que había existido para llegar a tan grato resultado entre Instituto y Cofradía, y cómo el Instituto no se limitaba a la gestión de la Seguridad Social, sino que cuidaba también de los aspectos cultural, formativo y recreativo de los trabajadores de la mar, así como de los pensionistas del sector; del alcalde en funciones, don Juan Pacareu Granollers, que manifestó la satisfacción del Ayuntamiento y de todo el pueblo por esta realización. Cerró el acto el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán, dejando constancia de que esta era la primera Casa del Mar que el ISM construía y ponía en servicio en Cataluña, y a la que seguirán las de Palamós, en la próxima primavera, y las del resto del litoral catalán en ejercicios sucesivos. Pidió a todos usasen las instalaciones y las cuidasen con esmero, puesto que para ellos habían sido concebidas, expresando su confianza en los frutos que con ello pueden obtener los trabajadores del mar de Llansá, los pensionistas y sus familias. Agradeció, por último, su presencia al almirante jefe del Sector Naval, al delegado provincial de Trabajo y demás autoridades y representaciones, declarando inaugurada la Casa del Mar de Puerto de Llansá.

CARACTERISTICAS

La Casa del Mar de Llansá ha sido construida sobre un solar, de 187,62 m², cedido por la Cofradía de Pescadores. Está ubicada en la calle principal, con las cuatro fachadas exentas, dando una de ellas directamente a la playa y otra a una plaza, y consta de las siguientes instalaciones y servicios:

A) Área sanitaria, con despacho del director; consultorios para médico y practicante; gabinete de radiología y de inyectables y tomas, sala de espera y servicios y vestuarios.

B) Área formativa, con aula para cursos de formación profesional, extensión cultural, proyecciones, conferencias, etcétera.

C) Área recreativa, con bar-cafetería, salas de juego y de estar y de televisión y biblioteca, con sus servicios correspondientes.

D) Área administrativa, con instalaciones para la delegación del ISM y de la Cofradía de Pescadores, sala de espera, almacenes, archivos y servicios.



OBJETIVO: SALVAR EL MEDITERRANEO

- ACUERDOS DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE BARCELONA.

BARCELONA.—Tras dos semanas de discusiones, propuestas y puntuaciones se firmaron los documentos elaborados en la Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados Ribereños del Mediterráneo sobre la contaminación del "Mare Nostrum". Se trata, en suma, de un convenio y dos protocolos que intentarán de alguna manera evitar que la contaminación en ese mar siga aumentando.

El convenio para la protección del mar Mediterráneo con-

tra la contaminación —uno de los documentos firmados— consta de 29 artículos y un anexo con otros 8. En él la contaminación queda definida como "la introducción directa o indirecta en el medio marino por el hombre de sustancias o energía que produzcan efectos deletéreos tales como daños a los recursos vivos, peligros para la salud humana, obstáculos para las actividades marinas incluida la pesca, la deterioración del agua del mar y la reducción de los esparramientos".

LAS DEFINITIVAS LISTAS NEGRA Y GRIS

Por lo que a los protocolos se refiere, el primero, sobre la prevención de la contaminación del mar Mediterráneo causada por vertidos desde buques y aeronaves, tiene 15 artículos y tres anexos.

HIDROCARBUROS

Por último, el segundo protocolo, sobre cooperación para

combatir en situaciones de emergencia la contaminación del Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, cuenta con trece artículos y un anexo, estipulándose qué debe hacer cada país ante una situación de emergencia de la contaminación por hidrocarburos.

En definitiva, 18 firmas representantes de otros tantos países que, fieles a lo que se ha llamado el "espíritu de Barcelona", van a intentar que el Mare Nostrum no se muera. ■

ESTE MAR QUE ES NUESTRO

El pasado día 16 de febrero finalizó en Barcelona la Conferencia de Plenipotenciarios para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación. Cerraron la Conferencia un convenio básico y dos protocolos que se mantendrán hasta el 16 de febrero de 1977. Los acuerdos adoptados indican que los países firmantes deben comprometerse a tomar todas las medidas que sean precisas para reducir e impedir a partir de este momento la contaminación del mar, protegiendo con ello el medio marino, tan infinitamente amenazado.

Todo esto nos parece importante porque significa el primer intento coherente de una acción conjunta de casi todos los países que habitan las riberas del viejo mar. Pero estos acuerdos pueden quedar en agua de borrajas si no se actúa con poder decisivo suficiente sobre todas y cada una de las causas que son origen de esta degradación del mar Mediterráneo, aunque nos tememos que quizás este primer paso haya llegado algo tarde, y ante el optimismo general de los congresistas, el que esto escribe no puede negar un cierto escépticismo, creo que bien fundado ante la puesta en práctica de los acuerdos escritos, ya que si hasta ahora los países mediterráneos no se decidieron por su cuenta a incidir sobre el problema de una manera real y efectiva, quizás tampoco lo hagan ahora por medio de este acuerdo colectivo, entre otras cosas porque nos hemos acostumbrado a que los acuerdos y las cartas internacionales de este estilo no se transformen en cosas reales y tangibles.

Los estudios más pesimistas indican que, dentro de veinte años, puede cesar casi totalmente la vida animal en el Mediterráneo. Según estos estudios, la limpieza del fondo del fondo de los petroleros, las pérdidas de esencia que éstos experimentan a menudo y, sobre todo, la enorme cantidad de residuos industriales que los ríos llevan al mar, no pueden en modo alguno compensar el trasiego de aguas con el Atlántico a través del estrecho de Gibraltar. Esta noticia puede ser, y posiblemente es, un tanto exagerada, sobre todo en el hecho de ceñirlo al fatal plazo de veinte o veinticinco años, que los estudios en cuestión ponen como límite. Sin embargo, hemos de reconocer que la flora y fauna del Mediterráneo están sufriendo unos ataques perversos y combinados de una tremenda fuerza exterminadora. Por lo menos, así sucede en nuestras costas, según hemos podido conocer por directa y reciente experiencia. Amén de los detritos, de la enorme cantidad de suciedades que inficianan nuestro litoral, la agresiva obra humana de extenuación de las especies animales es deliberada y sistemática.

Añadimos, de paso, que la vida animal en el Mediterráneo siempre fue restringida y aristocrática comparada con los mares del Norte europeos. En el Mediterráneo los peces siempre fueron más escasos aunque de gran calidad. Por esta razón los pueblos de las riberas de nuestro mar jamás fueron comedores de pescado como lo han sido los ingleses, alemanes y escandinavos. El consumo de pescado a nuestro mar ha sido el atún que sólo llega al mar en la primavera, procedente del Atlántico. La extraña ruta seguida en el Mediterráneo por el atún, principalmente por las costas africanas y asiáticas y luego, de regreso, por la europea, ha sido explicada por aquel escritor romano tan divertido, Plinio el Viejo, quien afirmaba seriamente que el ojo derecho del atún es mucho más potente que el izquierdo, y de ahí que el pez navegará siempre con la vista fija en las ambarizantes costas y las playas. Los demás pescados, fuera de la sardina y la anchoa, son relativamente escasos. Por esta razón si se examina la cocina española, por ejemplo, nos daremos cuenta que existen más recetas sabias, populares y refinadas del bacalao en salazón, que es pescado nómico, que de los pescados autóctonos. Al mar Mediterráneo, que ha tenido una importancia primordial en la historia de la cultura occidental, le amenazan grandes peligros, sobre todo en los países ribereños de su parte occidental, que en las últimas décadas han tenido un enorme desarrollo industrial. La protección a la Naturaleza de los residuos industriales debe efectuarse por medio de una racional política de expansión industrial que, si bien significa un aumento relativo de los costos de producción, significa la prevención de todos y cada una de estas cosas que están sucediendo, que son tan perjudiciales y que nadie parece conocer hasta qué punto pueden transformarse en un mecanismo aterrador de destrucción. Es tal la abundancia de noticias pesimistas y catastróficas, que el hombre de nuestros días parece que se va inmuniendo poco a poco contra ellas. Detrás de los intereses que presiden el mundo de la industria y que son los que provocan poco a poco esta enorme degradación de nuestro medio ambiente, está un costo social immense que a largo plazo deberá repercutir inevitablemente en la economía y en la industria, incapaz de ver por el momento más que la máxima producción con el mínimo costo.

Ha llegado el momento, pues, de que los hombres se pregunten hasta qué extremos puede llegar la degradación de los elementos y qué alto precio deberán pagar en un futuro próximo por esta degradación. Por esta razón nos ha parecido muy positiva la conferencia sobre la protección del mar Mediterráneo, al cual el hombre está agotando sus riquezas para lamentarse de ello más tarde. De hecho, nos lamentamos ya ahora, y este mismo acento de nostalgia nos preocupa porque hablamos de unas riberas del Mediterráneo —de este luminoso mar sin excesivo invierno, blando en sus cárboles, dulcísimo en sus calmas— como de un paraíso perdido. De este mar nació todo el sistema de ideas y valores que rigen a la cultura occidental y ya es hora de que los hombres se preocupen de salvar este patrimonio. No olvidemos que en el Mediterráneo nacieron y se organizaron las grandes escuelas filosóficas y el conocimiento del hombre y de la Naturaleza. La escritura que usa la inmensa mayoría de la Humanidad es una escritura mediterránea, los caracteres son los caracteres latinos, las cifras que emplea casi todo el mundo son invención mediterránea, árabe y romana, y lo que se llama arte clásico nació en el Mediterráneo, y de este partió la filosofía y una religión que se hizo universal por su intención misiónera. El sistema de ideas que nos rige todavía, mediterráneo es. Y esto me parece que no debe olvidarse en el empeño de salvar a este mar, profundo no sólo física sino moralmente. ■ NESTOR LUJÁN.



LOS REYES, EN CATALUÑA

Valga esta imagen obtenida en Tarragona —el "anxeneta dels xiquets" en brazos del Rey— como recuerdo de la visita que Sus Majestades realizaron el pasado mes de febrero a la región catalana. Fue una visita inolvidable, llena de momentos emotivos, en la que el pueblo catalán mostró vivamente su adhesión y su afecto por don Juan Carlos y doña Sofía. (Foto: VALLVE).

SAN CARLOS DE LA RAPITA

VISITA DEL COMANDANTE MILITAR DE MARINA

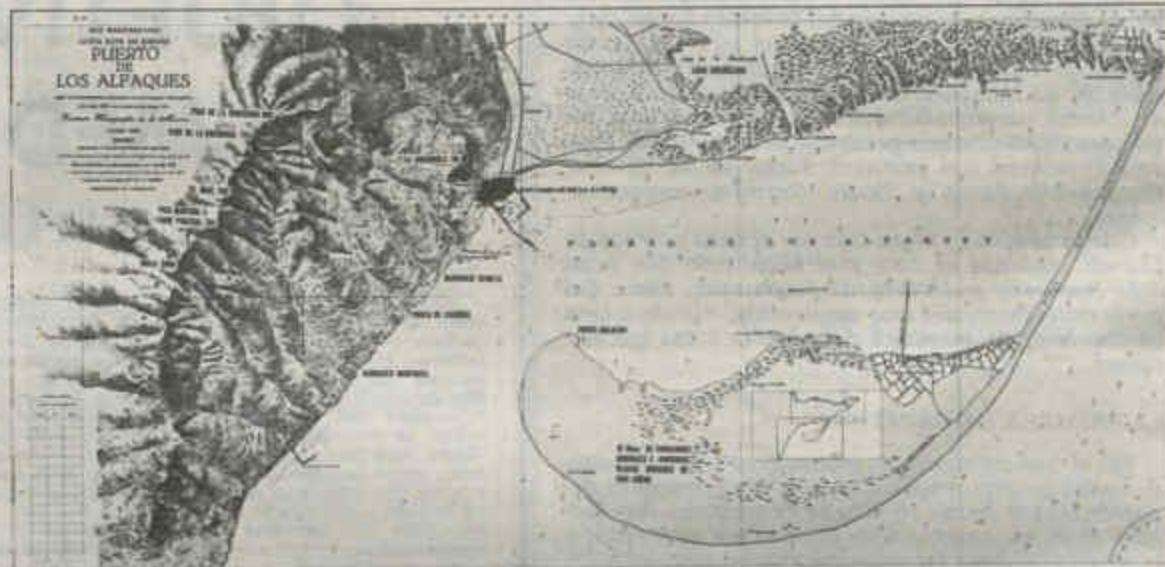
SAN CARLOS DE LA RAPITA (De nuestro corresponsal).—Don Juan Ribó y Balet, capitán de navío, comandante militar de Marina de Tarragona, efectuó visita oficial al Distrito Marítimo de San Carlos de la Rápita.

Después de ser cumplimentado por las autoridades, visitó el local social de la Cofradía de Pescadores, en donde fue recibido por los componentes del Cabildo Sindical en pleno, con su presidente don Juan Martí Millán, departiendo sobre cuestiones pesqueras de actualidad. El comandante de Marina siguió visita a las instalaciones portuarias y obras en curso de ejecución para uso de la industria de la pesca.

Es la primera vez que un capitán de Navío, en calidad de comandante militar de Marina, visita este Distrito Marítimo a raíz de la elevación en el rango de la provincia. ■ L. M. R.

LOS ALFAQUES: CASO TODOS CONTRA SU URBANIZACION

LA DESECCION DE SUS MARISMAS SUPONDRIA ALTERAR LA ECOLOGIA DEL DELTA DEL EBRO



SAN CARLOS DE LA RAPITA (De nuestro corresponsal).—Desde los últimos días del mes de enero y durante febrero, la prensa de Barcelona ha dedicado destacados titulares y extensos comentarios, siguiendo a toda página, con abundante información gráfica, a la península de los Alfaques, parte de levante del puerto del mismo nombre, poniendo de actualidad las características geográficas, ecológicas, biológicas, etcétera del Delta del Ebro.

Todo ello ha saltado a la prensa a raíz de un expediente a información pública sobre "Proyecto de saneamiento de la marisma de la península de los Alfaques, término municipal de San Carlos de la Rápita" en la Quinta Jefatura de Costas y Puertos de Barcelona, que comentado inicialmente en "La Vanguardia Española", se hicieron eco del mismo los organismos relacionados con la protección de la Naturaleza, científicos, universitarios, entidades culturales, excursionistas, etcétera, en oposición al mismo.

En los periódicos se ha leído "affaire", "El sistema lagunar del Ebro debe ser protegido", "Hay que salvar el Delta del Ebro", "Entidades científicas impugnan una urbanización en el Delta del Ebro", "Los Alfaques, un serio compromiso", "La Comisión Interministerial del Medio Ambiente debe intervenir en la península de los Alfaques", "Sigue tensa la oposición" ... El debate a nivel de prensa y opinión pública sigue latente y de él se ha dicho que ya ha hecho correr "ríos de tinta, sin duda casi tanto como agua baja el Ebro".

PROPOSITO DEL MUNICIPIO

Desde hace años, en distintas ocasiones y con diferentes enfoques (en la década de los cincuenta ya hubo un proyecto sobre un "Paraiso de los Alfaques") el municipio ha intentado poner en marcha de utilidad para la cifra la extensión de la península de los Alfaques (unas 2.800 Ha., de las 5.100 Ha. del término municipal).

Cuando San Carlos de la Rápita apareció a finales del siglo XVIII, las localidades del Bajo Ebro llevaban ya siglos de existencia y distribuidas entre sí estas tierras. La fueron asignadas a la nueva Real Población unas 2.300 Ha., con el casco urbano y término inmediato, compuesto la mayor parte de monte, en las faldas del Montsiá, una pequeña parte de tierras pantanosas del Del-

punta del Galacho y el antiguo canal de navegación, tiene como única instalación fija, desde hace unos cien años, las salinas de la Santísima Trinidad, con sus extensas balsas de evaporación.

Está unida al Delta por un istmo de arena, casi

mentos de Zoología, Botánica, Estratigrafía, Ecología, de la Universidad Central de Barcelona, Parque Zoológico de Barcelona, "Centro Excursionista de Catalunya", etcétera, etcétera; editoriales, artículos de científicos y personas relacionadas con la conservación del medio ambiente, argumentando en general que de llevarse a cabo el proyecto implicaría la destrucción total del ecosistema. "La Vanguardia Española", de Barcelona, en un editorial relacionado con los Alfaques se refiere a "la degradación que está sufriendo la Naturaleza por la ejecución de obras que alteran substancialmente el marco ecológico, y que por ser el Delta del Ebro una de las pocas zonas húmedas que tenemos en Europa, la desecación de las marismas de la Punta de la Banya supondría modificaciones fundamentales".

Todo ello ha sensibilizado la opinión pública, los ambientes universitarios de los departamentos citados y, especialmente, la comarca.

PRENSA Y RTVE

Periodistas, enviados de emisoras de radio y TV, solicitaron del Ayuntamiento, organismos locales, pescadores, agricultores y vecinos, información sobre el proyecto, términos de ubicación, implicaciones en la pesca, en la economía local... y el concejo municipal, con ánimo de no conceder, por su parte, preferencias, se decidió por una rueda de prensa.

Con esta finalidad fueron invitados los medios informativos para tomar parte en la misma, a la que precedería una visita por mar a la península de los Alfaques para conocer "in situ" sus características, ya que los naturales de esta zona han estimado que han sido atribuidas a la península las generales condiciones de zona húmeda, lagunar, ornitológica, piscícola, etcétera, propias de lo que podríamos llamar parte continental del Delta, para después regresar a la ciudad por el istmo del Trabucador, visitar la verdadera zona lagunar del Delta y alternar con sus pescadores (pesan unos veinte en La Tancada y otros treinta en La Encantada, de septiembre a marzo, en régimen cooperativo que ya conocen los lectores de Hoja del Mar) ■ LUIS MILLAN ROCA.

LA DESECCION DE SUS MARISMAS SUPONDRIA ALTERAR LA ECOLOGIA DEL DELTA DEL EBRO

LA POLEMICA SE HA LEVANTADO AL SALIR A INFORMACION PUBLICA EL PROYECTO DE CONVERTIR AQUELLA PENINSULA EN COMPLEJO PORTUARIO, TURISTICO Y DEPORTIVO.

ta, hoy arrozales y cultivos. El resto, la península de los Alfaques, lo fue configurando el Ebro con sus aportes, frente a la ciudad y al otro lado de la bahía.

La titularidad de esta península, a favor del Ayuntamiento de San Carlos de la Rápita, es de 1942 y está inscrita en el Registro de la Propiedad de Tortosa, sujeta a las servidumbres legales que comporta la zona marítimo-terrestre.

LA PENINSULA DE LOS ALFAQUES

En estos arenales, sin lagunas ni agua dulce, con escasísima vegetación, abundantes dunas ("toras" en el país), se han hecho varios intentos de plantación de pinos marítimos. En ella están el faro de la Banya, en lo que en tiempos fuera la Punta de la Banya y una luz en la Punta Galacho (la tercera instalación en lo que va de siglo por haber quedado la primera muy tierra adentro; la segunda, como unos cuatrocientos metros en la mar, escorada; la actual en la nueva línea de costa). La luz del Galacho y el faro de San Carlos de la Rápita señalan la entrada en el puerto de los Alfaques.

Zona de extensísimas playas, espejismos, de configuración dinámica, que en el siglo y medio ha acortado en dos kilómetros la distancia entre

a nivel de la mar, de unos 80-100 metros en sus partes más estrechas, que en fuertes temporales las olas pasan de parte a parte, y que en ocasiones han abierto un canal que ha aislado la península y por donde las embarcaciones han podido salir a mar libre.

EL PROYECTO

El proyecto mencionado, puesto a información, supone en líneas generales el saneamiento de la península de los Alfaques con el propósito de convertir el terreno en un complejo portuario-turístico-deportivo, con 6.500 puestos de atraque, aeropuerto, helipuerto, campos de golf, zonas para chalets-vivienda, hoteles, vías de acceso, etcétera.

La infraestructura costaría sobre 6.000 millones de pesetas, los enlaces otros 2.000 millones más y se urbanizarían sobre 1.400 Ha., con una población teórica de 70 H/Ha.

MANIFESTACIONES DE OPOSICION

En oposición al proyecto se han pronunciado, a través de la prensa, ADENA, "Institució Catalana d'Història Natural", "El Congrés de Cultura Catalana a la Vega de l'Ebre", los departa-

POSIBLE CONSTRUCCION DE LA CASA DEL MAR

MALAGA (Redacción).—Durante los días 10 al 12 del pasado mes de febrero visitó esta provincia marítima el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Juan de Dios Cortés Gallego.

En Fuengirola inspeccionó los terrenos en los que será construida una Casa del Mar y los locales donde se instalarán provisionalmente las oficinas de la delegación local del ISM.

En Marbella, donde, como en Fuengirola y restantes poblaciones de su recorrido, fue recibido por el alcalde de la ciudad, demás autoridades locales y Cabildo de la Cofradía de Pescadores, visitó esta entidad, delegación local del ISM, terrenos de la futura Casa del Mar y otros donde se proyecta construir un grupo de 154 viviendas para pescadores.

Igualmente en Estepona el secretario general visitó la Cofradía de Pescadores y delegación local del ISM, y asimismo la Casa del Mar, que actualmente se encuentra en avanzada construcción. Posteriormente se trasladó al grupo de viviendas que hace años construyó en esta localidad el Instituto Social de la Marina, donde

conversó con varios de sus adjudicatarios. Posiblemente se construya en esta localidad un nuevo

gobernador civil de Málaga, don José González de la Puerta, con quien trató de la posible cesión de terrenos al objeto de que al ISM pueda construir la Casa del Mar de Málaga.

El secretario general visitó las dependencias del organismo en Málaga, también la polyclínica para trabajadores del mar y celebró diversas entrevistas. A continuación estuvo en Torre del Mar, donde se trató de la necesidad de viviendas y de la creación de una unidad de Orientación Marítima. En Motril, última localidad de su recorrido, el señor Cortés estuvo en los nuevos locales de la Cofradía de Pescadores, obras de construcción de la Casa del Mar y terrenos en los que se va a construir un grupo de 200 viviendas para los pescadores de la localidad. ■

Instalaciones para captura de angula en los canales del Delta.

CON LOS PESCADORES DE LAS ENCAÑIZADAS

LA PRODUCCION DE ANGULA HA DESCENDIDO EN LOS ULTIMOS AÑOS

SAN CARLOS DE LA RAPITA (De nuestro corresponsal).—La cantidad en las capturas de angulas oscila, en opinión generalizada entre los pescadores, según la contaminación de las aguas habitualmente rentables.

A raíz de unos elevados precios, nuestro director interesó un trabajo sobre las angulas del delta del Ebro, uno de los primeros centros productores.

En la época de pesca, diciembre-enero, puede decirse que en los canales, desagués, márgenes del Ebro, lagunas litorales, cobra interés la captura de angula, que preparada por industriales de la zona es distribuida al mercado. Y los precios, que vienen manteniéndose altos (sobre las dos mil pesetas kilo), estimulan el perfeccionamiento de aparejos y medios de pesca. En ocasiones se exporta viva, concretamente al Japón, para su posterior desarrollo hasta convertirse en anguila.

El interés comercial de la captura se centra principalmente en los puntos de pesca, en determinados tramos del Ebro, mediante subasta pública para la concepción de su aprovechamiento y explotación, y en las lagunas litorales (Encañizada, Tancada, Goleta, Canal Vell), que bajo la administración de la Sociedad de Pescadores San Pedro, de Tortosa-San Carlos de la Rápita, se sortea anualmente la facultad de pesca.

Esta última modalidad, practicada exclusivamente por pescadores adscritos al Régimen Especial del Mar del Instituto Social de la Marina, es la que nos ocupa, por ser practicada en régimen cooperativo por gente de mar.

Toda la producción es vendida a los industriales que cuidan de su preparación y envasado en el mismo delta.

Estamos con los pescadores de la Encañizada. En sucesivos sorteos (se celebran éstos por San Pedro) y en otras campañas han pescado en los otros lagos, algunos repetidamente, por lo que están al día en todo lo que hace referencia a la angula, y nos informan:

—La angula entra procedente de la parte de Levante en el interior de Los Alfaques. Primero por la Tancada. Después, aquí. Normalmente suele entrar siempre por el mismo lado del canal de comunicación con la mar, en cordones que se prolongan. Pero ello depende en parte de la marea. Habitualmente entra de prima (desde el anochecer hasta las doce de la noche). También las tres primeras noches de luna, pero normalmente con la oscuridad.

—La capturamos —siguen diciendo— mediante ‘buzones’ que se colocan en las márgenes si el canal es ancho, con lienzos de tela metálica que canalicen la angula. Si el canal es estrecho, el ‘buzón’ se coloca en el centro con ‘alas’ de tela metálica a los lados.

Los meses de mejores capturas son los de diciembre y enero. Las máximas capturas registradas últimamente en un solo día han sido del orden de cien kilos en la Encañizada y de doscientos en la Tancada. Las máximas capturas que se recuerdan para un solo día son del orden de seiscientos kilos en la Encañizada, mil doscientos en la Tancada y mil quinientos en Canal Vell (hemos leído que en años pasados hubo una máxima producción anual de setenta mil kilos en todo el delta, siendo ahora ésta del orden de la décima parte). En la temporada que finalizó en abril 1975, sólo los lagos registraron una producción del orden de dos mil quinientos kilos, cuando en la temporada de los años 66-67 fue del orden de los nueve mil kilos).

Antes de nuestra guerra no se pescaba la angula en los lagos. Sobre 1945, los vascos la pescaban en el Ebro y también compraban en La Cava. Su captura se generalizó. Al principio se conseguía mediante salabres, mediante ramas de salsoña, entre cuyas hojas quedaba y luego se sacudían en un barreño. Estos medios de captura fueron evolucionando con el tiempo, acumulando experiencias.

Actualmente se pesca muy poca angula y se atribuye a la contaminación de las aguas. Y tal como se acaba la angula se pesca menos angula, que sufre captura exhaustiva. Antes, en estos lagos, la angula tenía tres meses de pesca y nueve de vida. Ahora han cambiado los números.

Formamos un amplio corro con los pescadores. Aquí están Comes, Gil, Caladuch, Gasparín, Ferré, Samper, Navarro, en animado diálogo, diciendo cada uno sus experiencias, sus impresiones, recordando detalles dados por viejos pescadores. Unos sentados sobre redes, otros sobre cajas, en el amplio cobijo frente a la Casa de los Pescadores. Como en los viejos barcos, una campana da las señales convenientes, que se oyen hasta más allá de las aguas del lago, entre cañaverales, ‘ullals’ (afioración de manantiales subterráneos), ‘erms’ (vermos), tierras a las que el tractor no llegó y en donde anidan patos, fochas...

Preguntamos a Sebastián cómo les gusta más la angula a los pescadores cuando hay ocasión; y nos dice que él prepara la sartén con unos dientes de ajo muy picados, aceite y coñac. Luego, las angulas en vivo. Un poco de pimiento rojo y dos trocitos de quindil. Con un buen tinto.

El sol comienza a declinar detrás del Montsià y, allá lejos, Monte Caro (‘Morro Port’ para los pescadores) tiene unas manchas de nieve. Las muletas de turismo de pesca regresan a la Casa. ■ LUIS MILLAN.

EL SECRETARIO GENERAL DEL I. S. M. VISITO LOS PUERTOS DEL LITORAL MALAGUEÑO.

dia de Pescadores y delegación local del ISM, y asimismo la Casa del Mar, que actualmente se encuentra en avanzada construcción. Posteriormente se trasladó al grupo de viviendas que hace años construyó en esta localidad el Instituto Social de la Marina, donde

grupo de viviendas para pescadores.

Durante la tarde del día 10, el señor Cortés, a quien acompañaban el delegado de Trabajo, presidente del Consejo Provincial del ISM y delegado provincial de este organismo, se entrevistó con el

AVISO A LOS NAVEGANTES

MALAGA.—Un aviso a los navegantes se insertaba el pasado día 17 de febrero en la prensa local malagueña por encargo de la Comandancia de Marina.

En dicho aviso se comunica que en el mar Mediterráneo, costa Sur, y en el lugar conocido por “Tajos Cala Higuera”, situado entre Punta del Cerro y Punta de la Rijana (distrito marítimo de Motril), existen proyectiles armados procedentes de un vertido antiguo con peligro de explosión.

En vista de ello, quedan prohibidos el fondeo y actividades subacuáticas en dicha zona. ■

BARBATE

ACUERDO CON UNA COMPAÑIA JAPONESA PARA COMERCIALIZAR CEFALOPODOS

BARBATE DE FRANCO (Cádiz).—Un importante convenio pesquero ha sido firmado entre la empresa armadora local Pesquerías de Barbate, S. A., y la compañía japonesa Vusasa Trading Co. Ltd., para la comercialización, a través de una firma exportadora de Las Palmas de Gran Canaria, de todas las capturas de cefalópodos que realice la flota de la citada compañía barbateña durante los tres próximos años. El convenio prevé una inversión inicial de medio millón de dólares, la cual será ampliada en un futuro a través de otros acuerdos conjuntos.

La empresa española Pesquerías de Barbate, S. A., posee cinco embarcaciones de pesca, en gran parte con base en el puerto grancanario, mientras que la compañía japonesa, que goza de gran prestigio en su país, se dedica, entre otras actividades, a la exportación e importación de productos alimenticios, entre los que destacan los productos del mar. ■

SANLUCAR DE BARRAMEDA

LA CHRYSLER DONA UN MOTOR DIESEL AL COLEGIO EL PICACHO

SANLUCAR DE BARRAMEDA (Cádiz).—La firma Chrysler España ha hecho donación al colegio El Picacho, del Instituto Social de la Marina, en esta localidad, de un motor Diesel-Barreiros D-35, de 200 CV., a fin de que los alumnos que cursan enseñanza de mecánica en dicho centro realicen mejor su aprendizaje práctico.

Es de destacar tan valiosa colaboración, por cuanto en la misma se vislumbra una toma de conciencia del mundo empresarial para una mayor relación con los centros educativos, de los cuales habrá de contratar, en el futuro, a su personal, en aras de un mejor rendimiento laboral de las empresas y de un más claro beneficio social. ■

POR UNA PATRULLERA SENEGALESA. A 35 MILLAS DE LA COSTA

PESQUEROS GADITANOS APRESADOS EN CABO VERDE

CADIZ (Logos).—Cinco buques pesqueros, con base en esta ciudad, han sido apresados por una lancha patrullera senegalesa, cuando faenaban a treinta y cinco millas de la costa de Cabo Verde.

La noticia ha sido confirmada en la Cooperativa del Mar—Asociación de Armadores de Barcas de Pesca—y los buques apresados son “Laze”, “Rinchador”, que pertenecen a la compañía armadora Copinsa; “Sierra Morena”, de don José López Merello; “Sudoeste”, de Campieo, S. L., y “Pettílan”, de don José Fernández Estévez, todas ellas embarcaciones de más de trescientas toneladas y con muy poco tiempo de servicio.

Cuando se encontraban faenando los buques, a las cuatro y media de la madrugada, una lancha patrullera del Senegal acudió al lugar y sus tripulantes les retiraron la documentación y les invitaron a seguir a la patrullera hasta el puerto de Dakar, donde quedaron los cinco barcos amarrados.

La tripulación de los cinco pesqueros, según las noticias que nos facilitan, se encuentra perfectamente atendida, recibe toda clase de atenciones no sólo del embajador español, señor Ochoa, sino también de las propias autoridades del país.

Tras las primeras noticias recibidas, los dirigentes de la Cooperativa de Armadores se pusieron inmediatamente en contacto con el embajador español en Dakar, que les ha facilitado los pormenores del apresamiento. Se sabe que la representación española en Senegal ha realizado inmediatamente las gestiones oportunas para lograr que los barcos regresen lo más pronto posible a su puerto de procedencia.

HUELVA

CARACTER SOCIAL DEL PLAN MARISQUERO, SIN PERJUICIO DE DESARROLLAR LA INICIATIVA PRIVADA

HUELVA (De nuestro corresponsal).—En visita oficial se trasladó a Huelva, el pasado día 5 de febrero, don Víctor Moro, siendo significativo el que éste haya sido el primer desplazamiento oficial al litoral peninsular (con anterioridad lo hizo a las islas Canarias). Su programa de trabajo durante los dos días de estancia en la provincia ha sido denso, motivado por ese deseo de tomar contacto directo con los problemas del sector.

En la Comandancia Militar de Marina conversó con el comandante, don Luis Ferragut Pou, sobre los principales problemas y situación pesquera en general de este litoral. A renglón seguido mantuvo reuniones tanto con el Grupo de Armadores de Buques Congeladores como con el de Grandes Arrastreros. A primera hora de la tarde se desplazó a los puertos de Ayamonte e Isla Cristina, prosiguiendo sus contactos con el sector mediante conversaciones con medios efectos al mundo del mar y con las Cofradías Sindicales de Pescadores respectivas.

De entre todas las manifestaciones hechas en estas sucesivas reuniones podemos destacar el anuncio de que la Dirección General de Pesca tiene en estudio planes de reestructuración que desembocarán en una Ley que propicie el desguace, para adaptar nuestra flota a las circunstancias de explotación y avances tecnológicos. En el ámbito de las relaciones internacionales manifiesta que se están llevando a cabo contactos con países en los que nuestra flota ha fondeado tradicionalmente y que desembocarán en la formalización de convenios a tal fin. Por último destacó la necesidad de evitar el

(Pasa a la pág. siguiente)

EL DIRECTOR GENERAL DE PESCA, QUE CELEBRO IMPORTANTES REUNIONES EN EL LITORAL ONUBENSE, PRESIDIO UNA SESION DEL P. E. M. A. R. E. S.

(Viene de la pág. anterior)

equilamiento de nuestra plataforma continental, debido a una sobreexplotación; y para ello destacó que toda política pesquera debe ir precedida de los estudios científicos correspondientes.

PLAN MARISQUERO

Presidió la reunión de la Comisión de Dirección del Plan de Exploración Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Subatlántica (PEMARES). Tras unas palabras iniciales del gerente del Plan, se dirigió a los asistentes don Víctor Moro, quien manifestó que tras el impulso recibido por el Plan a raíz de la visita realizada a Huelva por el subsecretario de la Marina Mercante, en esta reunión se determinarían las bases que sirvieran de puente para pasar de proyectos a realidades constatables, manifestando el interés que el Gobierno tiene en ello, señalando así mismo el eminentemente carácter social, sin que sea obstáculo el mismo para el desarrollo de la iniciativa privada, con que enfoca estos planes la Administración del Estado, siendo criterio-guía la racional y científica explotación de los bancos de cultivos.

Dentro ya de la sesión de trabajo de la Comisión, se concretó el principio de respeto y potenciación de los bancos a los mariscadores tradicionales, completándose los mismos por sectores que pudieran ser ganados a los marismos.

En esta misma reunión se aprobó la propuesta de establecimiento de un plan de alerta sobre la contaminación marítima en el litoral que abarca el Plan. Se trató también del posible destino de las parcelas experimentales, que en la actualidad están en situación de cesión directa a PEMARES, acordándose que en cuanto al destino de los productos en ellas obtenidos podrían facilitarse tanto semillas como ejemplares adultos a titulares de concesiones marisqueras. Se sometió a estudio el hecho comprobado de los perjuicios que ocasionan a los bivalvos las extracciones antrópicas de "gusanos" que, como se sabe, se utilizan como cebo en pesca deportiva, lo que, debido al auge que esta última está tomando, provoca su extracción para la posterior comercialización. Precisamente por este carácter económico se aprobó por la Comisión de Dirección una propuesta para la designación de zonas acotadas, donde pudieran extraerse sin perjuicio de los moluscos, y también el que PEMARES realizará experimentalmente las pruebas necesarias para la potenciación de la redada "gusano".

Por último se determinaron los requisitos para que los titulares de concesiones puedan acogerse al Plan, lo que llevará a la formulación de un contrato, aún sin estipular, pero que junto a la asistencia técnica que presta PEMARES, dichos titulares ofrecen todo tipo de información, tanto estadística como de producción obtenida, etc. De esta forma, esta iniciativa privada podrá acogerse a la bonificación que establece del Decreto 2.218/75 sobre el canon que grava las concesiones otorgadas en dominio público de las que goza PEMARES.

Tras la dilatada reunión de la Comisión Directiva del Plan, el director general de Pesca, se dirigió al puerto de Punta Umbría, donde celebró conversaciones con la Cofradía Sindical de Pescadores, finalizando de esta forma su estancia en Huelva. ■

LAS PALMAS

EL SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE, A LA PRENSA: "PODREMOS CONTINUAR PESCANDO EN EL BANCO SAHARIANO"

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—"Se podrá seguir faenando en los bancos pesqueros del Sahara, aunque habrá algunos condicionamientos que tendrán que salvarse", ha manifestado al periódico local "Diario de Las Palmas", el subsecretario de la Marina Mercante, Enrique Amador Franco.

"Espero que nuestras relaciones con Marruecos sean lo suficientemente sólidas —agregó— para continuar con nuestras actividades pesqueras en aquella zona. La situación no será como antes, pero creo que a Marruecos le interesa que entre los países que utilicen el banco uno de ellos sea España".

Por otra parte, el señor Amador Franco manifestó al diario grancanario que la problemática de la Marina Mercante estriba en la necesidad que tiene el Gobierno de frenar los precios de los fletes y todo lo relacionado con este sector.

Al referirse a los proyectos de su departamento a realizar en el archipiélago canario, el almirante Amador dijo que el objetivo es que existan comunicaciones modernas entre todas las islas. "Ahora bien —señaló—, para que este plan se cumpla es necesario que el Ministerio de Obras Públicas se interese en el tema. Como se sabe, se ha iniciado un puente marítimo entre Las Palmas y Tenerife con barcos adquiridos en el extranjero que ofrecen las condiciones exigidas por las necesidades de la navegación en el archipiélago". ■

SEGUN DON VICTOR MORO

"HAY UN CONVENIO DE PRINCIPIO CON MARRUECOS"

ARRECIFE DE LANZAROTE.—"Los buques de pesca españoles podrán seguir faenando en el futuro junto a las

costas saharianas mediante un convenio establecido en principio con Marruecos y cuyas conversaciones para ultimarlo, por representantes de ambos países, se iniciarán en breve", ha declarado en Arrecife el director general de Pesca, Víctor Moro.

El señor Moro se reunió durante cerca de tres horas, en la Casa Sindical, con cinco comisiones de armadores, pescadores e industriales conservadores, quienes le expusieron su preocupación ante lo incierto del futuro de las aguas del Sahara.

En el sector pesquero trabajan diecisiete unidades sardineras que dotan de materia prima a las cuatro fábricas de conservas instaladas en Arrecife y otras setenta, de menor tonelaje, dedicadas sus capturas de distintas especies a la venta en fresco o en salado al mercado del archipiélago canario.

En cuanto al sector de la flota lanzaroteña que faena en aguas de Mauritania, y cuyos quince motopesqueros se encuentran amarrados en el puerto de Arrecife y sus tripulaciones en paro forzoso a consecuencia de las dificultades de venta de sus capturas a la empresa Imapec, radicada en dicho país africano, el director general manifestó que consideraba el problema difícil de resolver, pero que efectuaría urgentes gestiones en Madrid con objeto de intentar resolverlo, bien logrando un aumento en el precio o buscando nuevas salidas a la corvina, especie que allí se pesca en grandes cantidades.

Manifestó por último el director general de Pesca que en el más corto plazo se gestionará el desguace de las antiguas unidades de la flota pesquera de Lanzarote para ser reemplazadas por buques más modernos y de mayor rendimiento económico. ■

LANZAROTE

LA FLOTA CORVINERA VOLVERÁ A MAURITANIA

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Quince barcos de la flota corvinera de Lanzarote, que desde finales del año pasado se encontraban amarrados al puerto pesquero de Lanzarote, volverán a su actividad, según ha manifestado el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores San Ginés, Francisco Toledo.

El patrón mayor hizo unas declaraciones al regresar de Madrid, donde sostuvo dos entrevistas con el director general de Pesca, Víctor Moro Rodríguez. El director general informó al señor Toledo de las gestiones realizadas después de su reciente visita a Lanzarote.

Parece probable la salida de los corvineros hacia Mauritania, así como la concesión de un crédito a la Cofradía de San Ginés. Asimismo, el señor Moro comunicó al patrón mayor que se realizan gestiones para instalar en Arrecife una fábrica de harina de pescado y un almacén frigorífico. ■

TENERIFE

COOPERACION HISPANO-SOVIETICA

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—La empresa mixta hispano-soviética Sovhispan instalará un nuevo complejo de actividades pesqueras en Tenerife, con una inversión próxima a los cien millones de pesetas, informan círculos del sector.

El citado complejo contará con diversas instalaciones de servicio para los mil quinientos pesqueros soviéticos que faenan en la zona y mantienen sus bases en las islas Canarias.

Asimismo, será construida una planta industrial de tratamiento y transformación de pescado, con una capacidad de producción de unas 5.000 toneladas anuales, que serán dedicadas en su mayor parte a la exportación, lo que supone una entrada de capturas superior a las 6.500 toneladas al año.

Dentro del plan de inversiones previsto por Sovhispan, hacia el mes de mayo se abrirá una representación de la sociedad en Moscú, que contará con siete empleados administrativos. Asimismo, la compañía abrirá una oficina en Madrid, en señal de reciprocidad.

La oficina de Sovhispan en Moscú contará también con una sala de exposiciones, que estará destinada a realizar diversas muestras de productos españoles, de cera a la introducción de la industria en el mercado soviético.

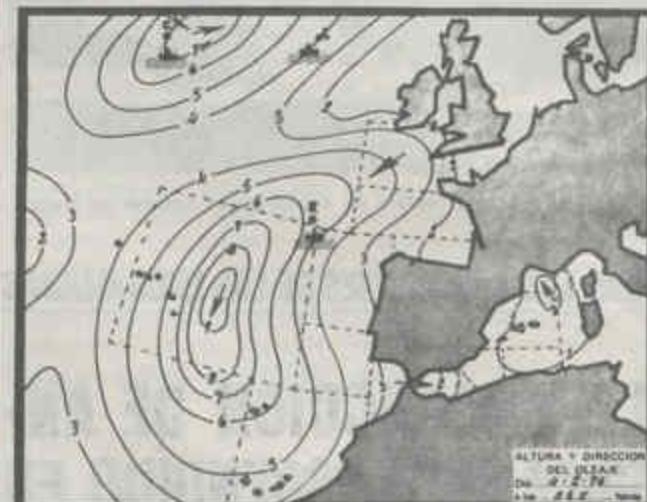
En resumen, la inversión programada por Sovhispan para 1976 con el complejo de Tenerife y sus oficinas en Moscú y Madrid, supera los 150 millones de pesetas.

Durante el año 1975, la citada empresa realizó exportaciones por valor de 1.390 millones de pesetas, de las que 750 millones fueron en productos pesqueros y otros 840 en la venta a la URSS de una red de veinte supermercados. ■

TIEMPO en MAR



Por FERNANDO MEDINA



EL DAMERO MARINERO

SOLUCION AL PUBLICADO EN EL N.º 125

... doquier que el hado en su furor me impela,
tu dulce nombre halagará mi oido.
¡Adios!... Ya cruje la turbante vela...
el ancla se alza... el buque, estremecido,
las olas corta y silencioso vuelta!"

Leídas verticalmente las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas, deberá decir: G. GOMEZ DE AVELLANEDA: "A PARTIR".

DEFINICIONES

- A. Grupo de estrellas que forma una V, de la constelación boreal del Toro, entre las que figura Aldebarán
 - B. En plural, amarradura de un cabo a un objeto, bien sea para asegurar el cabo mismo o para mover o suspender el objeto
 - C. Resplandor que anuncia la salida del Sol
 - D. Libres, desembarazados
 - E. Lados entre los cuales media la cajera de un móton o de un cuadernal
 - F. Nombre de un árbol terebintáceo del Río de la Plata, que alcanza más de 20 metros de altura y cuya madera, resinosa y de color rojo oscuro, se emplea en la construcción naval
 - G. Conducto de acero o hierro, que va desde la cubierta del castillo al forro exterior para permitir el paso de la cadena del ancla y alojar a ésta durante la navegación
 - H. Faja de unos 17 grados de anchura que tiene a la eclíptica por línea central y en la cual se hallan comprendidas las órbitas de todos los planetas. Se divide en doce signos o partes
 - I. Inclinan lo que está vertical y aun lo ponen completamente tendido
 - J. Sacudidas y golpes fuertes que dan las velas que flamean o se están cazando o cargando con viento frescachón
 - K. Nombre del disco o marca obligatoria de franco-bordo de un buque
 - L. Masas de agua dulce helada que flotan a la deriva
 - M. Va para atrás el buque
 - N. Islas, porciones de tierra rodeadas de agua por todas partes
 - O. Puntas de tierra que entran en el mar, generalmente llanas, a diferencia de las altas y peñascosas que forman cabos o promontorios
 - P. Pequeñas lagunas costeras temporales, frecuentes en las costas bajas y arenosas de los países áridos y semiaridos. Al evaporarse el agua en verano, dan lugar a precipitaciones salinas
 - Q. Distancia máxima a que puede verse un faro o escuchar un radiófaro o estación radioeléctrica
 - R. Repuesto de efectos de maniobra, máquinas, etcétera
 - S. Estrella de primera magnitud. Alta de la constelación del León
 - T. Al revés, acción de remar
 - U. Ninfas que, según los gentiles, residían en los ríos y en las fuentes
 - V. Navegasen en contra de la dirección del viento en el menor ángulo posible
 - X. En plural, antiguo arte de pesca, hoy en desuso, que se empleaba en el Guadalquivir para pescar peces pequeños, consistente en una manga muy larga de red fina
 - Y. Hallas una isla, tierra, mar o bajo ignorado o descubierto
 - Z. Al revés, toldo de paño burdo que se ponía en las galeras para resguardar a la gente de la lluvia y del sol

142	110	16.	121	102	135		
153	143	122	13	77	24	160	
166	137	157	117				
109	172	3	126	132			
56	105	41	163	10	4.	55	7
57	63	40	20	80	140	90	
81	127	54	62	30	116	68	
112	12	42	33	22	98	6	
113	161	138	128	58	152		
21	4	13	83	64	52	49	3
136	18	73	171	141	108	158	2
99	9.	14	23	76	59	39	8
85	150	130	115	165	65		
154	144	17	134	74	100	36	
123	46	118	95	75	70	155	
16	69	50	146	132	88	168	
148	2	61	29	53	34	97	
5	94	44	169	159	119	86	
86	120	111	170	106	131		
124	114	164	104				
32	19	139	129	7	91	149	
125	151	15	167	37	60	101	
67	82	11	1	92	25	43	
145	38	28	87	48	66	96	



**ARMADORES BUQUES FRIGORÍFICOS
CONSIGNATARIOS-FLETADORES
ESTIBADORES**

FLOTA

"Horus": 92.000 pies cúbicos

"Lago Negro": 50,000 pies cúbicos

Cádiz: Avda. Generalísimo, 2 Teléf. 27 47 50-27 46 54 Cables: Cumati
sa. Telex: 76036 USA Puerto Santa María: Muelle comercial s/n
Teléf. 86 21 81 Cables: Cumatex Telex: 76036 USA

EFEKTOS NAVALES
PAULINO FREIRE, S. L.

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

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

CAMARAS FRIGORIFICAS

**FACTORIA:
DARSENA PESQUERA,
MUELLE DE LEVANTE**

OFICINAS:

AVENIDA DEL PUERTO, 1. 6.^o
Teléfono 23 56 04 (5 líneas)
Telex: 76012 FCISA

FRICOISA
frio comercial e industrial. s. a.

Fidei

DIRECCION TELEGRAFICA:
FRICOISA

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



**LA GOLETA "NORMA Y GLADYS"
VISITA PUERTOS ESPAÑOLES**

La goleta **Norma y Gladys** visitará Málaga y Barcelona en marzo. Aunque las fechas exactas de sus visitas dependen de su velocidad de crucero en el Atlántico, se espera que el barco permanezca en Málaga entre el 5 y el 9 de marzo, y en Barcelona, del 13 al 15 del mismo mes.

Estos dos puertos españoles van a ser los dos primeros que toque en el viaje que llevará al **Norma y Gladys** en un extenso recorrido por Europa Occidental. La visita del navio a Europa tiene por objeto publicar la creciente necesidad de adoptar medidas de conservación de la fauna marina, y con relación a España, dar un mayor énfasis a la común tradición marinera que España y la provincia de Terranova comparten.

En la bodega del Norman y Gladys se ha montado una exposición que advierte de la amenaza que representa el hombre para los recursos vivientes de los mares, especialmente en los grandes bancos de Terranova, y pone de relieve la necesidad de una Dirección de la Pesca como un medio de conservación de los recursos pesqueros para utilización de generaciones futuras. El barco estará abierto al público durante sus visitas a Málaga y a Barcelona.

Cuando el visitante entra en la sala de exposición, ve en seguida una gran cantidad de modelos en forma de peces, que ilustran la verdad de las declaraciones de John Cabot en cuanto a la abundancia de las aguas tan fértiles en peces de Terranova cuando las vio por vez primera en 1497.

Luego, el visitante aprende cómo la reunión de la fría corriente de Labrador y la cálida corriente del golfo encima de la plataforma submarina atlántica de Canadá produce condiciones propicias que hacen de estas aguas la pesquería más rica del mundo.



WE MUST KEEP OUR SEA ALIVE. WIJ MOETEN ONZE ZEE LEVEN Houden. IL NEUT PRESER-
TEGER DE RESOURSES VINAANDE VAN DE MEE. SCHUTZT DAS LEBEN IM MEER. PROTEGE
RA MINHA TERRA MARINHA DA ZEIT. DEFENDAMOS O LESTE NOSTRO MARE. — — —
VI MA BESKIJF. LIJNEN ST. SKRIJF. VAR TEADS QUE PRESERVAMOS A VIDA DO NOSSO MARE. MI
DE ENVELHEDER SAIBER. SIEBEN OCEANEN DEBEMOS CONSERVAR LA VIDA DE NUESTRO MARE.



Hace solo cincuenta años, centenarias de goletas como la Norma & Gladys escabean bercecos en las aguas de los Grandes Bancos. Tantanova misma tenía una flota de más de 300, de las cuales la Norma & Gladys es, quizás, la última. Construida en la bahía Trinity, en Terranova, de pícea y abedul de la región, fue lanzada en 1945. Aun en ese entonces era una de las últimas goletas de su clase. Pescó en los Grandes Blancos hasta 1952, cuando fue convertida en un buque de carga costero a motor, función que desempeñó durante veintisiete años. Hace dos años, fue comprada por el Gobierno de Terranova, con una crica otorgada por los Museos Nacionales de Canadá, y reconstruida, y su aparejo y cordaje originales fueron cuidadosamente restablecidos.

Abora este barco histórico está navegando por los puertos del Caribe y América Latina, tanto para fortalecer los viejos lazos comerciales y amistosos que ha tenido Canadá en esta área, como para forjar nuevos lazos de cooperación, a fin de realizar el concepto de la zona de 200 millas para pesquerías y el control de los recursos en el mundo entero. La goleta Norma & Gladys le dará a la gente de muchos países diferentes una percepción viva de la historia romántica pero severa de la pesquería atlántica. En su bodega lleva una exposición que previene la amenaza que ejerce el hombre sobre la vida del mar, y que indica maneras de conservar la vida de los océanos a beneficio de las generaciones venideras.

Desde la época del descubrimiento de Terranova, la pesquería ha sido siempre la ocupación más importante de sus habitantes. En 1497, John Cabot describió las aguas costeras de este continente tan llenas de peces. Desde el adven-

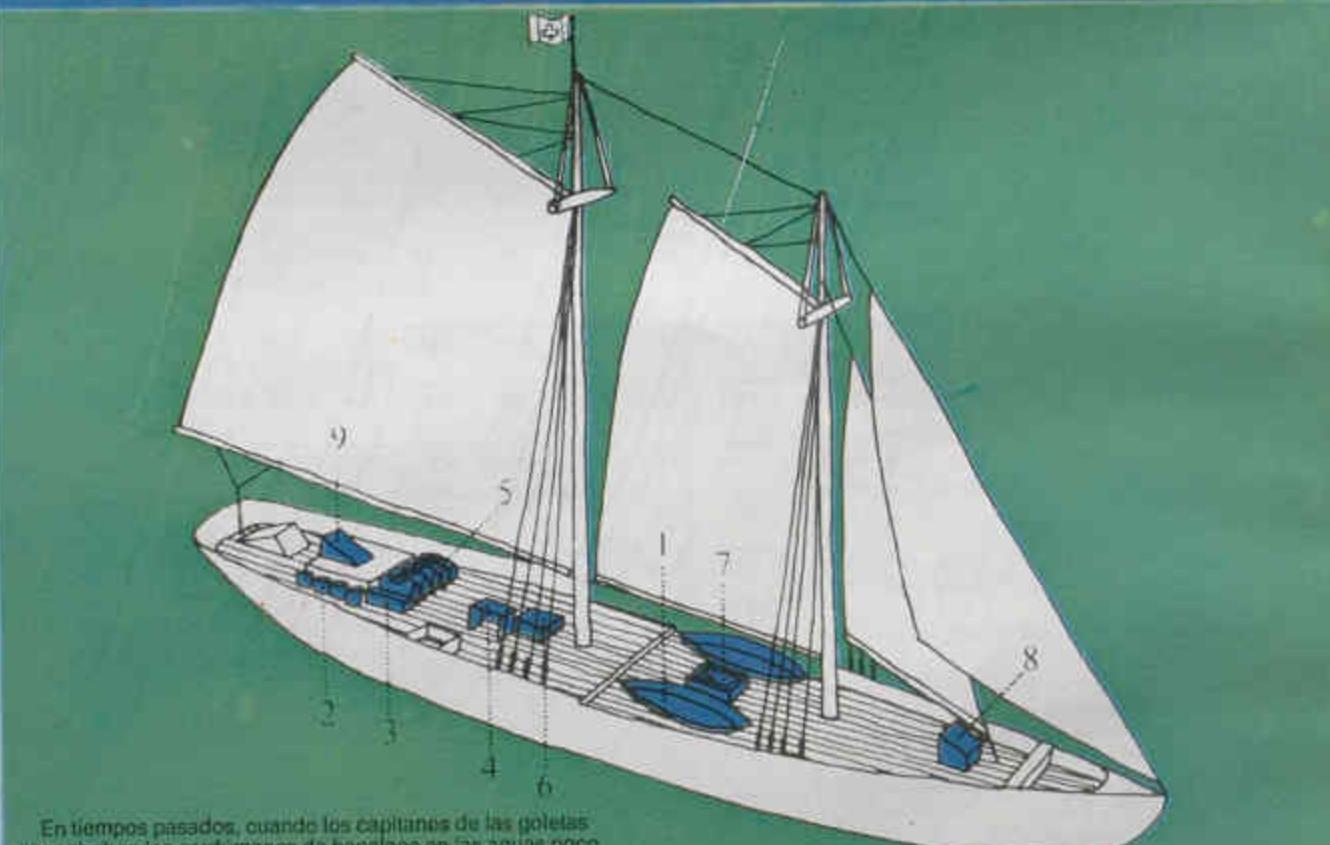
miento de las tallas de tamaño de largo alcance, la cantidad de peces en los Grandes Bancos ha disminuido drásticamente. El viaje de la goleta Norma & Gladys está destinado a subrayar que la protección de la cosecha pesquera es importante para todas las naciones.

Aunque Terranova ha sido una isla de pescadores durante más de 400 años, su economía ha crecido y se ha diversificado desde su ingreso a la Confederación Canadiense hace un cuarto de siglo. Rica en energía hidroeléctrica, recursos minerales y madera, Terranova se aprovecha también de su situación única, tan próxima a Norteamérica, su punto a Europa

La gente de Terranova previene en su mayor parte de la Gran Bretaña. Muchas veces su manera de hablar manifiesta la región de su ascendencia. El habla de Terranova está matizada de expresiones empleadas en Inglaterra, Irlanda y Escocia hace más de 100 años.

La capital de la provincia es St. John's, tal vez la ciudad más antigua de Norteamérica, donde vive casi la mitad de los 530 000 habitantes de la isla. Los demás viven dispersos en los "outports", que son pequeñas comunidades situadas en los miles de bahías que se encuentran a lo largo de las costas.

Hasta bastante recientemente, muchos de estos pueblecitos eran extremadamente aislados. Hoy día, una red moderna de comunicaciones y transporte les ha permitido un mayor contacto económico, social y cultural con el resto de la Provincia, y con todo Canadá.



En tiempos pasados, cuando los capitanes de las goletas encontraban los cardumenes de bacalao en las aguas poco profundas de los Grandes Bancos, echaban sus anclas. Lanzaban los DORIES 1 por los costados del barco, y dos tripulantes salían a remo en cada uno, para empezar otro largo día de pesca. Los tripulantes de los "dories" mantenían arrollados sus sedales en cubos llamados TRAWL TUBS 2, junto con los anzuelos y el cebo. Mientras un hombre remaba, el otro extendía el sedal poco a poco por la popa del "dory." Cuando los sedales de nuestra estaban puestos, para marcarlos y para que no se sumergieran, se ataban a sus cabos boyas que se guardaban en cajones que tenían el extraño nombre de GURRY KIDS 3.

Si el capitán había elegido un buen lugar, llegaban los "dones" a la goleta cargados hasta las regatas de bacalao. Luego eran alzados los peces, y colocados en los cajones de embalaje encima de la cubierta de la goleta. Allí, tres hombres corataban, abrían y destripaban los bacalaos encima de una mesa llamada la **SPLITTING TABLE** 4, echando las cubiertas y todas las entrañas menos los hígados, que se ponían en cubos llamados **LIVER BUTTS** 5. Se introducía un "tryer" (pieza de estufa), por la abertura cuadrada encima del "liver butt" para calentar los hígados y extraer el aceite de hígado de bacalao. Finalmente, después de ser lavados en

grandes cubos llamados "puncheon tubo," se bajaban los bacalao por una escotilla llamada FISH HATCH 6 y por la MAIN HATCH 7 a la bodega, donde eran salados cuidadosamente y almacenados hasta que el barco estuviera lleno y de vuelta a su puerto de origen. Era un gran honor (y muy lucrativo, además), ser la primera goleta en volver al puerto con la bodega llena de bacalao salado.

Al terminar su trabajo del día, los tripulantes más jóvenes iban a dormir en el FO CESTA 8, mientras el capitán y los tripulantes mayores se instalaban en un camarote en la proa, el AFTER CABIN 9 para dormir, contar historias de aventuras marinas y proyectar imágenes de burlar a los otros pescadores.

pasadas y proyectar maneras de curar a los otros pescadores. Centenares de estas goletas, y miles de "dorimén"—franceses, portugueses, españoles, y gente de Nueva Inglaterra, Nueva Escocia y Terranova—siguen los bacalaores a los bancos más fértils y más populares, creando así comunidades transitorias con tradiciones, leyes, castigos y festivales propios. A pesar de su espíritu intensamente competitivo e independiente, los pescadores del pasito de todas las naciones trabajaban juntos para vencer a sus enemigos comunes, las tempestades y la niebla.