

LOS REYES INAUGURARON LA CASA DEL MAR DE AVILES

En el transcurso de su reciente visita a Asturias, don Juan Carlos y doña Sofía inauguraron la Casa del Mar de Avilés, del Instituto Social de la Marina. Sus Majestades recorrieron detenidamente todas las instalaciones. En la fotografía contemplan una exposición de maquetas de Casas del Mar. Les acompañan el presidente del Gobierno y el presidente del ISM.



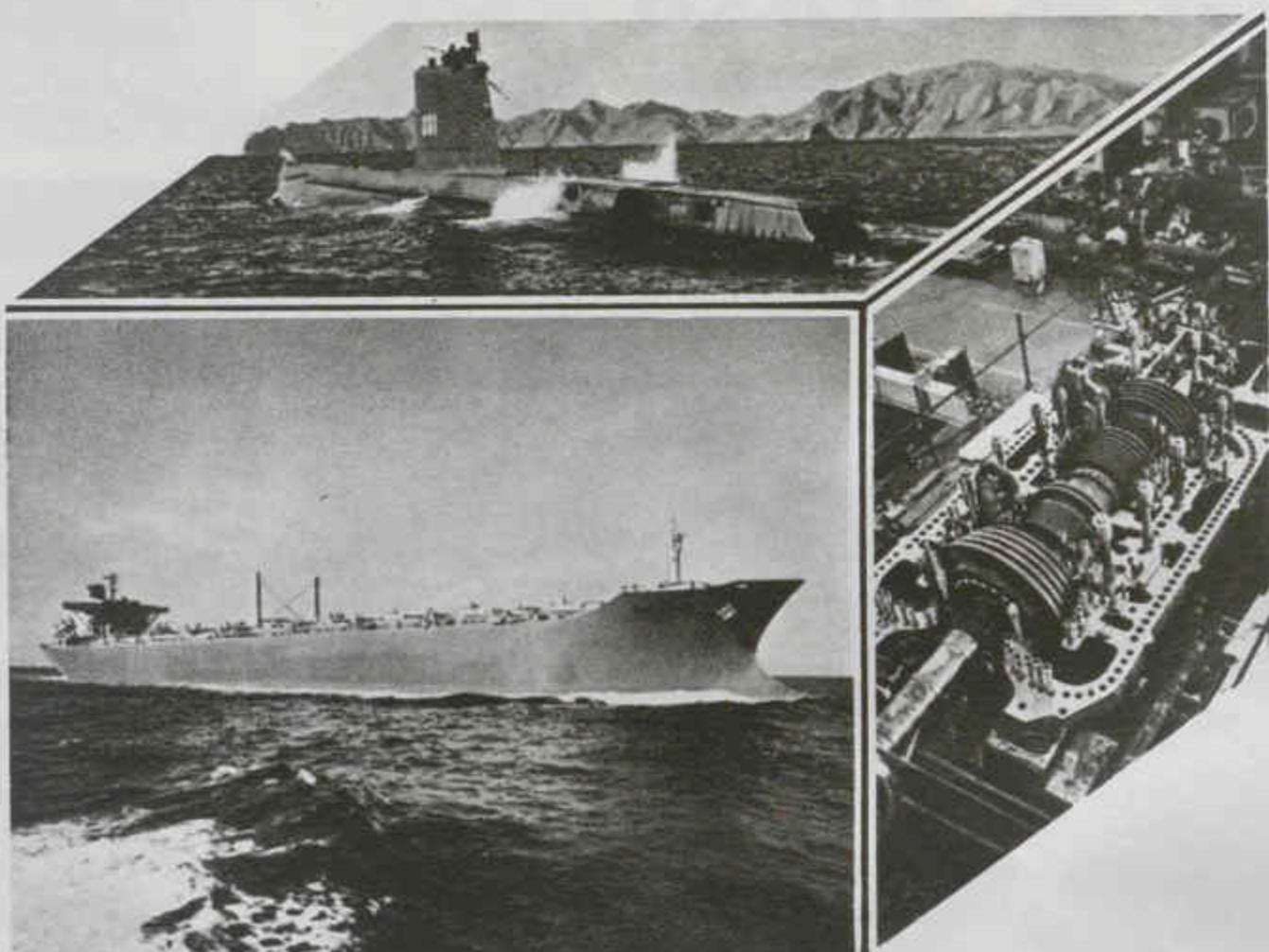
PROBLEMA PARA LAS RIAS ALTAS



En la impresionante fotografía de Blanco pueden apreciarse los tres focos de incendio que se produjeron tras la explosión del 'Urquiza'. La columna de humo de la derecha oculta al petrolero, envuelto en llamas. El vertido de crudo ha contaminado las rías altas y el Gobierno las ha declarado 'zona catastrófica'. Ahora se lucha por liberar del petróleo aguas y playas y se investiga sobre las causas del accidente.

EMPRESA NACIONAL

"BAZAN"



CONSTRUCCION DE BUQUES DE GUERRA
Y MERCANTES DE TODAS CLASES
REPARACIONES EN GENERAL

- Equipos propulsores instalaciones terrestres de turbinas y diesel.
- Calderas marinas y terrestres.
- Armas navales y municiones.
- Maquinaria auxiliar, grúas locomóviles, artefactos navales, material agrícola, etc.

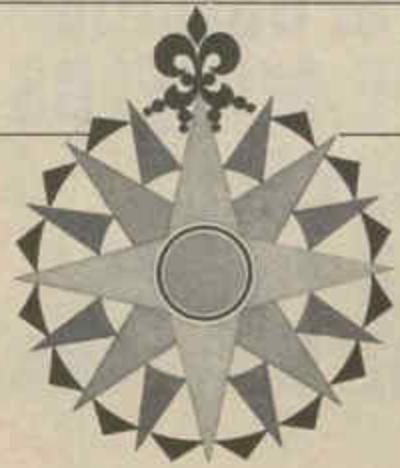


Factorías en:
El Ferrol del Caudillo
Cartagena
San Fernando (Cádiz)

Fábricas de armamento en:
San Fernando (Cádiz)
Cartagena

Diques Secos y Flotantes





MONSTRUOS EN LA MAR



I ahora mismo estuviessen los hebreos antiguos del Talmud y de la Cábala en La Coruña, junto al faro antiguo famoso, de Breogán céltico o de Hércules griego, podrían sospechar, de acuerdo con sus mitos, que el petróleo derramado por el "Monte Urquiola" era la baba o la podre interior de Leviatán. Graves y Patai han publicado unas notas acerca de esta bestia marina en su tan conocido libro "Los mitos de los hebreos", pero nunca nos han dicho de dónde les habían llegado a los hebreos noticias del océano, ya que no parecen haberse asomado jamás al Índico y no haber visto otro mar que el Mediterráneo Oriental. Una constante de aquel pensamiento mítico es que primero fueron las aguas. En la época anterior a la Creación, Ráhab, príncipe del océano, se rebeló contra Dios, que le ordenaba abrir la boca y tragarse todas las aguas del mundo. Ráhab le dijo a Dios:

—Señor del Universo, déjame en paz!

Inmediatamente, Dios "lo mató a patadas y hundió su cadáver bajo las aguas, pues ningún animal terrestre podría soportar su hedor". Para unos, Leviatán tiene forma de ballena; para otros, los menos, de cocodrilo; ahora, para muchos, podrá tener forma de petrolero. Los colmillos de Leviatán "difundían el terror, de su boca salían fuego y llamas, de las ventanas de su nariz humo... Vagaba por la superficie del mar, dejando una estela resplandeciente, o por su abismo inferior, haciendo que hirviese como una olla". Imaginen el naufragio de un gran petrolero, que comienza a arder y suelta petróleo de sus tanques, produciendo una marea negra. Es una imagen valedera de Leviatán en el mito hebreo, máxime cuando se acepta que Leviatán mancha el mar, y cuando lo toma la violencia y se mueve irritado "produce un cataclismo tal que deben transcurrir setenta años para que se restablezca la calma en el mar". Si el "Monte Urquiola" encallado a la entrada de la bahía coruñesa es como figura de Leviatán, ¿vamos a tener que esperar los gallegos setenta años para que el mar quede limpio, haya percebes en las rocas, fanecas en la ría, almejas y berberechos en los arenales?

A pocos hombres se les ha concedido el ver a Leviatán. Una vez, Rab Saphra, viajando por el mar, vio a un animal con dos cuernos, que sacaba la cabeza fuera del agua. Grabadas en los cuernos llevaba estas palabras: "Esta minúscula criatura marina, que mide apenas trescientas leguas de largo, está en camino para servir de alimento a Leviatán". Eso da idea del tamaño del petrolero, es decir, de la bestia llamada Leviatán. En B. Baba Bathra, 75 a, se lee que Leviatán, como Ráhab, exhala un hedor terrible. "Si no fuera porque de vez en cuando el monstruo se purifica olfateando el aroma de las flores del Paraíso, todas las criaturas de Dios se asfixiarían, seguramente". Afortunadamente, Leviatán está ahora confinado



Este es verdaderamente el océano del gallego, el mar de los ártabros, fértil en peces, violento, la piel limpia, vivaz. El petróleo que ahora mismo lo mancha es peor que la baba del antiguo Leviatán.

en una caverna del océano, solitario. Tuvo hembra, pero Dios la mató, de miedo que procreasen otros leviatanes. Con la piel de la hembra de Leviatán se hicieron Adán y Eva brillantes vestidos, y la carne de ella está conservada en salmuera, para el banquete de después del Juicio Final. También, parece ser, la carne de Leviatán, limpia y aderezada, será comida. Pero solamente será comestible al final de los tiempos. Yo mismo, cualquiera, puede entender que el comer carne de Leviatán equivale a comer productos alimenticios obtenidos del petróleo, si actualizamos el mito, o vemos como mito y simbólicamente la presencia, y poder y riqueza, del petróleo.

En fin, nos ha tocado la china a los gallegos; le ha tocado al mar de los ártabros —que basta decir su nombre para que aparezca ante los ojos la verde, espumante, viva superficie, con la huella de los pies del viento, como en el poema de Swinburne— la aparición súbita de Leviatán una mañana de mayo, soltando fuego y baba negra, sembrando muerte y destrucción, y bien difícil y lenta será la restauración de la vida en las aguas, la limpieza de las oscuras rocas y de los blancos arenales.

Dios tiene, como dije, sujeto a Leviatán, lo que no impide su ira y los desastres. Pero el hombre, ese suplemento de Dios, debía razonar sobre sus propios leviatanes, los que ha creado con su técnica. Parece más de aventura y despreocupación que de reflexión y

(Pasa a la pág. siguiente)

EXPOSICION DE MODELOS NAVALES EN PALMA DE MALLORCA



Atunero de Concarneau, 1900. Autor: Javier Pastor.

En la capital balear y con motivo de la III Semana Internacional, VIII Trofeo Su Alteza Real Princesa Sofía, ha tenido lugar una Exposición de Modelos Navales y Barcos en Botella, como uno de los actos culturales que se han unido al programa de vela deportiva que anualmente organiza la Federación de Vela.

En la Exposición, que tuvo lugar en el palacio de la Lonja, con una cuidada presentación y eficaz iluminación, se exhibieron 190 modelos de embarcaciones, una veintena de barcos en botella y una interesante aportación de pintura de vela deportiva de Forteza, una colección de dibujos a pluma de barcos mercantes y de guerra de Miguel Salvá, acuarelas de Fausto Morell, representando clippers, cartas antiguas, accesorios, etcétera.

En la sección dedicada a coleccionistas hay que señalar interesantes aportaciones de antigüedades, entre las que se encuentra un navío de marfil de Llorente, de finales del siglo XVII; piezas de la colección March, de inestimable valor, con un navío de principios del siglo XIX, cuya jarcia firme está realizada con cabello humano y crin animal de diferentes gruesos, en cuya cubierta —pese a sus veinticinco centímetros de eslora— se aprecia a los miembros de su dotación; sus botes a flote están amarrados a sus tangones en una azulada mar de simétrico rizado. Había una estupenda colección de jabeques, realizados

por el ya desaparecido experto modelista Vicens, así como una fragata de minucioso aparejo, del mismo autor, propiedad de Antonio Massot. También entre los coleccionistas figuraban las obras de la colección Perlas Manacor, que habitualmente se exhiben en el Museo del Palau, de Manacor, todas ellas perfectas realizaciones del artesano Antonio Sancho.

Fue premiada la aportación de los Cerdá, padre e hijo, y las de Mas Madroñal y Cerdá Martorell, por su abundante labor de conjunto, llena de calidad en los dos primeros y de variedad en el último. Como piezas individualmente destacables, una carraca flamenca de Mas Bataller, un cutter de Bonet, galeón de Gosálvez y los faluchos y pailebot de Repiso.

Fuera de concurso, como miembro del Comité Ejecutivo de la Semana, exhibió su colección de barcos en botella y modelos Javier Pastor, que cuidó de la organización y montaje de la muestra, que hay que agradecer a la Federación de Vela, ya que al tiempo que rige la competición deportiva, presta atención a estas actividades de tipo cultural, que en este caso recuerdan a las gentes cómo fueron las naves en épocas pasadas y a la vez fomentan esta actividad del modelismo naval, en tantos aspectos interesante, desde el simplemente decorativo, al de su importancia como documento o testimonio. ■ JAVIER PASTOR QUIJADA.

CUNQUEIRO MONSTRUOS EN LA MAR

previsión mandar un leviatán de cien mil toneladas hacia una costa donde cerca de medio millón de gallegos vive de las cosechas marinas. Si Dios tomó tantas precauciones con su Leviatán, ¿cómo toma tan pocas el hombre con los suyos? Antaño, nosotros los gallegos, teníamos santos taumaturgos entre nosotros: San Ero, que escuchando un pajarillo echaba una siesta de trescientos años, o San Gonzalo, quien rezando Avemarías hundía una flota normanda. Uno de ellos podría, desde el faro coruñés, detener a Leviatán, a los leviatanos de la técnica moderna, con su mano o su voz, y limpiar el océano con la mirada de sus ojos. Pero los taumaturgos han sido sustituidos por los técnicos del detergente y del biodegradante, y la turba rusa, etcétera. Cuántos años habrá que esperar para que al viejo traje del mar, que ondula al viento, le limpien las manchas de grasa y volvamos a verlo, enorme y delicado, alegre, acercándose a la tierra con su corona de espuma? ■ A. C.

(Viene de la página anterior.)

Cartas al Director

INFORMACION SOBRE MODELISMO NAVAL

Señor director:

En el número 128 de mayo actual de HOJA DEL MAR leí la carta que sobre modelismo naval envió don Javier Pastor Quijada, de Palma de Mallorca, en la que solicita información sobre la colección de planos que, en su día, fueron editados por el Servicio Exterior de Falanges del Mar.

Como buen aficionado a estos trabajos de modelismo, comprendo el interés del señor Pastor Quijada, y, por esta razón, dado que dispongo de dichos planos desde el año 1957, puede establecer contacto conmigo, con objeto de que yo pueda facilitarle fotocopias de aquellos planos que más le puedan interesar.

A continuación doy un detalle de los planos, folletos y hojas sueltas de que dispongo del Servicio Exterior de Falanges del Mar:

Folletos:

“Jarcias, nudos y aparejos”.

“Instrucciones para el embalaje de modelos navales”.

Hojas:

“Herramientas más usuales”.

“Construcción del casco (1)”.

“Construcción del casco (2)”.

“Timón, bitas, escobenes y cornamusas”.

“Portillo, guías, serviola, bomba achique y guindolas”.

“Cabrestantes y molinetes”.

“Cañón pedrero y bombardas”.

“Anclas y cadenotes”.

“Bauprés, con jarcia firme”.

“Cofas, crucetas y tamboretas”.

Planos:

“Embarcaciones primitivas” (currach, piragua, balsa).

“Dorna 1900. Bonitera 1910”.

“Laúd ROSA (barca levantina, siglo XIX)”.

“FLECHA, falucho mediterráneo, 1830”.

“Faluña de almirante de un navío de tres palos, siglo XVIII, y barca-polaca de la Armada Española, siglo XVII”.

“SANTA MARÍA, carabela, 1480”.

“YUGO, bergantín-goleta, 1800”.

“PRINCESA, goleta de gavias, 8 cañones de 18, 1825”.

“ISABEL, fragata mercante, 1650”.

“NUMANCIA, fragata blindada, 30 cañones de 20, 1863”.

“REAL FELIPE, navío de tres puentes, 1690”.

Le saludo atentamente. ■ E. ABASCAL RODRÍGUEZ. General Zubillaga, 14, 3.º. OVIEDO.

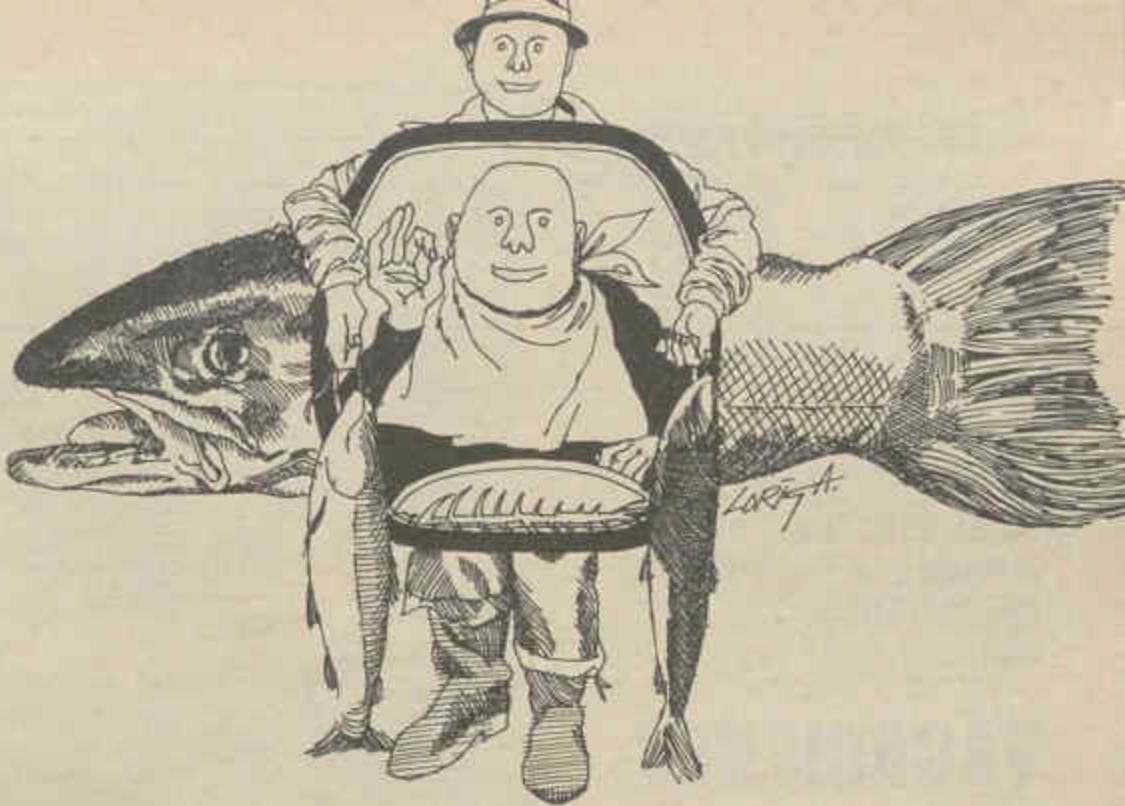
COLABORACIONES ESPONTANEAS

Agradecemos la atención que muchos lectores tienen con ‘Hoja del Mar’ al enviar colaboraciones espontáneas. Deberán comprender, no obstante, que nos vemos imposibilitados a publicarlas en la mayor parte de los casos, toda vez que las informaciones que se van produciendo a impulsos de la actualidad obligan a ocupar el espacio disponible.

En el uso de una costumbre que se sigue en la totalidad de los medios informativos mundiales, ‘Hoja del Mar’ no mantiene correspondencia sobre las colaboraciones que no han sido expresamente solicitadas por la dirección de la revista.



Por
NESTOR
LUJAN



SU ALTEZA EL SALMON

CUANDO escribo estas líneas estamos todavía en época de salmones. De hecho escribo bajo la inspiración de un magnífico salmón que acabo de comer en papillote que, como se verá, es la manera que prefiero a este príncipe de la primavera de los ríos del Cantábrico y gallegos. A ellos afluye por estos días la "horde plateada" de los salmones. Y es el bocado más exquisito de los que se capturan en río, aunque gran parte de la vida del salmón se desarrolla en el mar. Tiene gran fidelidad a los ríos maternos, y cada año vuelve con una memoria familiar infalible, que va de siglo a siglo, hasta las aguas donde nació. Los hábitos viajeros del salmón han dado lugar a innumerables discusiones y a viejas poesías de las sagas del Norte.

El salmón es, en este momento, uno de los platos más caros que puedan comerse en un restaurante o cocinarse en casa. Nos referimos, claro está, al salmón fresco. Porque los salmones ahumados o en conserva es otro cantar. Ciento es que hay salmones ahumados de gran calidad y no ha mucho en Madrid funciona una industria que los adereza perfectamente. El hecho de que sea caro no perjudica su prestigio, sino que más bien lo acrece y, no obstante, es un plato que no puede comerse repetidamente. Sin que se hayan podido encontrar los documentos, se repite incansablemente que en el Medioevo, tanto en Galicia como en Bretaña, tenían una cláusula los trabajadores con sus amos, y era que sólo les sirvieran salmón dos veces por semana: no era soportable si se tomaba con mayor frecuencia. Hoy nos parece esto excesivo, y se nos antoja que nosotros soportaríamos quizás algunas de estas gratas tiranías culinarias usando solamente las primeras y más delicadas maneras de cocinarlo, es decir, asado a la parrilla, "poché" o cocido a la papillote.

Pero el salmón se come de muy distintos modos en la cocina mundial. Lo hemos catado cerca de Bonn, braseado al vino de Madera, y acompañado con los nobilísimos mostos renanos, que ligan tan bien con este pescado apolíneo, valiente y bello, el más bello que existe, según asevera Lawrence Welle. Hemos comido también salmón en Francia, donde, sobre todo los del río Allier, son tenidos, y con razón, por excepcionales: el suculento salmón a la bordelesa, que es un salmón relleno, asado al horno y además aderezado con tomates y setas como a la bordelesa conviene, al vino blanco o el salmón en escalopas y crema de acederas. Creemos, no obstante, que las mejores son las recetas de salmón a la parrilla o "poché". Cocerlo en papillote es un primor cuya suprema gracia reside en su emocionante, casi austera sencillez. Pero hay quien prefiere las cosas más complejas: quiere que la rosada y prieta carne del salmón lleve más artificio humano. Y entonces se han inventado salsas extraordinarias. Para servirlo caliente, las más a propósito son la de mantequilla a la "maître d'hôtel", salsa

blanca con o sin alcaparras —que emplean mucho los ingleses—, salsa holandesa, salsa de ostras o la magnífica salsa veneciana, sumptuosa, casi tizianesca. Para el salmón en frío yo aconsejaría más bien la salsa tártara, la vinagreta a la Florimont o a la Grebiche, que mezcla mostaza, alcaparras, perejil, perifollo y estragón y un buen pellizco de perfumada pimienta negra molida. Tanto en frío como en caliente, el salmón resultará sabrosísimo y habrá que acompañarlo de buenos vinos blancos. Entre nosotros, los secos riojas, algún catalán blanco o los albariños gallegos pueden convenir al salmón. Pero como que realmente el plato es caro y si se toma en un restaurante ya no preocupa la aventura del precio, yo recomendaría que se redondeara más la minuta y se pidiera un buen mosela, si el restaurante lo tiene, o un ligero borgoña blanco, o un afrutado vino del Rhin.

Y si me obligaran a confesar qué buen vino recomendaría como perfecto y antológico, les diría que el del castillo de Johannisberg, en el Rhin. Sus viñas fueron plantadas en el siglo IX por una comunidad benedictina y se mantuvieron a la cabeza de las renanas hasta 1801, en que se secularizó el monasterio. Entonces pasó a la familia del príncipe de Metternich, estirpe de exquisito paladar. Schloss Johannisberg es el mejor vino de Alemania. Al contrario de la mayoría de sus hermanos, envejece gloriosamente, con poder y gracia. Es un blanco seco con mucho y noble alcohol y un inolvidable perfume. No obstante, son pequeñas las viñas y es difícil hallar el Johannisberg auténtico. Cuando topoé con él, lo sabré por su precio, pues los baratos son torpe remedio. Existen también otros dos Johannisberg que usan este nombre con pleno derecho, pero no con igual gloria. Son el Johannisberg del Mosela y el de Suiza, dos blancos que pertenecen a dos pueblos que así se llaman; el Johannisberg renano está en la gran zona de los vinos del histórico río, en cierto modo presidiéndolos como un padre resplandeciente y noble.

Otro capítulo tan grato para muchos como éste es hablar de la pesca, que es una delicia para los que se dedican a este fascinante deporte, que tiene prestancia de arte. Izaak Walton, autor del libro clásico de la pesca *El perfecto pescador de caña*, fue un pescador hábil pero meditativo del siglo XVII. Y en su libro dice, sin pensar en el paladar, que el salmón "cuando se le saca del agua y hasta que muere tiene el cuerpo adornado con pintas negras o negruzcas que le prestan tal belleza natural como yo creo no se lo proporcionan a ninguna mujer los afeites y colores que usa". El buen Izaak Walton, que era un puritano profundo y tierno, no desaprovechaba ocasión para moralizar. Sin embargo, en el caso de la poderosa belleza del salmón estaba quizás asistido de razón y no erraba en su sentencia. ■

Ochenta pensionistas disfrutaron sus quince días de vacaciones en Benidorm.

EN EL ESCORIAL,
ALMUÑECAR Y BENIDORM,
ORGANIZADOS
POR EL I. S. M.

VACACIONES PARA PENSIONISTAS

MADRID (Redacción).—Organizados por el Instituto Social de la Marina, se han celebrado tres turnos de vacaciones para pensionistas del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar en El Escorial, Almuñécar y Benidorm.

En estos turnos, además del merecido descanso, los pensionistas participan en una serie de actividades recreativas, como son: visitas a lugares de interés histórico o artístico, excursiones, concursos, etcétera.

EN EL ESCORIAL

El turno celebrado en San Lorenzo de El Escorial comenzó el día 30 de abril y finalizó el día 14 de mayo. Al mismo asistieron 98 pensionistas, que procedían de las siguientes provincias o localidades marítimas: Bilbao, Castellón, Las Palmas, Guipúzcoa, Santander, Tenerife, Tarragona, Valencia, Lugo, Barcelona, Gijón, Alicante, La Coruña, Palma de Mallorca, Vigo y Villagarcía de Arosa.

Dicho turno finalizó con una comida organizada en la Escuela Sindical de Hostelería de Madrid, a la que asistió el presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada García.

OCHENTA Y CUATRO ASISTENTES EN ALMUÑECAR

En el de Almuñécar participaron 84 pensionistas, y se celebró, igualmente, del 30 de abril al 14 de mayo.

Asistieron jubilados procedentes de las provincias marítimas de Bilbao, Castellón, Las Palmas, Guipúzcoa, Santander, Tenerife, Tarragona, Valencia, Lugo, Barcelona, Gijón, Alicante, La Coruña, Palma de Mallorca y Vigo.

Entre otras actividades, se organizaron excursiones a Nerja, Granada, Málaga y Lanjarón.

EN BENIDORM, MADRILEÑOS

Del 1 al 16 de mayo se celebró el turno de vacaciones de Benidorm y al mismo asistieron 80 pensionistas, de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina de Madrid.

Se realizaron excursiones a Torrevieja, Guadalest y Valencia.

Cabe destacar en el turno de El Escorial la participación de cuatro viudas de trabajadores del mar. Concretamente asistieron doña Esperanza Medina Hernández, cuyo marido —don Alfonso García— falleció en 1974 en el hundimiento del "Quo Vadis"; doña Cecilia Morales Torres, cuyo marido —don Julio Fernández Millán—, fallecido en 1974, fue patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de San Andrés (Tenerife) durante veintiséis años; doña Vicenta Rovira Sement, viuda de don Francisco Gayen Tárrega, patrón de pesca fallecido en 1960, y doña Purificación Fernández, viuda de don Domingo Mures López, que falleció en 1968 y se dedicó a la pesca desde niño. ■



Grupo participante en el turno de vacaciones celebrado en Almuñécar.



El presidente del Instituto Social de la Marina conversa con los pensionistas del turno de vacaciones celebrado en El Escorial, en la Escuela Sindical de Hostelería, en donde almuerzó con ellos.

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

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizábal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chflida. Cartagena: Juan Oliva Cervantes. Castellón: Antonio González Sobaco. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. La Coruña: José A. Sánchez Riera. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Málaga: Felipe Peña Vázquez. Melilla: Luis Pérez Gutiérrez. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón 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 y Mauro Rodríguez Sánchez.

Publicidad: Pedro Cánovas.

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

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.

REUNION DEL PRESIDENTE DEL I.S.M. CON LOS PESCADORES CORUÑESES

SEGURO DE DESEMPLEO A LOS AFECTADOS POR EL CASO "URQUIOLA"

LA CORUÑA.—Para mantener una reunión con los representantes de las Cofradías de Pescadores afectados por el siniestro del buque-tanque "Urquiola", se personó el pasado día 22 de mayo, en esta ciudad, el presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada García.

Con asistencia de las autoridades laborales provinciales y del Consejo del ISM en La Coruña, el señor Taboada informó a los interesados de que a la vista de la situación en que se encontraban los pescadores de bajura, atendida la dificultad legal que implica el reconocer la situación de desempleo por naufragio prevista en el artículo 103 del Reglamento de Aplicación de la Ley del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, el Instituto Social de la Marina ha aprobado el abono de prestaciones individuales equivalentes a las de desempleo, con derecho a los beneficiarios a continuar en situación de alta para todas las contingencias sin pago de las cotizaciones correspondientes.

Tras indicar que su viaje a La Coruña lo realizaba en nombre del ministro de Trabajo, don José Solís Ruiz, el señor Taboada anunció que la indemnización por desempleo se otorgaba en un 75 por 100 de la base, con cargo al Instituto Social de la Marina, y otro 25 por 100, como complemento, con cargo al Fondo Nacional de Protección al Trabajo.

YA ESTA PAGANDO

El pago de dichas prestaciones, que ya se está efectuando desde el pasado día 24 de mayo, se realiza en la Delegación Provincial del ISM de La Coruña. Subdelegación de El Ferrol y Delegaciones locales de los puertos afectados, y tendrán derecho a las mismas los trabajadores por cuenta ajena y autónomos que estuvieran en alta en el Régimen Especial del Mar en la fecha del siniestro —12 de mayo—, enrolados en embarcaciones pertenecientes a los Grupos 2.º y 3.º, que se vean forzados a la inactividad por razón del indicado siniestro.

Entre los perceptores de estas prestaciones se encuentran aquellas personas que se dedican habitualmente al marisqueo, alternándolo con la pesca, y que, por consiguiente, se encuentran dados de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social del

Mar, que gestiona el Instituto Social de la Marina.

El pago se hará semanalmente, habiendo comenzado la primera semana el día 13 del mes de mayo, o sea, a partir del día siguiente al del siniestro.

Esta prestación equivale al 100 por 100 de las bases tarifadas, incrementadas en su doceava parte; es decir, los técnicos percibirán 15.060 pesetas al mes, y los tripulantes, 11.760 pesetas al mes. Todo ello independientemente del abono de la prestación familiar que a cada cual le corresponda.

MIL SESENTA Y CUATRO AFECTADOS

En estos momentos, a la espera de la lista definitiva que habrán de confeccionar las Cofradías, se puede calcular en 1.064 el número de trabajadores a quienes afectan estas medidas, y pertenecen a los puertos de La Coruña, Mera, Lorbé, Sada, Miño, Puentedeume, Ares, Redes, Mugardos, Barallobre, El Ferrol y Cedeira.

Tras la intervención del presidente del Instituto Social de la Marina, se produjeron actuaciones de varios representantes de pescadores, que pidieron algunas aclaraciones sobre diversos aspectos del problema que les afecta.

La reunión terminó con unas palabras del señor Taboada García, en las que rogó a las Cofradías de Pescadores que pongan especial cuidado y la mayor objetividad para confeccionar las listas de afectados, con el mayor espíritu de equidad y justicia.

CON LA VIUDA DEL CAPITÁN DEL "URQUIOLA"

Con anterioridad a esta reunión, el presidente del Instituto Social de la Marina visitó a la viuda del capitán del buque-tanque "Urquiola", don Francisco Rodríguez Castelo, a fin de reiterarle personalmente su pesame y hacerle entrega de las prestaciones que le corresponden por la Seguridad Social del Mar. ■

Amplia información y reportaje en color sobre el siniestro del "Urquiola" en página 20 y siguientes.

HUBO DOS ERRORES EN LA INFORMACIÓN PUBLICADA EN EL NÚMERO ANTERIOR

REVALORIZACION DE PENSIONES

En la información sobre revalorización de pensiones para trabajadores del mar que se publicó en el número 128 de HOJA DEL MAR (página 9), hemos apreciado dos errores, que se subsanarán ahora para que pueda hacerse una más fiel interpretación del texto respectivo:

El primero es una errata en el número 1), b), que, con referencias a las pensiones que han de revalorizarse por doceavas partes, aplicando una para cada mes natural de los comprendidos entre el anterior a la fecha del hecho causante y el mes de mayo de 1976, añade: "ambos inclusive", cuando debe decir "ambos exclusive", pues sólo se computan las doceavas partes entre el mes del hecho causante y el de abril de 1976.

El segundo es un error en el apartado IV y con referencia a las pensiones de Convenio Internacional, debiendo calcularse la revalorización del 14 por 100 sobre el total importe de la pensión para aplicarla después en la proporción que corresponda a la parte de pensión a cargo de la Seguridad Social española, sin perjuicio en cuanto al mínimo garantizado de aplicarla en su caso, en la forma que expresa el párrafo 2.º de dicho apartado IV. ■

SUMARIO

Pág.

Los Reyes de España inauguran la Casa del Mar de Avilés (información y reportaje en color)	8
El "Urquiola" (información y reportaje en color)	20
Carnicería en Terranova (reportaje en color)	39
Información general	15
Crónicas nacionales	16
Las perforaciones en alta mar revelan las transformaciones en la Tierra	36
Crónicas internacionales	43
Protagonista: La mar	47
El tiempo	50

DON JUAN CARLOS Y DOÑA SOFIA. EN AVILES

El triunfal viaje que Sus Majestades los Reyes hicieron durante el pasado mes de mayo a Asturias, concluyó en Avilés y culminó —último acto— con la inauguración de la Casa del Mar, del Instituto Social de la Marina.

Don Juan Carlos y doña Sofía, que han sabido ganarse las voluntades del pueblo español, recibieron también en esta ocasión la muestra más palpable del cariño que los trabajadores del mar les profesan. Es el hombre de mar, ya se sabe, sencillo y directo. No sabe fingir. La dureza del trabajo, el contacto permanente con la Naturaleza, hacen de él un ser curtido en la escuela de lo auténtico.

Si rechaza, rechaza; si se entrega, se entrega. Es, ante todo, corazón. Esto pudieron comprobarlo los Reyes en su jornada avilesina. Las sirenas de los barcos, los vitores, los aplausos, las exclamaciones espontáneas, eran la explosión de lealtad y afecto de unos hombres que querían compartir con Sus Majestades unos minutos entrañables.

Don Juan Carlos y doña Sofía se acercaron en Avilés al mundo marítimo. Conoce muy bien este mundo el Rey, y de ello dio muestras en sus comentarios durante la visita a las instalaciones de la Casa del Mar. La Reina impresionó por su simpatía.

Ambos, por su cordialidad y sobre todo por su sencillez. En una placa quedó perpetuada esta visita histórica. Es la primera de don Juan Carlos y doña Sofía, en cuanto Reyes, al mundo laboral marítimo. Los hombres de mar esperan mucho de ellos.

En las fotografías, a la izquierda, doña Sofía momentos después de su llegada a la Casa del Mar de Avilés, cuya inauguración presidieron los Reyes de España. A la derecha, Sus Majestades durante el recorrido por las instalaciones.

(Amplia información en páginas siguientes.)







**CALUROSO
RECIBIMIENTO
DE LOS
TRABAJADORES
DEL MAR
A DON
JUAN CARLOS
Y DOÑA SOFIA**

En nombre de las restantes hijas de los marineros, unas muchachas avilesinas hicieron entrega a la Reina de un ramo de flores, a su llegada a la Casa del Mar.

LOS REYES INAUGURARON LA CASA DEL MAR DE AVILES

AVILES (De nuestro enviado especial).—La visita de los Reyes don Juan Carlos y doña Sofía por tierras asturianas ha tenido para los hombres de la mar de esta región un significado muy especial. En su contacto con la realidad de Asturias, los monarcas españoles no olvidaron el trato directo con su mundo marítimo-pesquero. Y aquí se dieron cita con él en la inauguración de la Casa del Mar del Instituto Social de la Marina.

Hombres y mujeres —familias enteras— de todo el litoral, agradeciendo el gesto de los Reyes, acudieron en masa ante la explanada de la nueva Casa del Mar y esperaron, durante varias horas, la llegada de don Juan Carlos y doña Sofía para hacerles patente su adhesión y su simpatía.

BARCOS ENGANANADOS

Y junto al calor de las familias marineras, el color de sus "instrumentos de trabajo". Frente a la Casa del Mar, en lo que pronto será el nuevo muelle pesquero, los barcos engalanados para resaltar la solemnidad del momento, esperaban unir sus sirenas a las voces de las miles de personas que caríñosamente darian vivas a los Reyes de España.

LLEGADA DE LOS REYES

Las sirenas de los barcos anuncian a la multitud la llegada de los

Reyes. Cuando éstos descendieron del coche, los aplausos y los vivas a don Juan Carlos y doña Sofía crecieron hasta hacer inaudibles las sirenas de los pesqueros.

Al pie del coche, Sus Majestades fueron recibidos por el presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada; Consejo Provincial del ISM en pleno; vicesecretario general del ISM, don Gerardo Harguindegay Banet, y diversas personalidades provinciales del sector marítimo-pesquero asturiano.

A la Reina le fue ofrecido por las hijas de los trabajadores del mar de Avilés un ramo de flores, que doña Sofía recogió con vivas muestras de cariño.

Antes de penetrar en el edificio, Sus Majestades se confunden con el público que quiere estrechar sus manos. Ondean las banderas y las pancartas; en estas últimas, junto a su adhesión, los hombres de la mar pi-

den a los Reyes una adecuada atención a sus problemas.

PLACA CONMEMORATIVA

Ya en el "hall" de la Casa, don Juan Carlos I procede a descubrir una placa conmemorativa de su visita. En la misma va incluido un párrafo del primer discurso de la Corona en el que el Rey anuncia su dedicación total para que no haya ningún español sin trabajo, ni ningún trabajo que no obtenga un salario justo que permita vivir dignamente al trabajador y a su familia.

Posteriormente, a Sus Majestades y séquito —en el que se encontraban los presidentes del Gobierno, don Carlos Arias, y de las Cortes, don Torcuato Fernández— les fueron mostradas las instalaciones de la Casa del Mar por el presidente del ISM.

CON LOS JUBILADOS

Tras el recorrido por la clínica, policlínica, hospedería, oficinas y biblioteca (en donde contemplaron una pequeña exposición de maquetas de Casas del Mar del ISM y se les explicó las realizaciones del organismo en Asturias), los Reyes pasa-

ron al Hogar del Marinero, en donde un grupo de hombres y mujeres jubilados de la Seguridad Social del Mar departieron con ellos. Varios de los pensionistas se dirigieron a don Juan Carlos para agradecerle el reciente incremento de sus pensiones.

CALUROSA DESPEDIDA

Cuando los Reyes salieron del edificio se produjeron las mismas muestras de afecto que a su llegada, y sus nombres y el del Príncipe Felipe se repetían con afectuosa insistencia.

Tras despedirse de las autoridades que les recibieron a su llegada, don Juan Carlos y doña Sofía se volvieron a mezclar con el público, estrechando sus manos.

Fue el último acto celebrado por los Reyes de España en Asturias. Las gentes de la mar lo sabían y quisieron que su despedida tuviera todo el calor que en su recorrido por Asturias fueron recibiendo. Además, los trabajadores de la mar, que saben mucho de esperanza y de futuro —sus miradas se pierden siempre en el horizonte— vieron en los monarcas a sus mejores valedores para lograr, en paz, solución a sus problemas, que en definitiva son los de España. ■ MAURO RODRIGUEZ



El Rey descubre una placa conmemorativa del acto de inauguración.



La Reina, a su llegada a la Casa del Mar.





Arriba, foto grande, los Reyes de España, a su llegada a la Casa del Mar de Avilés, son recibidos por el presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada.

Arriba, los Reyes, en primer término doña Sofía, durante su recorrido por las instalaciones de la Casa.

A la derecha de estas líneas, Sus Majestades saludan a los miembros del Consejo Provincial del ISM en Asturias.

A la izquierda de esta foto, aspecto parcial de la explanada que se extiende frente a la Casa, ocupada por trabajadores del mar avilesinos. Al fondo, buques pesqueros engalanados.



LOS REYES, EN LA CASA DEL MAR DE AVILES

Varios momentos de la visita de los Reyes a la Casa del Mar de Avilés, en el transcurso del acto de inauguración. El presidente del Instituto Social de la Marina explica a Sus Majestades, a quienes acompaña el presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, las características generales de las Casas del Mar del organismo. En una dependencia de la de Avilés se había montado una exposición de maquetas de estos edificios. En las restantes fotografías, la Reina saluda a la multitud desde la terraza de la Casa del Mar, y don Juan Carlos y doña Sofía, en un momento de su recorrido.

(Reportaje sobre la Casa del Mar de Avilés, en contraportada.)

POR LA DECLARACION DE "INTERES PREFERENTE DE LA MARINA MERCANTE"

AGRADECIMIENTO DE LOS ARMADORES AL GOBIERNO

MADRID.—Por haber declarado "de interés preferente" el sector de la Marina Mercante, el presidente de Oficema (Oficina Central Marítima), en representación de los armadores españoles, ha dirigido un telegrama de agradecimiento al presidente del Gobierno, Carlos Arias Navarro.

Asimismo, los armadores han dirigido sen-

PROYECTO DE LEY SOBRE SANCIONES EN CASO DE CONTAMINACION MARINA

MADRID.—El "Boletín Oficial de las Cortes Españolas" ha publicado el texto del proyecto de Ley remitido a la Cámara Legislativa por el Consejo de Ministros, sobre aplicación de sanciones en los casos de contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves.

El proyecto de Ley, que consta de doce artículos y dos apartados anejos, establece que "para el vertido en el mar de las sustancias no enumeradas en los anejos de esta Ley se requerirá la autorización de las autoridades competentes", y que en el caso de realizarse los vertidos sin autorización, el responsable será sancionado con multa no superior a 50.000 pesetas.

También se considera la posibilidad de que el Gobierno expida un permiso especial en casos de emergencia, y que las sanciones no sean de aplicación a los vertidos ocasionados por fuerza mayor.

En el preámbulo de la Ley se recuerdan los convenios y acuerdos internacionales de Oslo (1972) y Londres (mismo año), en los que la comunidad internacional, consciente de la necesidad de evitar el grave problema de la contaminación marina, adoptó una serie de medidas sobre vertido de sustancias y materiales nocivos desde buques y aeronaves.

Agrega el preámbulo que al prever ambos convenios que cada parte contratante adoptará en su territorio las medidas adecuadas para prevenir y sancionar los actos que violen sus disposiciones, se hace necesario que España dé cumplimiento a los compromisos internacionales contraidos con una disposición de rango legal.

El anexo primero de la Ley establece las sustancias cuyo vertido en el mar está penalizado por el artículo segundo del texto legal, mientras el segundo anexo establece las sustancias prohibidas de verter por el artículo tercero. ■

MERCADO DE FLETES

MADRID.—Continúa registrándose un clima de moderado optimismo en el mercado internacional de fletes, que sigue una línea alcista, según informa Marítima Internacional. En el sector de los tanques también se observa una reacción favorable, casi diez puntos por encima de lo que venía siendo crónico desde el inicio de la larga crisis. Por primera vez desde 1974 han disminuido las cifras de buques tanques amarrados, y así, mientras el 1 de abril del presente año los barcos en paro sumaban más de 52 millones de toneladas, al 1 de mayo descendía a unos cincuenta millones y medio. ■

dos telegramas en igual sentido a los ministros de Hacienda, Juan Miguel Villar Mir; de Comercio, Leopoldo Calvo Sotelo y Bustelo, y al subsecretario de la Marina Mercante, Enrique Amador Franco, porque "el acuerdo tomado en Consejo de Ministros es una medida que contribuirá a un mayor desarrollo del sector". ■

INDUSTRIA NAVAL

QUE SE APLIQUEN LOS ACUERDOS DE LA COMISION INTERMINISTERIAL

MADRID.—Es urgente la aplicación de los acuerdos tomados por la comisión interministerial que durante los meses de diciembre a marzo analizó la situación de la industria na-

val, según una nota de la Asociación Nacional de Constructores Navales (Construnaves).

Los puntos de actuación se centran básicamente en el lanzamiento de un programa de ampliación de la flota mercante nacional, alentar el papel exportador de la industria, realizar un estudio que permita tomar la modificación de estructuras de cara a la demanda futura y analizar las necesidades de la Marina Mercante nacional.

Construnaves puntuiza que la llamada importación de petroleros es la búsqueda de destino para buques cancelados por armadores extranjeros y que se encuentran en avanzado nivel de construcción.

Destaca que algunos armadores temen que estos petroleros, endosados a la flota nacional, desplacen a otras unidades, para lo que se ha de adoptar la solución, que puede ser la del presidente de Iber tanques, que proponía llevar la gestión de la flota petrolera como una unidad de explotación, a través de un centro de coordinación nacional.

Las tarifas de fletes —dice Construnaves—, fijadas y revisadas por la Administración española, han tenido un doble efecto: Hasta 1973, los armadores no gozaron de los elevados fletes del mercado mundial, y a partir de esta fecha tampoco han sido afectados por los depresivos niveles del periodo de crisis. El nivel de flete, por otra parte, permitió proceder a contratar una flota petrolera que alcanzó una cifra de pedidos nuevos de cinco millones de toneladas de peso muerto en 1973.

Construnaves destaca también que la flota española de carga seca es deficitaria y que este déficit aumentaría en años posteriores, ya que la cartera de pedidos de estos buques asciende a 350.000 TRB, y se producen tradicionalmente bajas de 100.000 TRB al año. ■

PROXIMO ACUERDO PESQUERO ENTRE ESPAÑA Y CHILE

MADRID.—Un anteproyecto de cooperación pesquera —en el que, entre otras cosas, se prevé la concesión de licencias de pesca a buques españoles en aguas bajo jurisdicción nacional chilena— ha sido elaborado al término de unas reuniones celebradas en Madrid los días 17, 18 y 19 del mes de mayo.

Otras modalidades de cooperación previstas en el anteproyecto son: Empresas pesqueras conjuntas, colaboración científica y técnica, cultivos marinos y algas y cooperación económica.

Las reuniones, celebradas en la Dirección General de Pesca Marítima, estuvieron presididas, por parte chilena, por el capitán de Fragata Alfonso Filippi Parada, delegado ante el sector pesquero de la Junta de Gobierno de Chile, y por parte española por el director general de Pesca Marítima, Víctor Moro Rodríguez.

El anteproyecto preparado será presentado a los respectivos Gobiernos y será firmado, durante el próximo mes de julio, en Santiago de Chile. ■

El ministro de Industria, en la Asamblea de Construnaves

"NUESTROS ASTILLEROS SUFREN LAS CONSECUENCIAS DE LA RECESSION"

MADRID.—"Nuestros astilleros se crearon para atender a una demanda que resultó prácticamente inexistente tras la crisis económica mundial, de ahí que ahora estén sufriendo duramente las consecuencias de la recession", según dijo el ministro de Industria, Carlos Pérez de Bricio, en la reunión anual de Indunares y Construnaves.

El señor Pérez de Bricio dijo que en veinte años, la capacidad de construcción pasó de menos de 100.000 toneladas, a dos millones, y la exportación, que en la mitad de la década de los sesenta era del 2 por 100 del volumen construido, alcanzó el 58 por 100 en 1975.

"Los astilleros españoles —dijo— se construyeron para una demanda creciente de buques petroleros. En 1973 se hablaba de tanques de hasta el millón de toneladas y de buques para 200.000 toneladas de minerales; la crisis mundial vino a deshacer aquellas previsiones".

CARTERA DE PEDIDOS

Consecuentemente con la crisis mundial, la cartera de pedidos de los astilleros españoles bajó de 7,5 millones de toneladas en 1974 a 4,5 millones actualmente. Esta cartera sólo supone algo más de dos años de construcción para los astilleros nacionales.

Por otro lado, en el último año, los contactos nuevos alcanzaron el millón de toneladas, pero las cancelaciones llegaron al medio millón. Se ha llegado al triste caso de que la cifra neta del nuevo contrato sólo supone el 19 por ciento de las entregas.

"La Administración —dijo el ministro— ha tomado plena conciencia de los problemas y ha instrumentado un plan de fortalecimiento del sector armador, que ha recibido la calificación de 'interés preferente'".

De este modo, van a ser construidos un millón de toneladas para la Marina Mercante, que ayudarán a pasar estos tiempos difíciles a los astilleros. El futuro, por otra parte, se presenta ya con mejores perspectivas que hace dos años. El Gobierno, además, se responsabiliza de que haya dinero oficial para la construcción del 80 por 100 de este tonelaje.

El ministro destacó también otras medidas coadyuvantes a la salida de la crisis, como garantías para la construcción de barcos y revisiones de créditos, de acuerdo a la evolución de los precios, junto con una presión para que las industrias nacionales utilicen fletes nacionales.

Anteriormente habían hecho uso de la palabra los presidentes de Construnaves e Indunares, señores Aparicio Olmos y Enrique Uzquiano, quienes señalaron la crítica situación del sector y las escasas perspectivas que se ven de mejora.

El señor Uzquiano hizo especial referencia a las dificultades de tesorería y a las cargas financieras que soportan las empresas englobadas en Construnaves.

Previamente a esta reunión se había celebrado en el Palacio de Congresos la Asamblea Plenaria de Indunares —Asociación de Industrias Auxiliares de la Construcción Naval—, en la que se pasó revista a la evolución del sector en 1975, que fue calificada unánimemente de difícil y cuyos resultados, generalmente, son malos. ■

EN DOS MILLONES DE TONELADAS DESCENDIO LA CARTERA DE PEDIDOS

MADRID.—Un descenso de dos millones de toneladas de registro bruto (TRB) en la cartera de pedidos españoles en el mes de abril del presente año respecto a igual mes del pasado 1975, según Lloyd's Register of Shipping. Respecto al citado mes, en 1974, el descenso es de 3,5 millones de TRB.

A primeros del mes de abril de 1974, la cartera de pedidos española era de 7,6 millones de TRB; en igual mes de 1975, seis millones de TRB, y en 1976 —mes de abril—, 4,1 millones de TRB. Según Lloyd's Register of Shipping, a finales del primer trimestre de 1975, la cartera de pedidos mundial se había reducido a menos de 75 millones de TRB, lo que supone una disminución de un 9,4 por 100 en los últimos tres meses —enero, febrero y marzo— de 1976.

Solamente Polonia y Corea del Sur han conseguido un aumento en el primer trimestre de 1976. Brasil ha pasado en dos años del catorce al octavo lugar, con un aumento de 1,3 a 3,5 millones de TRB, y los Estados Unidos pasan del puesto octavo al tercero. En cuanto a la actividad de los astilleros, el tonelaje comenzado en el trimestre ha sido de 7,8 millones de TRB, frente a 10,7 un año antes, lo que representa un descenso del 27 por 100 y muestra el deterioro de la producción, consecuencia del descenso de la cartera, fenómeno que se está acelerando a lo largo del presente año 1976. ■

INFORMACION GENERAL MISION NAVAL ESPAÑOLA A GRECIA, TURQUIA Y EGIPTO

MADRID.—Una misión de Indunares —Servicio Técnico y Comercial de Industrias Auxiliares de la Construcción Naval— ha emprendido un viaje por Turquía, Grecia y Egipto.

El objetivo de la misión es estrechar los lazos que existen con aquellos países en materia de construcción naval, tratando de promover nuevas operaciones y consolidar las actualmente existentes y afianzar la situación de la construcción naval española en aquellos países.

Dirige la misión José Antonio Díaz Navarrete, del departamento de Exportación de Indunares, y está integrada por las siguientes empresas: Alentorn, S. A.; Anglo Naval e Industrial, Ascargo, Radio Aérea Marítima Española, Constructora de Equipos Industriales y Marinos, Talleres de Lamiaco, y Tecnao.

ELCANO TRANSPORTO 3,7 MILLONES DE TONELADAS EN 1975

MADRID.—Durante 1975, la Empresa Nacional de la Marina Mercante Elcano, S. A., transportó una carga global de 3,7 millones de toneladas, según un portavoz de la citada compañía.

Del volumen general transportado, 2,4 toneladas correspondieron a petróleo; un millón a mineral de hierro y carbón, y 292.000 toneladas, a grano. Las millas recorridas fueron 283.961.

Durante 1975 Elcano ha cedido su participación de cinco millones de pesetas —equivalentes al 25 por 100 del capital social— en Unión de Bulkcarriers, S. A. (Unionbulk). Los beneficios se cifran en 61,4 millones de pesetas, el montante de créditos reembolsado, a 400 millones, y se han efectuado inversiones por 3.588,6 millones de pesetas.

Las fuentes externas de financiación han provenido del crédito naval a través de la Banca privada, por 3.372 millones de pesetas, y del INI, por 151 millones. La autofinanciación generada por la empresa ascendió a 244 millones.

Al cierre del ejercicio del último año Elcano poseía una flota de ocho buques. ■

SOCIEDAD EUROPEA DE MARICULTURA

MADRID (Redacción).—El pasado día 30 de abril, y en la ciudad belga de Ostende, quedó constituida la Sociedad Europea de Maricultura (European Mariculture Society, EMS). Al acto de constitución asistieron los representantes electos de Bélgica, Alemania, Irlanda, Italia, Malta, Holanda, Noruega, Suiza y España.

El principal interés de la nueva sociedad es que está instituida como una división regional de la Sociedad Mundial de Maricultura (WMS), por lo que los países asociados de la misma pasan a ser automáticamente miembros de la WMS. ■

CRONICAS NACIONALES

CAMPAÑA OCEANOGRÁFICA EN AGUAS GALLEGAS

MADRID.—Una nueva expedición biológica oceanográfica, denominada "Galicia-III" comenzó a desarrollarse en aguas gallegas.

Se realiza a bordo del buque "Cornide de Sáavedra",

dentro del programa de trabajo del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

El objetivo principal de esta campaña es el estudio

de las principales especies comerciales y el cálculo numérico de individuos por mila de cada especie.

Al propio tiempo, la misión científica, que dirige el doctor Manuel Gómez Larra-

ñeta, estudiará la incidencia de la contaminación por hidrocarburos del agua del mar, estudio que inicialmente no figuraba en el proyecto y ha venido propiciado por la catástrofe del "Urquiole".

VIGO

LLEGARON LOS TRIPULANTES DEL "RIO DAS PEDRAS"

VIGO.—"En todo momento estuvimos abandonados, tanto por parte de las autoridades de España, como por los representantes de la compañía", manifestaron diez tripulantes del buque "Río das Pedras", liberados el pasado día 17 de mayo, tras cinco meses de cautiverio en el puerto mozambiqueño de Beira.

Estos marineros, en el transcurso de una rueda de prensa celebrada en Vigo declararon:

"Eran las cinco de la mañana del día 11 de noviembre, cuando vimos que el remolcador 'Gorongosa' se acercaba a nuestro barco. Como estábamos a 13 millas de la costa, supusimos que querían decírnos algo que necesitaban de nosotros y les atendimos. Entonces nos dijeron que estábamos en aguas jurisdiccionales de Mozambique, y nos detuvieron. Tras el remolcador vino una lancha con soldados armados, que subieron a bordo y nos mandaron poner proa primero al puerto de Moeche y luego a Beira. Nos situaron al lado de un barco japonés, apresado por el mismo motivo, y luego subieron a bordo de nuestro barco soldados del Frelimo".

Los tripulantes del "Río das Pedras" manifestaron también que su situación en el barco "era horrible: había ratas y cucarachas por doquier y el agua no era potable".

Dicen también que tras cinco meses de cautiverio la tensión nerviosa era muy grave y que constantemente eran vigilados por guardias. "Nosotros distinguímos a los jefes por la cantidad de bolígrafos que traían en los bolsillos, a más bolígrafos más alta graduación".

Señalaron estos tripulantes que en el momento de ser detenidos llevaban unas seis toneladas de camarones, algún pescado y marisco, pero todo había sido pescado en aguas internacionales. ■

IMPROCEDENTE EL DESPIDO DE DOS ESTIBADORES

VIGO.—Los trabajadores Martín González Álvarez y Antonio Figueroa Pérez tendrán que ser readmitidos por la Organización de Trabajos Portuarios o indemnizados con 80.000 pesetas cada uno, según una sentencia de la Magistratura Provincial de Trabajo, que declaró improcedente el despido de ambos trabajadores.

La Magistratura también condena a la Organización al pago de los salarios correspondientes desde el pasado día 10 de febrero, fecha en la que fueron cesados.

Ambos trabajadores fueron despedidos con motivo del conflicto laboral suscitado entre los estibadores del puerto vigués en el pasado mes de febrero, en apoyo de la petición de aumento de salarios y otras reivindicaciones laborales.

REUNION DEL PLAN MARISQUERO PRESIDIDA POR EL DIRECTOR GENERAL DE PESCA

VIGO.—Bajo la presidencia de su titular, el director general de Pesca Marítima, don Víctor Mora Rodríguez, se reunió el pasado 29 de mayo, en la Casa del Mar de Vigo, la Comisión de Dirección del Plan Marisquero de Galicia.

Además de los asuntos propios de una reunión ordinaria, la Comisión estudió un amplio informe del desarrollo de las zonas afectadas por el siniestro del petrolero "Urquiole" día a día, al objeto de determinar la situación hasta el momento y a expensas de las variaciones que todavía pueden producirse. Al parecer, debido a las diferentes situaciones que se dan por causa de las corrientes, mareas y vientos, todavía habrá que esperar unos quince días antes de proceder a estudiar detenidamente el sustrato y hacer calificadas del índice de mortalidad producido.

En la mencionada reunión se expresó la incondicional disposición del Instituto Social de la Marina hacia los afectados por la catástrofe y la total contribución, con todas sus disponibilidades, del Plan Marisquero para recuperar las zonas afectadas. ■

PLAN MARISQUERO PARA 1976

En la misma reunión se inició el estudio de los Planes de Acción para 1976, aunque con el fin de darle la extensión y concreción precisas, se continuará en una nueva reunión.

Este estudio comprende la fijación de objetivos para este año, las pretensiones sobre la Administración y el detalle pormenorizado de la aplicación de los recursos disponibles. Una vez tomado un acuerdo por la Comisión de Dirección del Plan Marisquero, este programa podrá ser inmediatamente ejecutado. ■

BUQUE PARA LA UNION SOVIETICA

VIGO.—El acto de abanderamiento del buque "Sovispan-1", construido en los Astilleros Santo Domingo para la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, se celebró en los mencionados astilleros.

El acto estuvo presidido por representantes del Ministerio de Pesquerías de la URSS y miembros de la empresa mixta hispano-soviética Sovispan.

El "Sovispan-1" es la primera embarcación realizada totalmente en España para la URSS.

Este barco se destinará a la captura de cefalópodos en aguas del Sahara y a la pesca de gambas en África Occidental.

De los resultados de esta embarcación prototípico depende que la Unión Soviética encargue a astilleros españoles nuevos barcos. ■

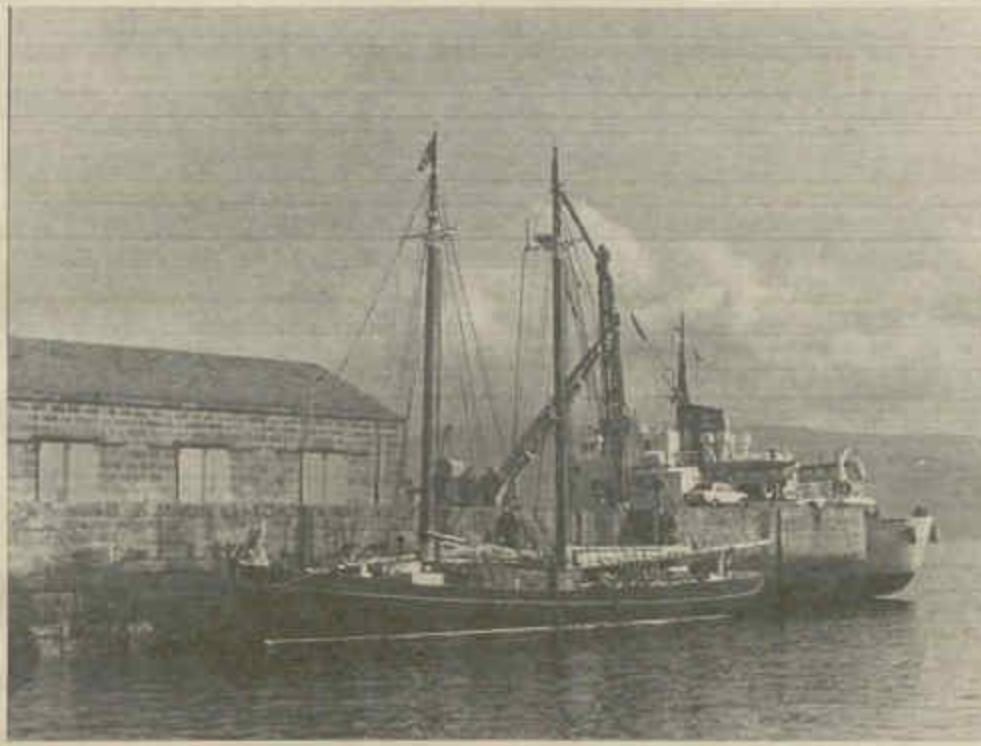
SARDINEROS PARA LA REPUBLICA DEL YEMEN

VIGO.—Tres sardineros construidos para la República del Yemen han sido botados en astilleros viguenses.

Dos de estos barcos fueron botados en los astilleros de Construcciones Navales Paulino Freire, y el tercero, en Astilleros Santo Domingo.

El acto fue presidido por el embajador de la República Democrática del Yemen en España.

Es posible que en fecha próxima se firme una nueva operación de venta de varios pesqueros para la República del Yemen. ■



CONTINUA EL FRAUDE DE LA CHIRLA ITALIANA

MADRID.—"Durante el pasado mes de marzo entraron en España sin declarar más de 700.000 kilos de chirla", según publicó el diario de Vigo "El Pueblo Gallego" el pasado 11 de mayo.

En relación con este tema, el subdirector general de Sanidad, doctor Borregón, manifestó: "El tema no es de Sanidad; si hay fraude, la responsabilidad es de la Aduana. Nosotros, en el momento en que tenemos conocimiento que un camión va a entrar por Barcelona, enviamos un telegrama a la depuradora de destino, que nos contesta con otro telegrama en cuanto reciben la mercancía".

"Puede ocurrir, sin embargo, que un camión tenga licencia para importar 10.000 toneladas —añadió el doctor Borregón— e importe 12.000. Ahora bien, esa cantidad de 700.000 kilos me parece excesiva y prácticamente imposible de pasar. Creo que están exagerando las cosas y vamos a tener que tomar medidas. Primero se habló de los camiones que se perdían en el interior del país y cuya mercancía —molluscos— era vendida después, según declaran, sin pasar por control sanitario, y ahora dicen que también pasan los camiones cargados. Me parece demasiado".

Por otra parte, el diario vigués afirma que esta cantidad de chirlas "ilegales" fueron constatadas tras comprobar las cifras declaradas en las Aduanas españolas por los importadores de chirla y la sometida a control sanitario en las diversas depuradoras existentes en la costa española.

Indica también el periódico que el hecho se ha puesto en conocimiento de las autoridades sanitarias, "las que se supone que, a su vez, habrán dado curso a los organismos competentes, con lo que el 'dossier' abierto sobre las irregularidades en la comercialización de la chirla importada de Italia abre un nuevo capítulo de dimensiones insospechadas". ■

BARCO SOMALI CON CONTRABANDO

VIGO.—Un barco somali, "Lady Elizabeth", y dos pesqueros vigueses, "Cristina" y "Robaliza", han sido apresados por la lancha de Vigilancia Fiscal "Basanta Silva" cuando se disponían, al parecer, a transbordar tabaco rubio de contrabando de la embarcación somali a los pesqueros. El hecho, ocurrido a la altura de las islas Cíes, en la entrada a la ría de Vigo. El barco somali transportaba unas 2.100 cajas, con 1.050.000 cajetillas de tabaco rubio, cuyo valor se calcula en unos 50 millones de pesetas. Los tres barcos han sido acordados al muelle vigués, hasta que la autoridad competente tome las decisiones propias del caso. ■

EL "NORMA AND GLADYS"

VIGO (De nuestro corresponsal, J. R. A.)—A bordo de la goleta canadiense "Norma and Gladys", dedicada a exposición flotante sobre ecología marina, que estuvo durante unos días en este puerto, se celebró un pequeño acto de homenaje, ofrecido por el Instituto Social de la Marina. En ausencia del delegado provincial, el jefe de Fomento Social, don Jesús Guillermo Rodríguez Gil, entregó al capitán del buque un recuerdo, consistente en una metopa con el anagrama del Instituto y el escudo de Vigo. Al tiempo ofreció los servicios de tierra durante la estancia de la goleta en puerto. ■

LA CORUÑA EN EL PRIMER TRIMESTRE, VEINTE MIL TONELADAS DE PESCAD

LA CORUÑA.—Un total de 20.700 toneladas de pescado, por valor de 853.455.000 pesetas, han sido desembarcadas en el puerto de La Coruña durante los meses de enero, febrero y marzo, según informa la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña.

La cifra de mayor entidad corresponde a pescado fresco, con 18.245 toneladas y un valor de 750.626.000 pesetas, seguida por el bacalao, con 1.876 toneladas y 54.417.000 pesetas, y 378 toneladas de moluscos, por un valor de 10.393.000 pesetas. ■



EQUIPO DE FUTBOL DE LA CASA DEL MAR

LA CORUÑA.—Los IV Juegos Deportivos de Fútbol-Sala Don Bosco —los más importantes de la ciudad— cuentan este año con la participación de un conjunto integrado por personal de la Casa del Mar y trabajadores del puerto de La Coruña.

El potente conjunto se hizo esta foto en compañía de su madrina, señorita Elena Pereda.

Son, de izquierda a derecha: de pie, San Martín (entrenador), Tuto, Castillo, señorita Elena Pereda (madrina), Cela y señor Cobas (delegado); agachados, Quique, Lage, Ramiro, Rama y Juan. ■

NEGREIRA

EL SINDICATO DE LA PESCA, EN CONTRA DE LA CELULOSA

MADRID.—Los peligros de nuevas instalaciones de celulosa y pasta para papel en Negreira (La Coruña) con vertido al río Tambre, ha sido uno de los temas tratados por el Comité Ejecutivo de la Junta General del Sindicato Nacional de la Pesca en el transcurso de una reunión presidida por el titular del citado Sindicato, señor Bárcena Reus.

El daño sería enorme para los bancos naturales de almejas y berberechos de las rías de Muros y Noya y para los muchos establecimientos marisqueros instalados en las mismas.

En este sentido, el Comité Ejecutivo acordó, en principio, hacer suyas las reclamaciones formuladas por las Cofradías afectadas, y que el presidente del Sindicato realice cuantas gestiones sean necesarias cerca de la Administración para evitar el daño aludido.

Asimismo, en la reunión se trató de la nueva Ordenanza Laboral de Trabajo para la Pesca del Bacalao, recientemente promulgada, y de la norma de obligado cumplimiento dictada por la Dirección General de Trabajo en relación con el convenio colectivo sindical interprovincial para la Agrupación de Factorías de Secado de Bacalao. ■

SANTIAGO DE COMPOSTELA

DE GALICIA A IRLANDA EN UNA EMBARCACIONE PREHISTORICA

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—Doce personas, entre las que figura un capitán de la Marina Mercante, realizarán la travesía entre Galicia e Irlanda en una embarcación de iguales características a las que se utilizaba en la Edad del Hierro. Con esta expedición, que se denomina "Breogán" y que organiza el Departamento de Prehistoria de la Universidad de Santiago, se pretende realizar una experiencia científica, que servirá de base a futuras investigaciones sobre paleoecología, historia de la navegación, economía prehistórica y rutas migratorias y de navegación.

La nave con la que se realizará este viaje está siendo construida en la playa Do Porto, en Noya, y se espera que esté finalizada su construcción al término del curso académico. Para la construcción de la nave se han utilizado diversas fuentes, entre las que figuran las representaciones esquemáticas de las embarcaciones que figuran en los petroglifos de Borna, referencias literarias sobre embarcaciones prehistóricas y estudios de arqueología marítima. La nave tiene un casco de mimbre revestido de una envoltura de pieles de vaca y de buey, curtidas con corteza de roble. Como impermeabilizantes se emplea sebo y resina. Las pieles van cosidas a mano, con el mismo tipo de costura que el de las antiguas botas de cuero de los marineros gallegos.

La embarcación irá provista de una vela y remos semejantes a los utilizados en las "gamelas" gallegas. La nave tiene once metros de eslora, tres metros de manga, 1,20 metros de puntal y un peso aproximado de mil kilos. La navegación se hará aprovechando los vientos favorables y se observarán los astros como medio de orientación durante la travesía. También se llevarán a bordo determinadas aves acuáticas, que se irán soltando progresivamente para seguir la dirección de su vuelo en caso de pérdida o niebla. La embarcación irá equipada con reflectores, balsas neumáticas y otros medios modernos para la seguridad de los tripulantes.

Según testimonio de los técnicos que intervienen en la preparación de este viaje, si las condiciones meteorológicas son favorables, la travesía se cubrirá en un plazo de diez a quince días. Esta experiencia servirá de base a importantes estudios sobre prehistoria. En la construcción de la "borna" —nombre del tipo de embarcación— colaboran artesanos. Los tripulantes comerán durante la travesía los mismos alimentos que los hombres marineros de la Edad de Hierro y el itinerario lo marcarán los vientos.

Según manifestó el catedrático de Prehistoria de la Universidad de Santiago, Carlos Alonso del Real: "este viaje no es ninguna aventura. Es una experiencia científica". Antes de iniciarse la travesía se realizarán diversas pruebas de flotabilidad en las rías gallegas. La partida de la nave está prevista a finales de verano, pero siempre se tendrán en cuenta las condiciones de navegación. ■

NAVAL-76

SE CELEBRO EN EL FERROL LA MUESTRA DE LA INDUSTRIA NAVAL Y PARALELAMENTE UNAS "JORNADAS TECNICAS", EN COLABORACION CON LA ASOCIACION DE INGENIEROS NAVALES. LOS MINISTROS DE COMERCIO E INDUSTRIA VISITARON LAS INSTALACIONES

EL FERROL (De nuestro enviado especial).—Naval-76 ha sido una muestra palpable de la actividad que la industria naval ferrolana desarrolla prestigiosamente dentro y fuera de nuestras fronteras.

Los fabricados de 35 expositores directos (sin contar con las representaciones que cada uno de ellos tenía) se dieron cita, del 19 al 25 de mayo, en el grato pabellón acomodado al efecto y en una plataforma exterior adosada a él, en el Ferrol del Caudillo. En total se montaron 81 "stands" de 16 metros cuadrados cada uno, y la citada plataforma exterior ocupaba 400 metros cuadrados.

El importe de la maquinaria expuesta superaba los 150 millones de pesetas.

En el recorrido que efectué por la muestra Naval-76 me llamó la atención la preponderancia técnica de todos los "stands". Allí podían verse motores, radares, turbinas, hélices, etc. Se huyó de todo lo que no fuese técnica naval, y, evidentemente, se consiguió.

La exposición tuvo dos secciones muy determinadas: el astillero y el buque. En relación con la primera había "stands" dedicados a servicios comerciales y técnicos, servicio de varaderos, fradas y diques, servicios de medios de elevación y transporte, servicios de maquinaria auxiliar de astilleros, y servicios de aire, agua, gases, vapor y electricidad. En cuanto al buque se refiere, había "stands" dedicados a estructura, equipo y habilitación, instalaciones y servicios del casco, instalaciones y servicios de carga, maquinaria principal auxiliar y complementaria, servicio de maquinaria, electricidad y electrónica, y automatización y control a distancia.

JORNADAS TECNICAS

Coinciendo con esta II Feria Nacional monográfica de la Industria Naval, se desarrollaron una serie de conferencias que versaron sobre los principales aspectos de esta industria y sus problemas actuales y futuros.

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS «METALOCK»

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

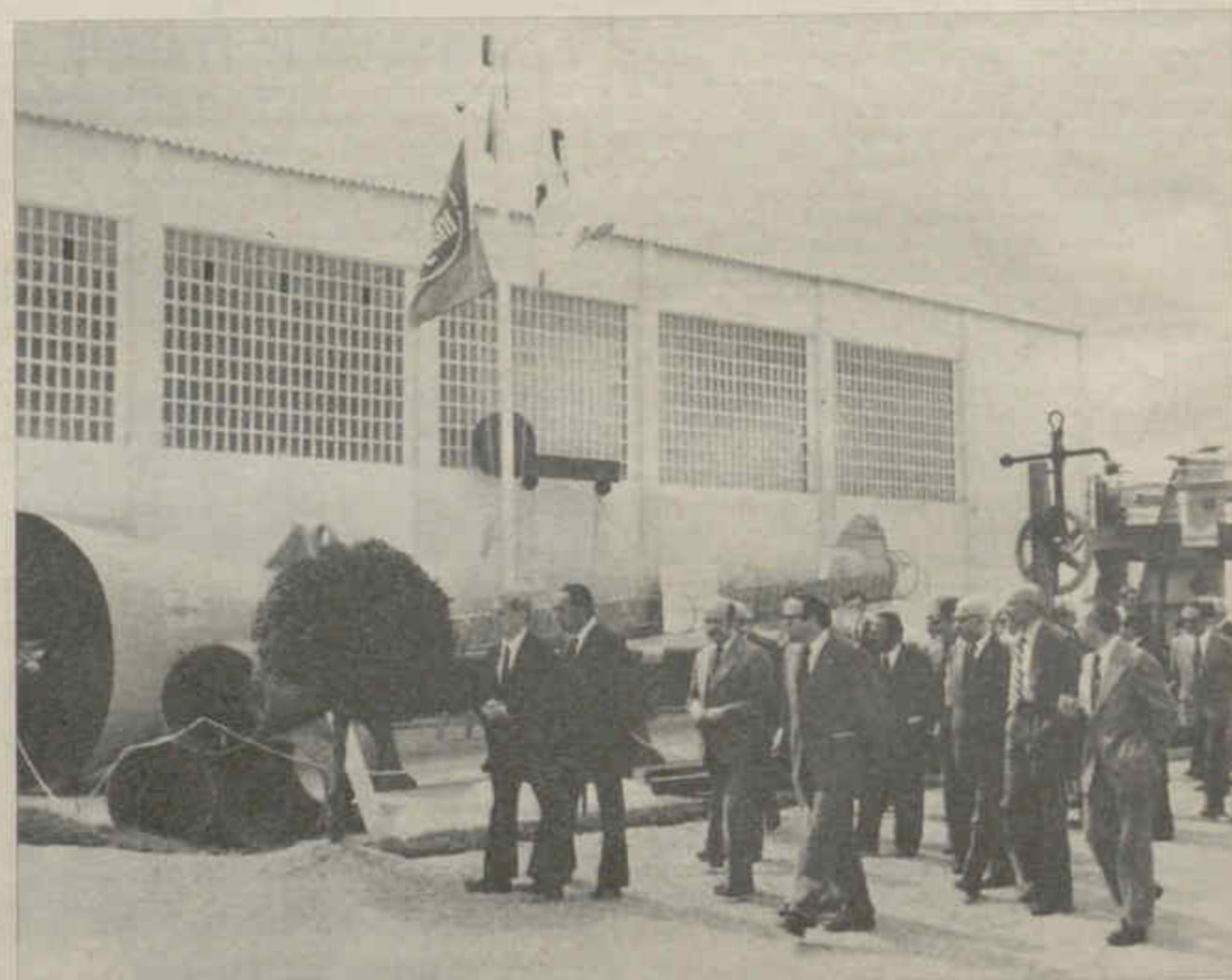


Vicente Brull, 22 y 24
Francisco Cubella, 38
Teléfono 67 01 27

VALENCIA (Grao)



Aspecto de uno de los 81 "stands" montados en esta muestra monográfica de la industria naval.



El alcalde de El Ferrol, señor González Llanos, inauguró "Naval-76".

Bajo el nombre de "Jornadas técnicas", dichas conferencias se organizaron en colaboración con la Asociación de Ingenieros Navales de España, y a las mismas asistieron un gran número de profesionales en estas materias.

VISITA DEL MINISTRO DE COMERCIO

El día anterior a la clausura visitó el recinto ferial del ministro de Comercio, don Leopoldo Calvo Sotelo, acompañado de su colega de Industria, don Carlos Pérez de Bricio.

Tras el recorrido por las instalaciones, el señor Calvo Sotelo pronunció unas palabras. Comenzó refiriéndose al lamentable accidente del buque tanque "Urquiza" y al hecho de que el Gobierno ha tomado plena conciencia del problema que tal suceso pudiera tener para La Coruña, y, por lo mismo, la solución está en marcha. "Sólo un he-

cho irremediable se ha producido —dijo el ministro—: la muerte del capitán Rodríguez Castelo; todo lo demás, aunque grave, tiene remedio y se remediará".

Posteriormente, el señor Calvo Sotelo se refirió al tema de la industria naval, diciendo que el Consejo de Ministros ha puesto en marcha un plan de apoyo al sector naviero y al de construcción naval, declarándolo sector preferente. "Creo —afirmó— que la crisis actual pasará y que volverán tiempos brillantes para esta primerísima industria española".

Por último, el ministro dijo que su Ministerio se proponía utilizar el instrumento de las ferias para cooperar al desarrollo regional español, anunciando que en las próximas semanas presidirá una reunión en Madrid, en la que se establecerán las bases para el robustecimiento de la industria ferrolana. ■ M. RODRIGUEZ.

EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA VISITA ASTURIAS

GIJÓN (De nuestro enviado especial).—En su primer viaje oficial como presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada García visitó, del 17 al 19 del pasado mes de mayo, la provincia marítima de Asturias.

Inmediatamente después de su llegada, el señor Taboada se dirigió a Avilés para girar una detenida visita a la Casa del Mar, que dos días más tarde inaugurarían oficialmente los Reyes de España. Posteriormente se trasladó a Gijón, en donde desarrolló una apretada agenda de trabajo. En primer lugar, quiso personarse en la Delegación Provincial del ISM para saludar a sus funcionarios, dirigiéndoles además la palabra para animarles a que, como hasta ahora vienen haciendo, se ocupen con interés por el colectivo marítimo-pesquero que es del ámbito del organismo.

Asimismo, en Gijón, visitó la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera y celebró una reunión con su claustro de profesores. Más tarde se dirigió a las obras de la Casa del Mar con que muy pronto contará Gijón, y

allí, sobre el terreno, le fueron explicados por el arquitecto todos los pormenores del proyecto y de su realización.

El presidente del ISM presidió una reunión del Consejo Provincial del organismo en Asturias, en la que durante más de dos horas trataron temas de su competencia.

EN CUDILLERO

Acompañado, como en todas sus jornadas en Asturias, por el vicesecretario general del organismo, don Gerardo Harguindeguy, y por el delegado provincial, don José Luis Villasante, el señor Taboada García se desplazó a Cudillero, en donde celebró una prolongada e interesante reunión en la Cofradía de Pescadores con los trabajadores del mar de la localidad.

Los pescadores de Cudi-

llero le expusieron los principales problemas y le hicieron una serie de peticiones. Entre los primeros ocupó la mayor parte de su atención el de las viviendas de la Atalaya: grupo construido hace ya más de veinte años. El señor Taboada prometió la ayuda del Instituto, y resaltó que la solución definitiva del problema se logrará cuando cada vecino sea el dueño de su propia vivienda, y que para lograrlo de forma inmediata hacia falta la acción conjunta del Instituto, Alcaldía, Cofradía de Pescadores y los propios interesados.

En cuanto a sus peticiones, los pescadores de Cudillero las centraron en las siguientes: Casa del Mar, clínica, Escuela de Formación Profesional, nuevas viviendas y la zona de abrigo del puerto.

En relación a estos temas, el presidente del Instituto Social de la Marina les informó que Cudillero contará en breve con una Casa del Mar (con todos los servicios que un centro de este tipo comporta) y será una realidad en

poco tiempo. En lo referente a las viviendas informó de que ya se cuenta con los terrenos necesarios para proceder a la construcción de un grupo de 100, que será exclusivamente para los pescadores que las necesiten.

En cuanto al puerto, el señor Taboada señaló que el Ministerio de Obras Públicas es consciente de la importancia de la obra, cuya justificación no ofrece dudas, ya que los pescadores de Cudillero tienen que realizar un esfuerzo sobrehumano en el varado de sus embarcaciones cuando la situación de la mar lo exige. Asimismo, puso de manifiesto que aun no siendo de su competencia este tema, dada su repercusión social, el Instituto Social de la Marina hará llegar los deseos de que se acelere la obra en lo posible.

Al término de la reunión, que se prolongó hasta pasadas las once de la noche, el señor Taboada visitó el puerto de Cudillero, así como los terrenos en donde se construirán las nuevas viviendas y la Casa del Mar. ■ M. R.

EL FERROL

PESCADOR ARREBATADO POR UNA OLA

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Un pescador desapareció entre las aguas cuando se dedicaba a las faenas pesqueras en la zona de Cobas.

Se trata de Pastor Ares Freire, de cuarenta y un años de edad, soltero, que fue arrastrado por una ola y cuyo cadáver no ha sido recuperado todavía. La víctima estaba domiciliada en Serantes, del término municipal de El Ferrol. ■

BOTADURA DEL "TEXACO SOUTH AMERICA"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El petrolero, de 275.000 toneladas de peso muerto, "Texaco South America" ha sido botado en los Astilleros y Talleres del Noroeste, S. A. (Astano), de Perillo-Fene.

En la ceremonia actuó de madrina la señora de Alfred C. de Crane, vicepresidente de Texaco, compañía para la que fue construido el navío, y al acto asistieron los capitanes generales de la VIII Región Militar y de la Zona Marítima del Cantábrico, vicealmirante del arsenal, contralmirante jefe del Estado Mayor de la Zona, gobernador militar, alcalde de El Ferrol y otras autoridades, personalidades y representaciones. ■

PRUEBAS DE MAR DEL "TEXACO LONDON"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El buque, de 275.000 toneladas de peso muerto "Texaco London" se ha hecho a la mar para realizar las pruebas particulares.

En las operaciones de maniobra, el "Texaco London" fue auxiliado por los remolcadores "Prioriño" y "Finisterre".

El "Texaco London" fue construido en los astilleros de Astano para la compañía Texaco. ■



AVILES

EL PETROLERO "NESO" EMBARRANCO EN UNA PLAYA

El pasado mes de abril y cuando era remolcado desde un puerto inglés hasta el asturiano de San Esteban de Pravia —donde iba a ser desguazado—, embarrancó en la playa de Xagó el petrolero de bandera liberiana "Neso", de 170 metros de eslora y 23.750 toneladas de desplazamiento.

El accidente se produjo cuando, debido a mal tiempo, se rompió el remolque a unas ocho millas de cabo de Peñas. Pese a que el remolcador "Faneca" intentó nuevamente hacerse con el barco, éste quedó a la deriva, siendo arrastrado por el fuerte viento del Nordeste hasta la cedada playa, donde quedó encallado. Su posibilidad de puesta a flote es nula y posiblemente tendrá que ser desguazado en la misma playa. ■ (Foto: FERRERO).

GIJÓN

PETROLEO A 48 KILOMETROS DE LA COSTA

MADRID.—Un interesante hallazgo de crudo petrolífero, a una profundidad de 1.450 metros, ha tenido lugar en el pozo de exploración "Mar Cantábrico C-2", a unos 48 kilómetros al Este-Noreste de Gijón, según la Dirección General de Energía, del Ministerio de Industria.

Con una profundidad de agua de 146 metros, el sondeo alcanzó una profundidad total de 4.380 metros, y ha sido perforado por la plataforma sumergible "Medusa" en el pozo que realiza Shell-España. La producción en pruebas que se está obteniendo es de 7.000 barriles por día de un petróleo ligero. Serán necesarios sondeos adicionales e investigaciones complementarias para poder determinar las posibilidades comerciales del hallazgo. ■

BILBAO

MOTIN EN UN BARCO SOMALI

BILBAO (De nuestro corresponsal).—A las 3,15 hora de la tarde del pasado día 8 de mayo se recibió una apremiante llamada telefónica en la Oficina de Prácticos del Puerto de Portugalete, dada por el capitán del barco de bandera somali "Berkenhain", situado a tres millas del puerto de Bilbao. En dicha llamada, el capitán notificaba que a bordo del barco la tripulación se había sublevado, y, armados con navajas y cuchillos, pretendían intimidar al propio capitán, a su jefe de máquinas y a los otros dos oficiales de la nave.

Arribados al puerto de Bilbao, se inició una investigación, informando los sublevados que llevaban seis meses sin percibir el importe de sus horas extraordinarias y días festivos. Por su parte, el capitán hizo valer sus contratos de embarque, en los que sólo figuraba, al parecer, como sueldo la cantidad de 800 marcos, sin derecho a ninguna otra clase de retribución.

Posteriormente, una vez puesto el capitán en contacto con la naviera alemana propietaria del barco, se iniciaron las negociaciones para la solución del problema. Dos días después, el barco se hizo de nuevo a la mar tras llegar a un acuerdo satisfactorio, quedando en tierra los principales propietarios de la sublevación para ser repatriados.

El "Berkenhain" es de bandera somali y tiene 977 toneladas de registro bruto.

SEGUNDO ESPIGÓN DEL SUPERPUERTO

Se han iniciado recientemente las obras para la construcción del segundo espigón del superpuerto de Bilbao, cuyo presupuesto es de 3.000 millones de pesetas, aproximadamente. El primer objetivo para la realización de este segundo espigón —el de Punta Galea— es la construcción de una rampa de acceso a la zona del acantilado. Con la realización de este segundo espigón quedará totalmente concluido el superpuerto bilbaíno, que será uno de los mejores de Europa.

PRESIDENTE DEL SINDICATO DE LA PESCA

Ha sido elegido recientemente como presidente del Sindicato de la Pesca de Vizcaya el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Lequeitio, señor Sesma. El señor Sesma —un veterano pescador vizcaíno con más de cuarenta años de profesión— es también en la actualidad presidente de la Federación de Cofradías de Pesca de Vizcaya.

PLATAFORMA PETROLIFERA "MEDUSA"

Se encuentra anclado en el puerto de Bilbao la plataforma petrolífera "Medusa", de bandera griega, propiedad de una armadora griega, y que en la actualidad trabaja en la mar, a 25 kilómetros de Gijón, para la Shell España, y Campsa. Estos sondeos, como se saben, han dado resultado positivo, detectándose un yacimiento petrolífero.

El motivo de su estancia en el puerto de Bilbao es el de recambiar una de sus piezas, la Bap Stoch, de 150 toneladas, cuya misión es cerrar la salida del petróleo.

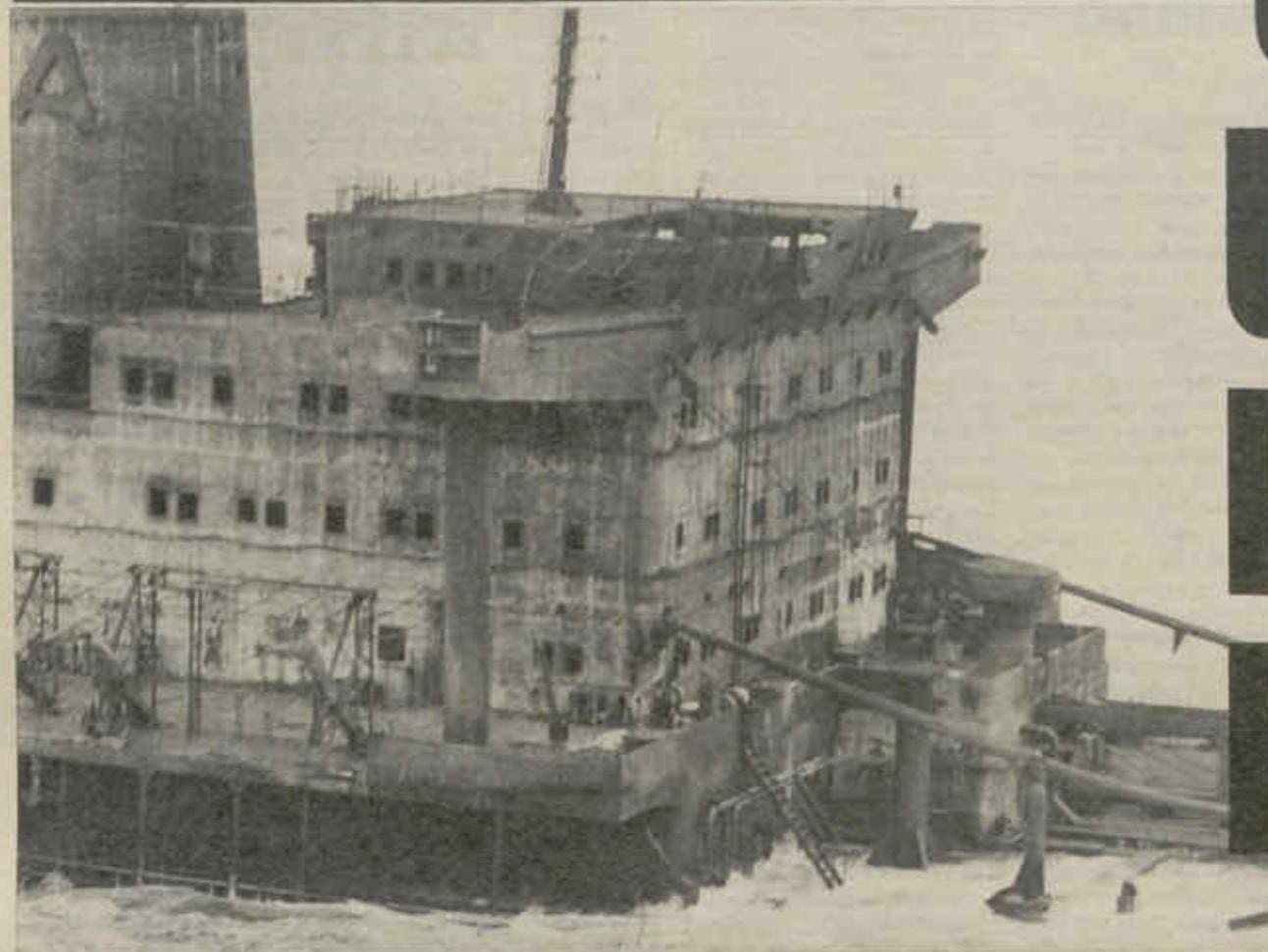
SEMANA LABORAL DE CUARENTA Y CUATRO HORAS

Desde hace algunos días, los navieros y consignatarios bilbaínos vienen celebrando una serie de reuniones para tratar de resolver el problema que se les ha presentado con la entrada en vigor de la semana de cuarenta y cuatro horas, aprobada por el Gobierno.

Según ellos, con el actual horario las mercancías están sufriendo importantes demoras, con el consiguiente perjuicio económico que de ello se deriva. ■ ADOLFO ROLDÁN.

Sigue CRÓNICAS NACIONALES en página 32.

"URQUIOLA UN PROBL PARA LAS RIAS ALTA



LA CORUÑA (De nuestro enviado especial).—De nuevo, el suceso marítimo con tintes de tragedia se ha cebado con la bahía coruñesa. Eran las ocho de la mañana del día 12 de mayo cuando, tras una feliz travesía de casi dos meses desde el golfo Pérsico a esta ciudad, el petrolero "Monte Urquiola" comenzó a tener dificultades para entrar en puerto y proceder, como ya había hecho otras veces, a la descarga de las 108.000 toneladas de crudo que llevaba en sus depósitos. Pero, inexplicablemente, antes de llegar a puerto, a la entrada del canal de la bahía, tocó en algún bajo y se averió uno de los tanques de carga, por lo que se hizo necesario alejar el barco de la costa, a lo que se procedió alrededor de las nueve de la mañana. Fue ahí, precisamente en esta operación, cuando el barco encalló definitivamente. Se encontraba a la altura de San Amaro, frente a la Torre de Hércules.

La "marea negra" inundó la bahía, el puerto, la zona de Riazor y las rías cercanas.

EXPLOSIONES

Encallado y con un escoramiento cada vez más pronunciado, el "Urquiola" representaba un peligro evidente para la vida de sus treinta y siete tripulantes. Así lo vio, afortunadamente, el capitán, y ordenó el abandono del buque, quedando él y el práctico del puerto a bordo, en un intento de poder salvar la difícil situación en que el barco se encontraba. Pero no fue posible al ser sorprendidos por dos fuertes explosiones que convirtieron al petrolero en un verdadero infierno. Ante esta nueva situación, el capitán y el práctico se arrojaron al agua. El práctico llegó a la costa sano y salvo, pero el capitán pereció asfixiado por el humo de la enorme hoguera en que se convirtió el "Urquiola".

Prosiguieron otras cuatro explosiones, el mar se llenó de llamas y humo, y la marea negra comenzó a extenderse por todos los alrededores.

La Comandancia de Marina cursó las oportunas órdenes a los navegantes para impedir que se acercaran a la zona, en tanto que helicópteros de salvamento realizaban los servicios de vigilancia.

Se dispusieron inmediatamente las medidas oportunas para paliar en lo posible más daños por la marea negra. Más de diez barcos con detergente se dedicaron a controlar las manchas que se acercaban a la costa. También se solicitó un avión con más detergentes y espumógenos y la colaboración de varias unidades de la Armada.

señalizaciones y demás elementos de seguridad para el acceso al puerto de La Coruña, a través de sus canales, están en perfectas condiciones".

"El acceso al puerto coruñés por vía marítima se efectúa a través del canal de Punta Harminia (Oeste-Este) y del canal de Seixo Branco (Norte-Sur). Ambos canales, en su punto más estrecho, alcanzan una extensión de un kilómetro de anchura. La profundidad de estos dos ca-

mentes, cómo se desarrollaron los acontecimientos en aquella triste mañana del día 12 de mayo:

"El barco —dice— entraba en las inmediaciones de la zona de practicaje poco después de las ocho de la mañana.

Estábamos ya pendientes de su llegada. El vigía nos avisó de su posición aproximada y nos pusimos a la escucha por el VHF, estableciendo contacto con el barco. Hasta ese momento no había pasado nada anormal".

El vigía avisa al práctico cuando los barcos navegan al Norte de Las Yacentes.

"A los pocos minutos de que me avise el vigía —explicó el señor Sánchez— salimos en busca del barco. Escaso tiempo después, el capitán del 'Urquiola' me dijo por radio: 'Estamos enganchados. Tocamos fondo'. Yo le contesté, no dudando de su competencia: 'No puede ser, tranquilízate'. El primer oficial me instó entonces a que me apresurara, ya que efectivamente habían tocado fondo".

El práctico divisó el barco nada más doblar el dique de abrigo, y según dijo más tarde comprobó que en aquel momento traía buen rumbo.

La marea en aquellos momentos tenía de metro a medio y medio sobre la sonda de la carta.

A BORDO

Una vez a bordo, el práctico mantuvo el siguiente diálogo con el capitán: "¿Qué ha pasado?". El capitán contestó: "Que hemos tocado fondo". "¿Dónde? ¿No habrá sido en Las Yacentes?". La respuesta del capitán fue negativa. El práctico insistió: "¿No habrá sido sobre La Mula?". Nueva respuesta negativa: "No, no, llevaba bien el canal".

(Pasa a la pág. 22)

- ENCALLO POR CAUSAS DESCONOCIDAS Y TRAS VARIAS EXPLOSIONES, PARTE DEL PETROLEO QUE TRANSPORTABA SE VERTIO EN LA MAR.
- UNA IMPRESIONANTE HUMAREDA CUBRIO EL CIELO DE LA CORUÑA Y LLEGO HASTA PONTEVEDRA Y VILLAGARCIA.
- LA PESCA DE BAJURA Y EL MARISQUEO, GRAVISIMAMENTE AFECTADOS.

HUNDIMIENTO

Avanzada la tarde, el buque se partió en dos y se hundió parcialmente. Tenía un peso muerto de 111.225 toneladas y fue botado el 2 de junio de 1973 en Astilleros Españoles, de Sestao. Tenía una eslora de 276 metros, con 39 de manga. Estaba valorado en más de mil millones de pesetas y pertenecía a la naviera bilbaína Artola.

El día siguiente al del suceso, y ante las contravertidas opiniones que circulaban sobre las causas del suceso, la Oficina de Prensa del Ministerio de Obras Públicas hacia pública una nota en la que resaltaba:

"El petrolero 'Urquiola', en sus dos últimos atraques en el puerto de La Coruña, a plena carga, lo hizo con unos calados inferiores a los diecisésis metros. Las

nales, en los momentos más acentuados de baja mar, es de 21 metros".

LA VERSION DEL PRACTICO

En el momento de escribir estas líneas no se conoce resultado alguno sobre las verdaderas causas del accidente a partir de la investigación oficial que los técnicos y las autoridades están llevando a cabo.

Versiones, como ya decíamos, hay muchas. Pero quizás la más adecuada a lo que realmente pasó sea la de don Benigno Sánchez Lebón, el práctico del puerto coruñés que estuvo a bordo del "Urquiola", junto al capitán, hasta el final.

El señor Sánchez Lebón ha explicado a los medios informativos, reiterada-

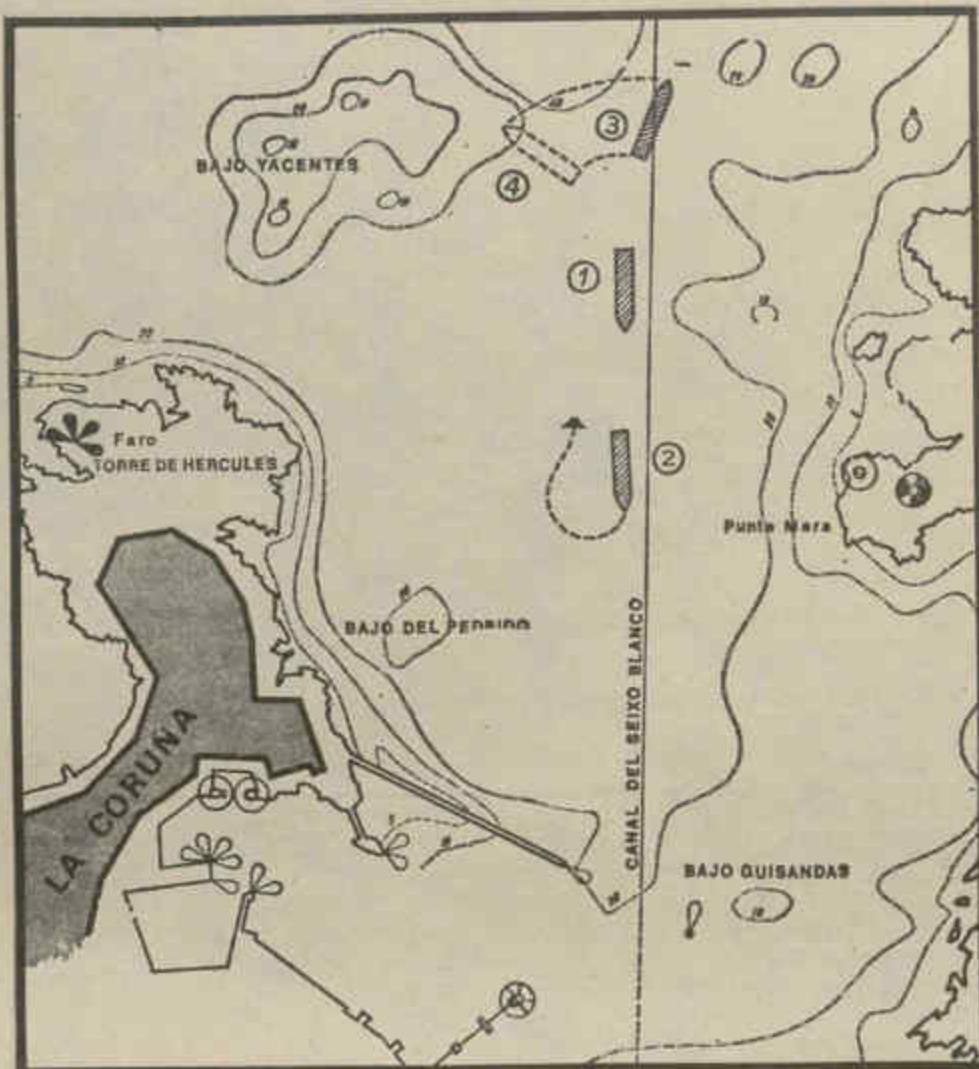
Arriba, vista parcial del "Urquiola" después del incendio. En la página contigua, la nube de humo que oscureció La Coruña y llegó hasta Pontevedra y Villagarcía. (Reportaje en blanco y negro y color, por BLANCO.)

EMA

S



"URQUIOLA"



brevino la explosión, el "Urquiola" se mantuvo a la deriva, pero sin moverse mucho.

La incomprensible actitud del remolcador alemán está siendo objeto de investigación por las autoridades correspondientes.

¿UNA "AGUJA"?

La existencia de una "aguja", que no figura en las Cartas de Navegación, contra la que tropezaría el "Urquiola", es una teoría que va cobrando fuerza en las explicaciones de los expertos. Y es así porque hay que tener en cuenta que los procedimientos de sondeo de hace años no reunían la exactitud de los actuales. Antes, el enrejado de sondeos dejaba unos claros intermedios que se completaban por interpolación. Detallar con sondas tradicionales una amplia zona tenía enormes dificultades.

Precisamente, días antes del suceso, se esperaba en La Coruña a varios técnicos del Instituto Hidrográfico que iban a estudiar los fondos del canal de entrada al puerto, para determinar la posibilidad de que en los mismos navegasen barcos de hasta 130.000 toneladas, lo que suponía una diferencia de calado con el "Urquiola" de dos metros. Ahora, estos mismos técnicos se encargan de determinar las causas de por qué y dónde tocó fondo el petrolero siniestrado.

EL FANTASMA DE LA CONTAMINACIÓN

Aunque el petrolero estaba valorado en 1.300 millones de pesetas y el crudo que transportaba en unos 1.950, lo que realmente preocupa ahora son los efectos de las 80.000 toneladas de crudo que ardieron o se perdieron por el mar, así como la extracción de las toneladas que todavía tiene el barco en sus depósitos y que son un constante peligro.

Al parecer, el Ayuntamiento coruñés pedirá al armador del buque español y a la compañía de seguros mil millones de pesetas como indemnización.

Indudablemente, para La Coruña el suceso es una verdadera catástrofe, puesto que la "marea negra" va a afectar a la economía de muchos coruñeses.

En las playas, las crestas de las olas no son blancas, sino que se encuentran cubiertas por una espesa capa de petróleo. Las rocas y las arenas se han trocado.

(Pasa a la pág. 29)

En el gráfico, el número 1 señala la posición del "Urquiola" en el momento en que subió a bordo el práctico poco antes de las 9 de la mañana. El barco enfilara perfectamente el canal. En el número 2, posición más avanzada del buque dentro del puerto coruñés. Aquí viró para salir a alta mar, a las 9,30 de la mañana, ayudado por dos remolcadores. Vertía abundante petróleo. En el punto 3, el "Urquiola" sufrió una sacudida y reventaron los tanques de proa; el "Priorino" rompió el remolque y se registraron la explosión y el incendio. El círculo 4 indica la posición actual tras el giro de 90 grados que dio el buque. La proa reposa en roca.

EN EL ACCIDENTE PERDIÓ LA VIDA EL CAPITÁN DEL PETROLERO, SEÑOR RODRIGUEZ CASTELO.

(Viene de la pág. 20)

En aquel momento, el barco iba con poca arrancada hacia el Sur, o sea, hacia dentro del puerto, y su posición era la del paralelo aproximado a Seixo Branco. Por su costado de babor perdía escasas cantidades de petróleo. Por el de estribor, se advertía la salida, a borbotones, del crudo en distintos puntos del agua y a lo largo de su eslora. Había ya un fuerte olor a gas.

A medida que el barco se iba acercando al dique de abrigo —serían las nueve y cuarto de la mañana— entró en contacto urgente con las autoridades de Marina, por el VHF, exponiéndoles la situación. De la Comandancia recabaron que les informaran de la importancia de la avería. Para entonces se confirmó que se estaba inundando la saia de bombas y el tanque vertical de proa, lo que significaba, junto con los derrames de petróleo y gas-oil del tanque de combustible, que había una rasgadura desde la proa hasta el cofferdam inmediato a la sala de máquinas que afectaba a toda la apardura de fondo.

SALIR DEL PUERTO

En esas circunstancias todavía no se había escorado el buque. De todas formas, desde el propio barco se expuso el criterio a la autoridad de Marina de que no era conveniente entrar en el puerto. Y ello debido a que el calado de proa debía de ser de unos 18 metros, y como estaba hundido por esa parte el barco hubiera varado en las inmediaciones del pantalán, con lo que, en definitiva, tendría que salir a la mar después de esperar, quizás, media marea, lo que suponía, entre maniobra y varada, unas cinco horas en el puerto derramando petróleo y expuesto al riesgo latente de explosión. Además, se hubiese necesitado el concurso de varios remolcadores, tracción de amarras y alambres, escapes de motores: mucha gente sin poder controlar, y luego la salida de la cadena del ancla y motores eléc-

tricos en acción. Cualquiera de estos agentes podía producir la explosión. Y en ese caso es fácil adivinar la hecatombe que se hubiera podido crear en el puerto: el fuego se hubiese propagado al pantalán, transmisión del mismo por tuberías, explosión de refinado, gasolina, butano y amoniaco. Todo ello en cadena...

Con el acuerdo del práctico, capitán y autoridad de Marina de sacar el barco a alta mar, se reviró al "Urquiola" y se abocó el mismo canal que había servido de acceso. Eran las 9,30 de la mañana. La marcha era lenta, moderada, y se iba ayudado por un remolcador a proa y otro a popa. Las máquinas de la nave apoyaron. Posteriormente se dejó a los remolcadores confiando en que la nave se movía por sus propios medios.

LA SACUDIDA

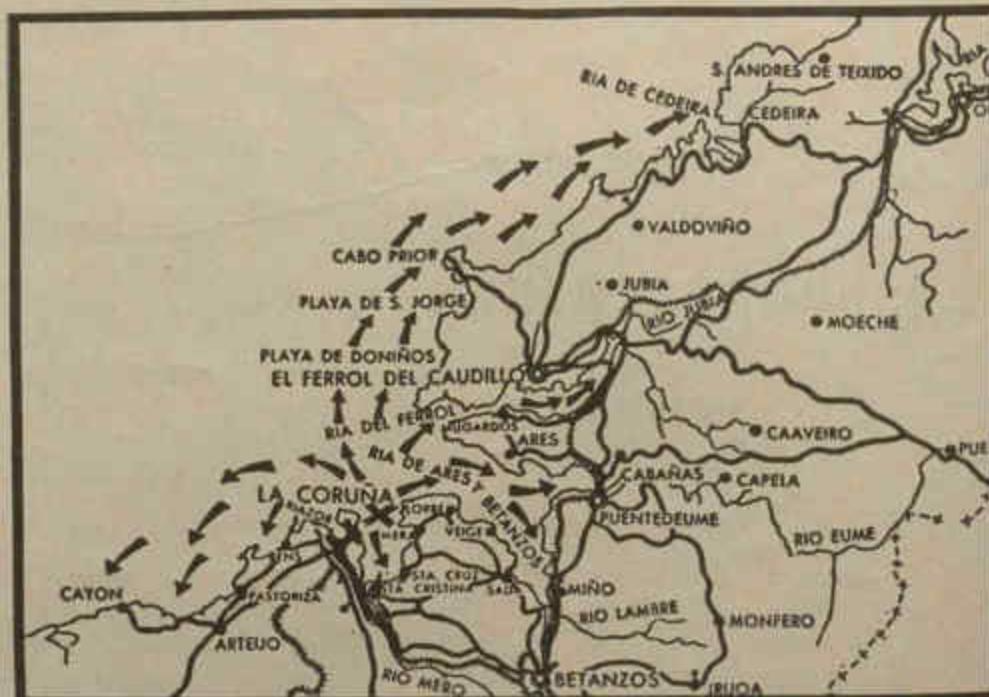
Sobre las diez de la mañana, en plena marcha, se notó una sacudida. No fue un golpe brusco. Más bien una sensación de rozadura o perezoso impacto en el barco. La sacudida coincidió con el reventón de los tanques de proa. El petróleo empezó a surgir por cubierta después de romper los tapines. Los tripulantes se apresuraron a ir hacia popa.

Realmente, en aquellos momentos no se sabía lo que había producido la sacudida del buque, aunque la probabilidad de que hubiese sido por haber tocado fondo es grande. Tras este hecho, el capitán ordenó a la tripulación el abandono de la nave, quedando a bordo tan sólo él y el práctico, señor Sánchez Lebón.

A raíz de la sacudida y de la explosión del crudo, el petrolero quedó escorado unos diez grados a estribor. Al quedar el barco sin medio de gobierno, se avisó al remolcador "Priorino". Se trataba de que tomase al "Urquiola" a remolque en evitación de una deriva peligrosa hacia Las Yacentes. El viento entonces era Nordeste y suponía una corriente vacante muy ligera hacia el Norte, con una resultante supuesta en dirección a Las Yacentes. Para dar el remolque se

avisó a varios tripulantes del "Urquiola" que regresaron a bordo y encapucharon el remolque a proa. Inmediatamente después se marcharon. El "Priorino" comenzó a tirar del petrolero en busca de aguas libres y llevando dirección Norte, pero el barco apenas se movía.

Cuando el remolcador inició sus tareas, las autoridades de Marina informaron por radio que se acercaba el potente remolcador alemán "Arctic" para ayudar en la operación. Pero cuando éste se encontraba cerca del "Urquiola" se negó, aunque lo requirió el capitán, a realizar su trabajo, con el pretexto de no contar todavía con el contrato para ello. Poco más tarde se rompió el remolque del "Priorino". Esto sucedió hacia las 12,45 horas y hasta las 13,30, en que so-



Mapa de las costas afectadas por la "marea negra", que iba en dirección a Ortigueira, apoyada por los vientos dominantes





"URQUIOLA"

Varios momentos del siniestro. Las gigantescas columnas de humo dieron idea de la magnitud de la catástrofe. El petróleo salía del barco a borbotones. La esperanza era, en aquellos momentos, precisamente que se quemara todo el crudo derramado, porque de esta forma podría paliarse la contaminación. En la noche, las llamas ofrecían el aspecto dantesco que ofrece la imagen de la página contigua. El accidente del "Urquioala", cuyas consecuencias se está intentando resolver por todos los medios posibles, aparte la conmoción del momento, ha hecho mucho daño a la pesca de bajura y al marisqueo.





"URQUIOLA"



**MAREA
NEGRA**





"URQUIOLA"

(Viene de la pág. 22)

do negras. Y el cerco colocado en la ría del Pasaje, para contener la marea, no consiguió su objetivo porque el agua llevaba tal cantidad de petróleo que éste ha pasado por encima de la malla.

Nubes negras, con olor a petróleo, cubrieron por completo La Coruña el día del accidente, e incluso llegaron a Pontevedra y Villagarcía de Arosa.

Más de noventa y cinco mil kilos de detergentes se han utilizado ya para paliar de alguna forma el problema, pero el daño es irreversible. Los pescadores, por ejemplo, saben que las dificultades para la pesca de bajura y, sobre todo, para el marisco durarán probablemente varios años.

ZONA CATASTROFICA

En el lugar del suceso se personaron inmediatamente el subsecretario de la Marina Mercante y el director general de Pesca. Posteriormente fueron los ministros de Comercio y Marina los que lo hicieron. Tras sus informes, el Gobierno

declaraba, en Consejo de Ministros celebrado el día 21 de mayo, "zona catastrófica" a la del suceso.

EL TRASVASE

Es de esperar que cuando estas líneas salgan a la luz se haya dado por terminado, y sin novedad, el trasvase de las casi 20.000 toneladas de crudo que todavía se encontraban en los depósitos del "Urquiola". Debido a las dificultades del trabajo y al riesgo de la producción de gases en los tanques del mismo, la operación, que comenzó el día 20 de mayo, es muy lenta.

MERA, LA PLAYA MAS CASTIGADA

La "marea negra" se distribuyó con intensidad en diversas zonas del litoral coruñés. La playa de Mera, en las proximidades de La Coruña, es una de las más castigadas y de ella ya han sido extraídas más de quinientas toneladas de crudos.

En la zona de El Ferrol, la situación continúa siendo grave en las playas de

Boebre, Perbes, El Raso, Ares, Chanteiro, Domíños, Sanjorge, El Villar y Pantín.

Mejoró ligeramente la situación en Frouxeira, Miño, Cabañas, Santa Comba y Villarube.

En cuanto a la zona de Cedeira, hacia el Norte, la situación también ha mejorado considerablemente.

LA COSECHA DE MARISCO, EN PELIGRO

Según manifestaciones del jefe del Departamento de Contaminación del Mar del Instituto Español de Oceanografía, Joaquín Ros Vicent, la próxima cosecha de marisco —especialmente de almeja y berberecho— de la ría de La Coruña se perderá. No obstante, se mostró optimista en cuanto a que la siguiente producirá buenos frutos.

En relación con los detergentes, el señor Ros indicó que no es verdad que los empleados para combatir la contaminación del petróleo perjudiquen a la pesca,

pues son de los biodegradantes, totalmente inofensivos para las especies o la flora marina.

SE VA CONTROLANDO

Indudablemente, la contaminación se va controlando. El acelerado esfuerzo de la Administración, los técnicos y especialistas en estas materias, y muchos hombres de la mar de las zonas afectadas, están serenando los ánimos, y ya con un poco más de perspectiva se va situando la catástrofe en su justo punto.

De cualquier forma, los perjuicios presentes son ya grandes y cabe esperar que, a lo que resulte de la investigación oficial, se tomen las medidas necesarias para que hechos de este tipo no vuelvan a repetirse y, si hay indicios, se pidan las responsabilidades necesarias. Limpia el panorama informativo a la vez que la mar son dos formas adecuadas de descontaminar el ambiente en favor de todos. ■ MAURO RODRIGUEZ.

La cantidad de petróleo vertido fue tanta, que saltaba las barreras de protección. La costa quedó contaminada. En la foto de la página contigua, arriba, el "Urquiola" después de la explosión e incendio. Puede apreciarse la hendidura por donde se partió en dos.



"URQUIOLA"

Operaciones de salvamento y trasvase
del crudo que queda a bordo.



NOTA OFICIAL DE LOS MINISTERIOS DE MARINA Y AIRE

"EL CENTRO DE CONTAMINACION ESTA LOCALIZADO"

MADRID.—"El centro de contaminación de las aguas originado por el accidente del petrolero español 'Urquiola' se encuentra localizado en las rías de La Coruña, Ares, Betanzos y El Ferrol, mientras que una amplia zona se encuentra limpia", revela una nota conjunta de los Ministerios de Marina y Aire, publicada el pasado 29 de mayo.

El texto completo de la nota es como sigue:

Con objeto de determinar la extensión de la contaminación producida en la mar por el derrame de productos petrolieros producidos a consecuencia del accidente sufrido por el buque-tanque 'Urquiola' a su entrada en La Coruña, durante los días 25, 26 y 27 de mayo se efectuaron exploraciones aéreas en una amplia zona que, contorneando la costa desde Oporto hasta cabo Peñas (Asturias), se extiende 350 millas mar adentro.

Barrió esta zona una agrupación aérea del Ejército del Aire, basada en el aeropuerto de La Bacolla y constituida por un avión P-3 ('Orion'), tres AN-1 ('Grumman') y tres aviones del Servicio Fotográfico del Aire.

Al mismo tiempo, la zona más próxima fue rastreada por varios buques de guerra. Estas exploraciones y rastreos han permitido comprobar que toda la zona se encuentra limpia, a excepción de un reducido número de pequeñas manchas de petróleo (de extensión no superior a 50 metros cuadrados), ya tratada por dentro de la línea de las siete millas de la costa, en situación aproximada al Norte del bajo de Badallo (islas Sisargas). El centro de la polución se encuentra localizado en las rías de La Coruña, Ares, Betanzos y El Ferrol, en donde la lucha es constante para recoger las bolsas de petróleo. Asimismo, información procedente de buques de la Marina de Guerra en tránsito de la Zona Marítima del Estrecho a la del Cantábrico, comunica no haber observado la más mínima contaminación de petróleo a todo lo largo de su derrota, señalando únicamente las anteriores manchas ya aludidas en las proximidades del bajo Badallo (islas Sisargas).

Por otro lado, los buques hidrográficos 'Malespina' y 'Rigel', que se trasladaron a La Coruña para efectuar trabajos hidrográficos en la zona del accidente.

JUZGADO INSTRUCTOR

LA CORUÑA.—El Juzgado Instructor de la causa motivada por el siniestro del buque-tanque 'Urquiola' ha quedado constituido por el juez náutico de la Zona Marítima del Cantábrico, capitán de Navío Isidro Fontenla Rojo; segundo jefe de la Auditoria, Francisco Querol de Lombardero; teniente constable Antonio G. Simón Martínez, sargento constable Manuel Cabaleiro Bellas y sargento escribiente Manuel Gómez Serantes.

El Juzgado, que quedó instalado en la Comandancia Militar de La Coruña, comenzó ya a tomar declaración a los tripulantes del barco. ■

te, no han encontrado manchas de petróleo a lo largo de las costas portuguesas y gallegas.

Cabe destacar que las continuas y muy eficaces exploraciones efectuadas por la Agrupación Aérea a lo largo de los días señalados permiten asegurar lo anteriormente expuesto.

Por todo ello, no se espera que la polución se extienda por fuera de los límites que actualmente tiene; es decir, rías de La Coruña, Ares, Betanzos, El Ferrol y sus proximidades". ■

SEGUN EL DIRECTOR DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRÀFIA

LOS VERTIDOS URBANOS, MAS PERJUDICIALES QUE LOS HIDROCARBUROS

MADRID.—"Para el mar, el vertido continuo de elementos contaminantes urbanos es más perjudicial en el tiempo que una explosión del tipo del 'Urquiola'", manifestó a Cifra el doctor Miguel Oliver Massuti, subdirector del Instituto Español de Oceanografía y encargado de la Sección de Biología Aplicada.

Los efectos perjudiciales de las "mareas negras" están en función de la cantidad y de su proximidad a la costa, así como de las características del lugar donde se producen. Según el doctor Oliver Massuti, los animales que sufren más directamente las consecuencias de una "marena negra" son los moluscos, entre los que puede producirse un elevado porcentaje de mortalidad, o por lo menos un gusto a petróleo difícil de eliminar.

En cuanto a su acción sobre el plancton, el doctor Oliver señala que interfiere la cadena vital, pero sin excesiva importancia para los peces y animales móviles, ya que éstos, si encuentran un hábitat que no les es grato, huirán de la zona.

Las aves pueden verse afectadas si han de posarse sobre la capa de petróleo o se sumergen para capturar peces.

"Hay que tener en cuenta —añade el subdirector del Instituto Oceanográfico— que una explosión de este tipo es producción orgánica, y el mismo mar se encarga con el tiempo de corregir este defecto, aunque, naturalmente, durante el tiempo que tardaría en esa labor de asimilación, los daños de la 'marena negra' pueden ser considerables".

Destaca también el señor Oliver los posibles perjuicios en la industria hotelera y turística en general, debido a los efectos contaminantes sobre las playas, pero, a la vez, alaba las medidas que las autoridades han tomado en el caso concreto del 'Urquiola' y muestra su esperanza de que si se consigue recuperar el petróleo existente todavía en los tanques, las consecuencias pueden ser menos graves de lo que en un principio se temía.

Por su parte, el doctor químico Arabio Torres, también del Instituto Español de Oceanografía,

EL CAPITAN DEL BARCO

Don Francisco Eduardo Rodríguez Castelo, capitán del "Urquiola", que perdió la vida, se supone que asfixiado, al abandonar el buque después de producirse la explosión.

El capitán Rodríguez Castelo salvó la vida de los 37 tripulantes del petrolero, al ordenar que abandonasen el barco después de que éste hubiera encallado por causas que aún no han podido precisarse. El, en compañía del práctico don Benigno Sánchez Lebón, permaneció a bordo, y allí les sorprendieron las explosiones, seguidas de incendio.

En último extremo, ambos se lanzaron al agua, y el práctico logró alcanzar la costa después de nadar varias horas. No así el capitán, quien se supone que pereció asfixiado por la densa humareda que se había originado.

Días más tarde, tras numerosos rastreos, aparecieron sus restos mortales. El entierro, que tuvo lugar en La Coruña y constituyó una sentida manifestación de duelo, estuvo presidido por el subsecretario de la Mar-



na Mercante, y el gobernador civil de la provincia. También estuvieron presentes los tripulantes del "Urquiola" y representantes de la casa armadora. El féretro fue llevado a hombros por los tripulantes y el señor Sánchez Lebón.

"Hoja del Mar" comparte el dolor de todos los marinos mercantes por esta pérdida irreparable y se suma a los testimonios de pesar que están recibiendo la viuda e hijos del infeliz capitán. ■

CREDITOS PARA LOS AFECTADOS

MADRID.—El Banco del Noroeste ha arbitrado la concesión de créditos de urgencia a los damnificados por el siniestro del petrolero "Urquiola".

Un portavoz de la entidad ha manifestado que la apertura de una línea especial de crédito por el Banco tiene un carácter eminentemente social y está destinado a facilitar recursos especialmente a personas de modesta condición afectadas en su trabajo por la catástrofe. ■

FINALIZO EL TRASVASE

LA CORUÑA.—La operación de trasvase del crudo de los depósitos del buque-tanque "Urquiola" ha finalizado. El petrolero "Camporraso", que ha venido actuando en la operación de trasvase, tras cargar combustible abandonó el puerto de La Coruña el pasado día 1 de junio. Se da como seguro que en la proa del petrolero siniestrado no existe crudo y que el poco que puede haber aún en el buque está localizado en poza, igual que el fuel-oil. ■

BUQUES HIDROGRAFICOS INVESTIGAN EL CANAL DE ACCESO A LA RIA

LA CORUÑA.—Los buques hidrográficos de la Armada Española 'Malespina' y 'Rigel' han iniciado los trabajos de sondeo en los canales de acceso al puerto de La Coruña, al objeto de comprobar la posible existencia de algún obstáculo.

Prosigue realizándose normalmente la operación de limpieza de playas y de extracción del petróleo que aún queda en la mar, utilizándose en estos trabajos embarcaciones de distinto tipo. ■

BILBAO

MEDIDAS PARA LA SEGURIDAD EN EL SUPERPUERTO

BILBAO.—"No hay puerto en el mundo que esté dotado de medios suficientes para afrontar por si solo un daño de estas dimensiones", manifestó el comandante de Marina de Bilbao, Enrique Rolandi, en unas declaraciones que publicó "El Correo Español-El Pueblo Vasco", en relación con la catástrofe del petrolero "Urquio" en aguas coruñesas y las medidas de seguridad existentes en el superpuerto de Bilbao.

"Aquí, en Bilbao, nos encontramos con que, efectivamente, nuestro puerto está congestionado y a él arriban buques de gran porte, en especial los de Petronor" —añade el señor Rolandi—. Esta empresa tiene actualmente una serie de sistemas, superiores a los dictados por Decreto, para combatir casos de contaminación.

Más adelante, el comandante de Marina de Bilbao dice que desde hace casi un año se está estudiando la problemática del superpuerto bilbaíno, que cuando esté concluido será posiblemente el mayor de Europa, con un intenso tráfico de petroleros.

Entre los proyectos existentes figura la creación de una torre de control de tráfico portuario, de las que no existen actualmente en España. Por otra parte, se está gestando un Plan General de Movilización ante catástrofes como las del "Urquio". ■

SAN SEBASTIAN

ESTUDIO DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR

SAN SEBASTIAN.—Un ambicioso estudio de la contaminación del mar se está desarrollando en la provincia de Guipúzcoa, dirigido por la Organización Mundial de la Salud y el Programa de Ayuda de las Naciones Unidas.

Son ya varios los científicos de todo el mundo que en distintas fechas han visitado la costa guipuzcoana, para asesorar en el estudio de los factores contaminantes del litoral. Los trabajos, que ahora comienzan, son realizados conjuntamente por el Ministerio de Obras Públicas y la Jefatura de Sanidad de Guipúzcoa, que a tal fin cuentan con un equipo de físicos, químicos y biólogos.

Los trabajos oceanográficos comenzaron con la instalación de una boya luminosa, de tres metros de altura, frente a la costa de Igeldo. A la boya van sujetos aparatos científicos que miden continuamente los valores de las corrientes, y estos datos son posteriormente interpretados por un cerebro electrónico.

Asimismo, la embarcación "Guipúzcoa", de la Cruz Roja del Mar, ha sido dotada de un equipo científico que le permite analizar continuamente el agua de mar a distintas profundidades, y constituirá una valiosa ayuda para conocer el estado real de la contaminación en cada momento. ■

PASAJES

CRISIS PESQUERA

SAN SEBASTIAN.—Desde hace varios meses se acusa una notable crisis pesquera en el puerto guipuzcoano de Pasajes. Tan es así, que cuarenta barcos —"bous", "bakas" y de otro tipo— están amarrados en los muelles, y otros veinte van a vender el pescado a puertos gallegos.

La crisis, al parecer, está motivada por la poca rentabilidad de estos barcos, debido a su enorme gasto en combustible y aparejos. Por otra parte, algunos buques bacaladeros se han dedicado últimamente a la captura de pescado fresco, en fuerte competencia con los barcos que se encargaban sólo de estos menesteres.

A estos factores hay que añadir posiblemente una defectuosa comercialización, como lo demuestra el he-

cho de que diariamente numerosos camiones transportan pescado fresco (perlones, fanecas, chicharrones y otras especies) para ser convertido en harina, naturalmente a precio muy bajo, apenas cinco o seis pesetas kilogramo, cuando numerosas familias consumirían este pescado a precios razonables.

Como una posible solución a esta crisis se apunta la construcción de un par de empresas conserveras, que aprovecharían más la pesca, la harían más rentable y crearían además varios puestos de trabajo. ■



Algunos de los trabajos realizados por las alumnas durante el Curso celebrado en la Barceloneta.

BARCELONA
CURSO DE PROMOCIÓN DE LA MUJER

Se ha clausurado el primer curso de Promoción Social de la Mujer de la Barceloneta (Barcelona). Este curso se ha venido realizando con la colaboración del PPO, y en él se impartieron clases de Corte y Confección, Cultura General y Cocina para un total de 18 alumnas.

El entusiasmo con que las alumnas han participado en estos cuatro meses ha sido muy positivo, por lo que han solicitado la iniciación de otro nuevo Curso en octubre.

El acto de clausura, que tuvo lugar el 10 de mayo, fue presidido por el subdirector provincial del SEAF-PPO, don Fabriciano Torrecilla, y el delegado provincial del Instituto Social de la Marina de Barcelona. Tras las palabras que dirigió a las alumnas el subdirector de SEAF-PPO, el delegado provincial del Instituto Social de la Marina expresó la satisfacción que sentía al ver realizado este primer curso para esposas de trabajadores e hijas de trabajadores de mar en Barcelona.

Una de las alumnas matriculadas en el Curso dio las gracias espontáneamente por haberles brindado esta oportunidad de promoción. El acto de clausura finalizó con la apertura de la exposición, en que figuraban las labores realizadas por las alumnas durante el Curso.

EN ENERO DE 1977,
XV SALÓN NAUTICO Y DEL DEPORTE

BARCELONA.—Del 15 al 23 de enero de 1977, el Salón Náutico y del Deporte, en su XV edición, abrirá sus puertas en el recinto de la Feria de Barcelona.

El XV Salón, sobre una superficie de 132.000 metros cuadrados de exposición, ofrecerá las últimas novedades de los sectores náutico, deportivo, campig, caravanning y Marina Mercante y Pesquera. Como dato orientativo, cabe destacar que en la pasada edición se contó con 469 expositores y 26 representaciones extranjeras.

El Certamen ocupará cinco palacios, así como una amplia zona al aire libre, quedando los productos agrupados por sectores y grupos merceológicos de la siguiente forma:

— PALACIO NUMERO UNO

Y METALURGIA

Embarcaciones deportivas, Yates a vela y motor, aparatos de inmersión, aparatos electrónicos y meteorológicos, relojes y cronómetros, farolería naval, efectos navales, caballería y cables metálicos, balsas neumáticas, astilleros, puertos deportivos, compañías navieras y seguros marítimos.

— PALACIO CINCUENTENARIO

FERIAL Y CONGRESOS

Motores dentro y fuera borda, óptica naval, caza y pesca

deportiva, construcciones deportivas: instalaciones alpinas, pistas, etc., hinchables, promoción de servicios complementarios a entidades deportivas y de camping, prendas y calzado deportivo, armas y cartuchería, caravanas, tiendas de campamento y camping, materiales de recuperación y desarrollo físico, muebles y artículos de jardín, campo y playa. ■

VEDA TOTAL DE ARRASTRE EN CASTELLÓN Y TARRAGONA

TARRAGONA.—En la VII Reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, celebrada en Cartagena en mayo de 1975, se dio el criterio sobre un proyecto de reglamentación sobre pesca de arrastre en el Mediterráneo, que después apareció en el "B. O. E." del 13 de agosto (Orden Ministerial de 30 de julio).

Al amparo del apartado d) del concepto vedas, que facultó a la Dirección General de Pesca Marítima para establecer vedas complementarias a las señaladas en la citada Orden, las federaciones de Cofradías Sindicales de Pescadores de las provincias de Castellón y Tarragona solicitaron que la veda, en vez de afectar, en aguas de las dos provincias, a los fondos menores de 130 metros, fuera veda total.

A ello ha accedido la Dirección General, por lo que en el periodo del 15 de abril al 15 de junio, ambos inclusive, la veda para la pesca de arrastre en aguas de estas dos provincias será total en esta campaña. ■ LUIS MILLAN.



EXPOSICIÓN FLOTANTE DE LIBROS EDUCATIVOS

BARCELONA.—Zarpó del puerto de Barcelona el buque "Logos", exposición flotante de libros educativos, después de una permanencia de más de dos semanas, en cuyo transcurso han tenido lugar a bordo más de treinta conferencias y reuniones.

Antes de la partida, los tripulantes del "Logos" ofrecieron en el Parque de la Ciudadela una reunión al aire libre, con canciones y coloquio, como última expresión de amistad y aprecio a Barcelona.

Otras reuniones tuvieron efecto otros días, con música y coloquios en los que tomaron parte jóvenes cristianos de más de veinte países.

Todos a bordo del "Logos" son voluntarios, unidos en una fe común en Jesucristo y en un deseo de compartir en todo el mundo el amor y la felicidad que han encontrado. El "Logos" ha visitado más de 120 puertos en los últimos cinco años. ■

AMETLLA DE MAR

CURSO DE PROMOCIÓN DE LA MUJER

TARRAGONA.—En la localidad de Ametlla de Mar se ha celebrado un curso de promoción de la mujer organizado conjuntamente por el Instituto Social de la Marina y el Servicio de Empleo y Acción Formativa (más conocido antes como PPO) y dependiente de la Delegación Provincial de Trabajo. ■

NUEVA PLANTA DE CULTIVOS MARINOS EN LA RIBERA DE CABANES (CASTELLON)

CASTELLON (Especial para "Hoja del Mar").—La tramitación del expediente para la construcción de la Planta Piloto de Acuicultura de Castellón ha sido larga, pero en el momento presente y gracias al impulso dado a esta obra por el actual presidente de la Diputación Provincial de Castellón, señor don Francisco Granel Mascarós, se está a punto de iniciar la construcción de la citada Planta Piloto. En efecto, el "B. O. E." de 21 de noviembre del pasado año anuncia el concurso para la ejecución de las obras de construcción de un Centro de Investigaciones Biológicas Marinas, así como de sus instalaciones especiales. Transcurrido el plazo señalado en el "B. O. E.", se presentaron al concurso de adjudicación cuatro empresas. La apertura de pliegos se realizó ante la presencia de representantes de estas cuatro empresas, en el Salón de Sesiones de la Diputación Provincial. La Mesa estaba compuesta por el presidente de la Corporación, don Francisco Granel Mascarós; el vicepresidente, don Vicente Torrent Breva, y el secretario accidental, don Leandro Fernández Vaquero.

Las ofertas presentadas para esta obra pasaron a informe de los Servicios Técnicos para ser sometidas, posteriormente, a la resolución de la Corporación Provincial.

La obra citada comprende el edificio con sus dos plantas: una planta baja donde se construirán los tanques de cultivo y cría, y un primer piso donde se situarán los laboratorios.

En el momento actual se está proyectando la toma de agua de mar para abastecer los tanques. Este capítulo, trascendental en toda instalación de acuicultura, supondrá un aumento importante al actual presupuesto.

Toda la información nos la facilita el doctor San Fellu Lozano, quien responde a nuestras preguntas:

—¿Dónde será emplazada y qué cambios de emplazamiento ha sufrido?

—En un principio, la Diputación Provincial de Castellón adquirió unos solares de unos cinco mil metros cuadrados de superficie en las cercanías del puerto de Castellón y de la central térmica de Hidroeléctrica Española, de donde se podría tomar agua de mar a una temperatura superior a la normal. Este hecho beneficiaría al crecimiento de las especies en cultivo y disminuiría el capítulo de gastos por caldeamiento de agua. Debido a ciertas dificultades en la futura instalación de tubería de captación de agua en el puerto y a la creciente contaminación de las aguas marinas en la zona, se creyó oportuno trasladar el emplazamiento a otro lugar de la provincia que estando suficientemente alejado de centros urbanos e industriales, contase al mismo tiempo con terrenos llanos cercanos al mar.

En la Ribera de Cabanes se extiende una amplia zona de quinientas hectáreas de superficie propiedad del municipio de Cabanes, que reúne las condiciones indicadas anteriormente y que se conoce con el nombre de la finca del "Prat".

—El Ayuntamiento de Ca-



Doctor San Fellu.

banes cedió a la Excelentísima Diputación de Castellón dos hectáreas de esta finca, en las cercanías del actual caserío marítimo de Torre la Sal, con el fin de que esta entidad pudiera construir un Centro de Investigaciones Biológicas Marinas. De acuerdo con los planos del arquitecto de la Diputación de Castellón, don Manuel Peset, el edificio proyectado ocupará cerca de tres mil metros cúbicos de superficie y dado que el terreno cedido tiene mayor extensión se podrán realizar futuras ampliaciones del Centro a medida que las necesidades del trabajo lo exijan.

—¿Qué condiciones son exigidas elementalmente a un emplazamiento de este tipo?

—Ante todo estar situado en una zona sin contaminación y que en las proximidades de la misma exista una población natural de las especies que se desean cultivar o criar. Podríamos anotar a continuación las corres-

ESTARA DOTADA DE TANQUES DE CULTIVO Y CRIA Y LABORATORIOS

pondientes a la propia instalación, tales como equipos de bombeo de agua, diversos tanques de cultivo y cría, cámara de temperatura constante, sala de preparación de alimento con cámaras frigoríficas, equipo de compresores para aireación del agua, grupo electrógeno, equipo de calefacción del agua de los tanques y algunos laboratorios.

—¿A qué cultivos marinos va a dedicarse inicialmente?

—Como usted ya sabe, en el laboratorio del Grao de Castellón, del Instituto de Investigaciones Pesqueras, se estudió desde el año mil novecientos sesenta y dos la biología del langostino. Estos estudios permitieron en el año mil novecientos sesenta y ocho criar en el laboratorio los primeros langostinos desde el huevo hasta el adulto. Las experiencias de cría se han perfeccionado desde aquel entonces y ya en la actualidad se consiguen supervivencias, desde el huevo a la primera poslarva del orden del setenta y siete por ciento. Los ejemplares juveniles obtenidos en las pequeñas instalaciones del laboratorio se han empleado en su mayor parte para repoblar las zonas costeras próximas a Castellón. Confiamos que con la construcción de la nueva Planta Piloto de Acuicultura podremos multiplicar el número de ejemplares que venimos empleando para estos fines.

—En el año mil novecientos setenta y dos iniciamos los estudios de la biología y cría del camarón, especie que tiene unas exigencias de cría semejantes a las del langostino. Dado que los métodos empleados para la producción de alimento en el langostino se pueden aplicar al camarón, hemos conseguido en muy poco tiempo llevar a buen fin estas experiencias. Hemos llegado incluso a cerrar el ciclo vital de esta especie, es decir, que los ejemplares adultos que mantenemos en la instalación proceden de progenitores que habían nacido en nuestros tanques de cría.

—Recientemente hemos conseguido también la puesta de la dorada mediante inyección de hormonas gonadotropas, así como la cría de las larvas obtenidas, que en el momento actual tienen

varios centímetros de longitud.

—También estamos realizando estudios de cría del lenguado y pronto iniciaremos los de cría de la lubina.

—Un programa de investigación que se ha iniciado hace escasos meses es el del estudio de la biología y cría del cangrejo de río, especie que al tener un lento crecimiento sólo la estudiamos, por ahora, con vistas a la repoblación.

—Cuando dispongamos de mayor espacio y número de personal científico, podremos ampliar estas experiencias a otras especies, tales como el bogavante y la anguila.

—¿Puede decirnos la cantidad presupuestada y con cargo a qué fondos?

—No tengo ningún inconveniente, el presupuesto de obras se fijó hace años en diecisiete millones quinientas mil pesetas, pero dado el aumento experimentado en estos últimos años en el coste de la vida, esta cantidad se ha tenido que actualizar hasta cubrir el importe a que asciende el tipo de licitación de concurso, que es de cincuenta y cuatro millones trescientas cuarenta y dos mil trescientas cuarenta y cinco pesetas. En esta cantidad no está incluido el proyecto de captación de agua, que es de suponer será también bastante elevado.

—En cuanto a su pregunta sobre la entidad que sufragaría la construcción, le puedo decir que en virtud del contrato firmado con fecha catorce de marzo de mil novecientos setenta y dos entre la Excelentísima Diputación Provincial de Castellón y el Patronato de Investigación Científica y Técnica Juan de la Cierva, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, al que pertenece el Instituto de Investigaciones Pesqueras, es la Diputación de Castellón la que, dando una muestra más de la colaboración que puede prestar a la investigación en nuestro país, se ha hecho cargo de los fondos necesarios para la construcción de la citada Planta. Y no sólo esto, sino que desde la fecha de la firma del contrato, la Diputación de Castellón viene sufragando dos becas para la formación de biólogos

en la especialidad de Acuicultura Marina.

—¿Qué Centros extranjeros dedicados a análogas investigaciones mantienen intercambios con el que usted regenta del Instituto de Investigaciones Pesqueras?

—Nuestro Instituto tiene una serie de publicaciones periódicas en las que se incluyen los trabajos de investigación realizados en cada uno de los campos en que trabaja su personal científico, entre los que está incluida el de la Acuicultura Marina. Estas publicaciones llegan, por intercambio, a muchísimos laboratorios extranjeros.

—Además mantenemos contactos verbales o por escrito con otros Centros, entre los que le podría citar una larga lista que resumo en la siguiente: en el Japón, con la Escuela de Ciencias Pesqueras de la Universidad de Ki-

tasato y con el laboratorio de Ecología de la Universidad Pesquera de Tokio. En Italia, con el Consejo Nacional de la Investigación, en su laboratorio de Lesina, y con los científicos de la FAO que trabajan en Acuicultura. En la India, con la Estación de Biología Marina de Ratnagiri. En Francia, con la Estación de Biología Marina y la gunar de Sète, con el Centro Oceanológico de la Bretaña en Brest y con la Estación Marina d'Endoume en Marsella. En la Polinesia, con el Centro Nacional para la Exploración de los Océanos. En Venezuela, con la Estación de Investigaciones Marinas de Margarita. En Gran Bretaña, con la Estación de Pesquería Experimental de Conway. En Israel, con el Departamento de Zoología de la Universidad de Tel Aviv.

—Dejamos al señor San Fellu atendiendo las corrientes de agua e intensidad de luz sobre uno de los tanques con plancton, en amplio patio detrás del laboratorio, en donde funciona lo que la reducida capacidad de éste no podía acoger.

—Las nuevas instalaciones proyectadas permitirán el desarrollo de los trabajos en condiciones adecuadas. ■

LUIS MILLAN ROCA.

CARTAGENA

SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL Y DEL MAR

CARTAGENA.—Ya se está procediendo a la convocatoria de la Semana Internacional de Cine Naval, en su V edición, que tendrá lugar del 7 al 13 del próximo mes de noviembre.

REGLAMENTO

El Certamen tiene su propio Reglamento y en lo no previsto se ajustará a las reglas aprobadas por la International Federation of Film Producers Associations.

De su Reglamento caben destacarse los siguientes puntos:

—Art. 1.—La Semana Internacional de Cine Naval y del Mar tiene por objeto hacer una llamada de atención hacia esa amplia y profunda temática donde la Mar o las aguas continentales actúan como protagonistas, como escenario, o simplemente como telón de fondo de cualquier vida o cualquier acontecimiento.

Art. 2.—Pueden participar en el Certamen todos los films de largometraje (formatos 35 y 70 mm.) y cortometraje (formatos 16, 35 y 70 mm) cuyo tema sea de la Semana y que reúnan las condiciones establecidas en el artículo 3.

Art. 3.—Los films presentados a competición cada año deberán reunir las siguientes condiciones:

a) La fecha de realización no será anterior a CINCO AÑOS.

b) No habrán sido premiados en otros Festivales de tipo competitivo.

Art. 4.—Serán concedidos los siguientes Premios:

PREMIO ESPECIAL CIUDAD DE CARTAGENA CARABELA DE PLATA, a la película de mejores valores de entre todas las presentadas a concurso, teniendo en cuenta no sólo sus características técnicas, sino también su especial atención sobre la verdadera vocación marinera.

PREMIO SUBMARINO PERAL, al mejor largometraje.

(Pasa a la pág. siguiente.)

CARTAGENA

(Viene de la pág. anterior.)

PREMIO CIGALA DE PLATA, al mejor cortometraje.

Premios facultativos:

Trofeo FARO DE CABO DE PALOS, al mejor director-realizador.

Trofeo MUJOL, a la mejor actriz.

Trofeo ANCLA, al mejor actor.

Trofeo ALADROQUE, a la mejor fotografía.

Art. 5.—Los Premios serán decididos por un Jurado Internacional. El Jurado otorgará todos los Premios. Unicamente los definidos como facultativos serán dejados a su criterio en cuanto a la posibilidad de declararlos desiertos". ■

PUESTA A FLOTE DE UN ATUNERO

CARTAGENA (Murcia).—Con asistencia del capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Francisco Javier Elizalde y Lainéz, se celebró en el muelle de armamento de la Empresa Nacional Bazán la puesta a flote de un buque atunero construido por encargo de una empresa pesquera de La Coruña.

Es el cuarto buque de este tipo que se construye en Cartagena, y forma parte de una serie de once que tiene en construcción la factoría citada.

Está proyectado para pesca de atún al cerco y cuenta con modernos sistemas de recepción del pescado. Dispone de camarotes individuales para toda la tripulación, aire acondicionado, salón bar para oficiales y otros servicios. ■

BARBATE DE FRANCO

EL PESQUERO "JOSE GOMEZ" SE HUNDIO EN EL ATLANTICO

BARBATE DE FRANCO (Cádiz).—Se ha hundido en aguas del Océano Atlántico el pesquero matrícula de Barbate de Franco "José Gómez", pese a los auxilios prestados por el pesquero "Chafarinas" y el buque de salvamento de la Armada "RA 4".

La radio costera recibió una llamada de socorro del "José Gómez", que se encontraba en situación apurada debiendo a una vía de agua. De este puerto y con mayor urgencia zarpo en su ayuda el pesquero "Chafarinas", portando elementos de auxilio, como igualmente lo hizo el remolcador de altura "RA 4", buque de salvamento de la Armada, del puerto de Cádiz, donde también fue captado el SOS.

La situación dada por el pesquero siniestrado era la de 35 grados, 46 minutos, latitud Norte, 6 grados, 25 minutos, longitud Oeste, a unas 19 millas del Sur de Cabo Espartel.

El "Chafarinas" se hizo cargo de la dotación del "José Gómez", unos diez hombres, instalándole las bombas reales que llevaba a bordo para tratar de reducir el agua que entra por su avería, mas pese a los esfuerzos de ambas tripulaciones no fue posible salvarlo, hundiéndose definitivamente.

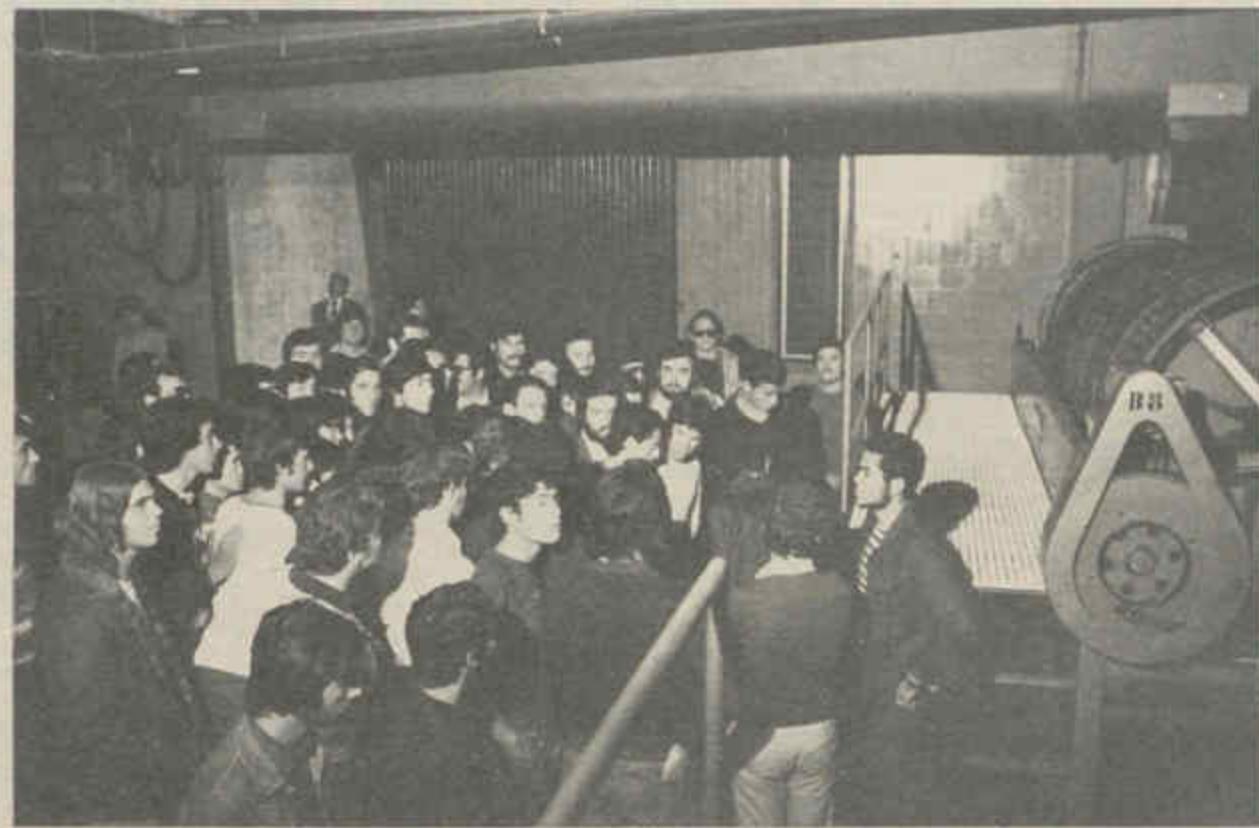
El pesquero "José Gómez", valorado entre cuatro a seis millones de pesetas, era propiedad de los armadores hermanos Gómez Romero, y el patrón que lo mandaba era don Antonio Barrientos Tora, de esta localidad. ■

SAN FERNANDO

CAPITAN GENERAL DE LA ZONA MARITIMA DEL ESTRECHO

SAN FERNANDO (Cádiz).—En el cuartel de instrucción de marinera y centro de formación de especialistas de la Armada ha tenido lugar el solemne acto de toma de posesión del almirante don Vicente Alberto Lloveres como nuevo capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, al cesar en el cargo por cumplir la edad reglamentaria y pasar a la escala D el almirante don Felipe Pita da Vega y Sanz.

Tras su toma de posesión, el almirante Alberto Lloveres



VISITA A LAS BODEGAS GONZALEZ BYASS

Durante el curso de Formación Social y Humana que organizó por el Instituto Social de la Marina se celebró en el colegio El Picacho, de Sanlúcar de Barrameda, y del que ya dimos noticia en nuestra edición anterior, tuvo lugar una visita a las bodegas de González Byass, donde los alumnos fueron atendidos y obsequiados ampliamente. El propietario del complejo, don Manuel González Góron, marqués de Bonanza, y el director general, don Santos Cascallana Cañón, departieron con los alumnos y les rodearon de atenciones. La fotografía recoge un momento de la visita a las bodegas. ■

pasó revista a las tropas y más tarde saludó con las autoridades civiles y militares asistentes al acto.

Entre las primeras se encontraban presentes el gobernador civil de la provincia, don Antolín de Santiago y Juárez; el presidente de la Diputación Provincial, el titular de la Audiencia, el alcalde de San Fernando, los delegados provinciales de los distintos Ministerios, el juez de Instrucción, la Corporación Municipal y el Consejo Local del Movimiento, y representantes de distintas entidades.

Entre las autoridades militares se encontraban el ex ministro de Marina, almirante Baturone Colombo, el almirante don Pascual Cervera Cervera, el gobernador militar de la plaza y provincia de Cádiz, el teniente general jefe de la Segunda Región Aérea, vicealmirantes y comisiones de jefes, oficiales y suboficiales de los tres Ejércitos. ■

retrato de Cristóbal Colón y al fondo varios indígenas americanos.

Al procederse a la entrega de la tabla, parte central del retablo que se conserva en el Salón de Altamirantes de los Reales Alcázares, se comprobó su correcto estado de conservación, tras una restauración reciente, sin saltaduras ni grietas en la capa pictórica.

Una póliza de seguros concertada con el Banco Vitalicio de España garantiza la pintura por un valor de 15 millones de pesetas. ■

SEVILLA

LA "VIRGEN DE LOS MAREANTES" A WASHINGTON

SEVILLA.—En los próximos días saldrá de Sevilla para Washington la famosa obra de arte conocida por "La Virgen del Buen Aire" o "Virgen de los Mareantes", obra de Alejo Fernández, y que, propiedad del Patrimonio Nacional, se halla depositada en los Reales Alcázares.

Se trata de una tabla que figurará en la exposición dedicada a "Colón y su tiempo", que organiza la Smithsonian Institution, de Washington, con ocasión del bicentenario de la independencia de los Estados Unidos.

La obra tiene unas dimensiones de 2,28 metros de altura por 1,37 de ancho, y fue pintada por Alejo Fernández en el año 1526, según se cree.

En el acto de entrega de la valiosa obra formalizaron el correspondiente documento el alcalde de Sevilla, señor Parías Merry, el director conservador de los Reales Alcázares, señor Manzano, el secretario del Ayuntamiento de Sevilla y el señor García Valderrama como representante del Instituto de Cultura Hispánica y de la empresa que se responsabiliza del traslado de la obra a los Estados Unidos.

La pintura representa a la Virgen como "Mater Misericordiae" en actitud de proteger a los primeros descubridores y cosmógrafos de América, entre los que puede identificarse el

HUELVA

CONDICIONES LABORALES PARA LA CAMPAÑA SARDINERA

HUELVA.—Ante el inminente comienzo de la campaña de pesca de sardina se han negociado sus condiciones laborales en una reunión conjunta de los representantes sindicales de las agrupaciones interesadas.

El acto se celebró en la sede de la Cofradía de Pescadores de la Isla Cristina.

En lo económico, los representantes de los trabajadores solicitan un salario garantizado mensual que oscilará según las categorías entre 20.000 y 40.000 pesetas; cantidades que serán susceptibles de superación en atención a las capturas que se realicen y al resultado de las ventas.

Con respecto a la participación en las ventas por los trabajadores, los empresarios ofrecen una escala de participación por cada millón de pesetas de venta, y que podría oscilar entre 9.000 y 27.000 pesetas.

Por otra parte, los marineros proponen salir a la mar previo contrato escrito, que les sean entregados recibos de salario con la liquidación mensual y la cuenta de los gastos del barco; facilidades para controlar el pesaje y las ventas de pesca; gozar de una estancia en puerto de veinticuatro horas, como mínimo, entre turno y turno, y un día de descanso en puerto por cada uno de los períodos que componen una "turnal" (integrada por cinco o seis turnos).

En cuanto al tema de la prima de pesca solicitada por los trabajadores, la representación económica ha ofrecido abonar los alijos a cada tripulante a razón de 0,35 pesetas por caja desembarcada en puerto de la península, y 0,50 pesetas cuando se desembarque en Canarias. ■

LAS PALMAS

COMANDANTE GENERAL DE LA ZONA MARITIMA DE CANARIAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El vicealmirante José Ramón Caamaño Fernández ha tomado posesión del mando de comandante general de la Zona Marítima de Canarias.

Al acto, celebrado en el muelle del arsenal de la base naval de Las Palmas, asistieron las primeras autoridades civiles y militares, delegados de diferentes Ministerios y cuerpo consular, así como otros jefes, oficiales y suboficiales de la Armada francesas de servicio, además de los comandantes y oficiales de los navíos de la escuadra española surtidos en el citado muelle. ■

ARRECIFE DE LANZAROTE

PESQUEROS INTERCEPTADOS EN AGUAS SAHARIANAS

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Los pequeños motopesqueros "Ferco-I" y "Famara", de la flota lanzaroteña, fueron interceptados, respectivamente, los días 21 y 18 de mayo por un guardacostas marroquí que les prohibió faenar dentro de las seis millas de la costa sahariana, según ha manifestado el patrón y propietario del "Ferco-I", Francisco Suárez.

El guardacostas marroquí les impidió asimismo fondear dentro de las seis millas.

Los incidentes se han producido varios días después de que nueve barcos de la flota sardinería de Lanzarote recibieran órdenes de un patrullero marroquí de que no pescaran dentro de las 14 millas, cuestión que más tarde se resolvió satisfactoriamente, gracias a la buena disposición de las autoridades marroquíes y españolas.

De persistir la medida prohibitoria de Marruecos en relación con el "Ferco-I" y el "Famara", se verían afectados unos noventa modestos barcos de la flota de Arrecife que se dedican tradicionalmente a la denominada "pesca chica" en el litoral marítimo sahariano.

De estos incidentes se ha dado cuenta a la autoridad competente. ■

TENERIFE

AMPLIACION DEL PUERTO

MADRID, 6.—El ministro de Obras Públicas, Antonio Valdés y González-Roldán, y el presidente del Cabildo Insular de Tenerife, Rafael Clavijo, han firmado un convenio por el que se amplía el puerto de Santa Cruz de Tenerife, con la dársena de Granadilla.

Esta nueva dársena será financiada por el Cabildo Insular y por el Ministerio de Obras Públicas a través de la Junta del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

La dársena de Granadilla servirá al polígono industrial del mismo nombre, donde se ubicará en breve una importante industria de reparaciones navales, así como otras metal-mecánicas y auxiliares de la reparación naval, industria de tratamiento de arenas volcánicas, de fabricación de cemento, de refinado de petróleo, petroquímicas, fertilizantes, industrias metálicas básicas ferreas y no ferreas, así como una central térmica y potabilizadora.

La importancia de la nueva dársena para el desarrollo industrial de las islas Canarias se centra en que su existencia hará posible el desarrollo del polígono industrial, y con ello se incrementará de una manera considerable la industrialización de la provincia.

La primera fase de las obras, que ampara el acuerdo firmado, tienen un presupuesto total de 750 millones de pesetas, un plazo de ejecución de cuatro años, y están vinculadas —para hacer rentable la inversión— a la construcción del centro de reparaciones navales proyectado.

La obra completa de la dársena de Granadilla supondrá una inversión total, a precios de 1976, de unos 3.000 millones de pesetas, y se acometerá en fases sucesivas, conforme las necesidades del desarrollo industrial y portuario lo vayan demandando. ■

NAUFRAGA UN PESQUERO CHINO CERCA A LA ISLA DE HIERRO

VALVERDE DEL HIERRO (Tenerife).—Veintitrés marineros han sido rescatados por pescadores del barrio de Restringa, en la isla de Hierro, después de haber naufragado el barco de nacionalidad china con el que faenaban en aguas del Atlántico.

El buque, de trescientas toneladas, es de nacionalidad china y su denominación responde al nombre de "Cathay-Tuna". En el momento del naufragio se dirigía al Mar de las Calmas, en la isla de Hierro, para seguir faenando en estas aguas. ■

SEMANAS DE PROMOCION CULTURAL DEL BARRIO PESQUERO DE SAN ANDRES

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—El pasado día 6 de mayo tuvo lugar en el barrio pesquero de San Andrés, próximo a esta capital, y en la Escuela de Orientación Marítima, el acto de clausura de las Semanas de Promoción Cultural, organizadas por la Delegación del Instituto Social de la Marina. Estas semanas versaron sobre temas diversos, que fueron seleccionados recogiendo las aspiraciones e inquietudes de los participantes, para ser expuestas por especialistas en cada materia, de manera práctica.

TEMAS

Los temas tratados fueron los siguientes:

PSICOLOGIA INFANTIL.—Fue desarrollada por el psicólogo don Rafael Blázquez Pérez, con las siguientes charlas: "Filogenia humana, desarrollo normal y patológico", "Problemas del niño en la escuela", "Trastornos del desarrollo", "Trastornos del lenguaje" y "Hábitos cotidianos".

LA LEY GENERAL DE EDUCACION.—Fue explicada por el profesor de la Escuela de Orientación Marítima de San Andrés, don Domingo García Salazar, con las siguientes exposiciones: "Nieves y ciclos de la Ley General de Educación", "Educación Preescolar y General Básica", "Problemas que pueden tener los niños durante la EGB", "Enseñanza Profesional" y "Título de Graduado Escolar".

ECONOMIA DOMESTICA.—Fue desarrollada por doña Concepción García Acosta, en cinco charlas que abordaron cuestiones en relación al costo creciente de la vida y su incidencia familiar; selección de artículos de alimentación básica, para las economías familiares débiles; problemas alimentarios, etc.

NOCIONES DE MEDICINA.—Por el doctor don Francisco Rivera Franco, jefe provincial de los Servicios Sanitarios del ISM, con los siguientes temas: "Enfermedades infecciosas", "Hepatitis en gripe y poliomielitis", "Control de la natalidad", "Obesidad y delgadez" y "Alcoholismo y enfermedades cardíacas".

PSICOLOGIA DEL ADOLESCENTE.—Fue tratada por el anteriormente citado psicólogo con las siguientes charlas: "Trastornos de la nutrición", "Trastornos del sueño", "Obesidad, enfado y agresión", "Timidez y crueldad" y "Problemas sexuales".

EDUCACION Y FAMILIA.—Con charlas educativas por el citado profesor García Salazar, sobre "Ambiente familiar", "Ambiente Social", "Contactos de padres y profesores", "Problemas del niño con la familia y grupos de amigos" y "Problemas de los niños en el colegio".

PRETECNOLOGIA DOMESTICA.—Fue explicada por la señora Joaquina Capdevila, especialista en la materia, que la desarrolló, en las siguientes charlas: "Color en la decoración", "Características y repercusión de unos colores en otros y en las personas", "Cómo se pone la mesa", "Para recibir a los amigos adecuadamente" y "Las flores en el hogar".

PRIMEROS AUXILIOS Y SOCORRISMO.—A cargo del mismo doctor Rivera Franco, sobre "Primera ayuda para heridos y accidentados", "Shock, hemorragias y heridas", "Quemaduras, fractura y deshidratación", "Insolación o golpe de calor" y "Politraumatizados".

PUERICULTURA E HIGIENE.—Exposición igualmente a cargo del anterior doctor sobre "Normas generales de higiene mental", "Apendicitis", "Tétanos" y "Tuberculosis". ■

ESTADO ACTUAL DE LAS PESQUERIAS EN EL BANCO SAHARIANO

Por el doctor CARLOS BAS

ON seguridad, una de las primeras cosas necesarias antes de entrar en el conocimiento de la estructura biológica de los recursos pesqueros ubicados en el banco sahariano sea la descripción geográfica de este mismo banco de pesca. En sentido estricto cabría señalar que la zona que se significa cuando se habla del banco sahariano se limita a la comprendida entre los paralelos 23 grados Norte y 25 grados Norte, entre las profundidades comprendidas de 10 a 25 metros. En esta zona, que como se comprende no es demasiado amplia, se concentran una gran cantidad de barcos pesqueros cuya única misión es la de explotar los densos cardúmenes de cefalópodos allí existentes. Es por tanto la zona donde se encuentran las mayores concentraciones de estas especies de tan elevado interés comercial: pulpo, choco y calamar. En sentido amplio, banco sahariano puede corresponder a la totalidad de la plataforma y talud continentales extendidos frente a la costa sahariana y aun hacia el Sur, en aguas de Mauritania. En este último sentido, el banco sahariano sostiene una riqueza piscícola muy considerable y su potencialidad pesquera se sostiene gracias a la existencia de dos grandes áreas de afloramiento de aguas profundas, que son las causantes de la existencia de densas masas de fito y zooplancton en las cercanías de Cabo Bojador y en Cabo Blanco. Esta última zona es de tanta importancia que su capacidad de producción es comparable a las áreas de mayor producción del globo, como pudieran ser la costa de África del Sur, Perú, etc.

CARACTERISTICAS BIOLOGICAS DEL AREA

Una de las características más importantes desde el punto de vista biológico experimentadas por el banco es la evolución de su composición biológica. Los pescados naturales mayoritariamente en esta zona fueron, y aun en cierta forma siguen siendo, los espáridos: pargos, dentones, chacarras, cachuchos, brecas, aligotes, samas, chopas, etcétera. Como resultado de la intensa explotación pesquera que de forma tradicional ha venido incidiendo sobre estos fondos, el empobrecimiento ha llegado a tales extremos que ha permitido la aparición masiva de grandes masas de cefalópodos, que de ser pescadores secundarios han pasado a ser los principales habitantes, especialmente en la zona costera. En la actualidad, la continuada y creciente presión pesquera, ahora efectuada sobre los cefalópodos, ha causado un serio quebranto en los cardúmenes de estas especies, y al parecer podría dar lugar a la aparición masiva de otro grupo de espáridos —raspallones, sargos, etc.—, cuya importancia comercial es infima, pero cuya capacidad de ocupación de espacios vacíos podría darles la oportunidad de sustituir, con desventaja para el hombre, los ricos fondos del banco sahariano.

En la actualidad son varios los grupos de especies que ocupan las aguas saharinas. Cabe destacar entre las más importantes: la sardina y las sardinellas, así como los jureles y el estornino, especialmente en la zona pelágica, y los espáridos, los cefalópodos, la merluza y algunas especies secundarias, como la corvina, en el fondo.

La sardina constituye densos bancos en la costa de Marruecos y en especial en la zona Sur. Cerca de Cabo Bojador las concentraciones de esta especie, que se estiman formando parte de los cardúmenes independiente del estrictamente marroquí, se consideran de gran importancia, aunque son pocos los estudios realizados sobre el particular. Es de citar también que si bien antaño se consideró que esta especie no se extendía más abajo de Villa Cisneros, en la actualidad se ha comprobado la existencia de importantes cardúmenes situados entre Bojador y Cabo Barbas, y asimismo investi-

(Pasa a la pág. 38.)

LAS PERFORACIONES EN ALTA MAR REVELAN NUEVOS ASPECTOS SOBRE LA FORMACION DE LA TIERRA



MIENTRAS EL ATLANTICO SE ENSANCHA, EL PACIFICO SE ENCOGE...

El continente americano y el europeo africano se van separando progresivamente a razón de unos cuantos centímetros por año. Mientras tanto, en la otra orilla del continente americano y, en general, a lo largo de toda la "cintura de fuego" que rodea al océano Pacífico, tienen lugar gigantescas convulsiones motivadas por el choque de dos capas continentales y el subsiguiente deslizamiento de una de ellas, la del Pacífico, bajo la otra, la continental americana, lo que explica que sea ésta una de las zonas geológicamente más inestables del planeta en la que las tremendas presiones en juego producen frecuentemente movimientos sísmicos de gran importancia.

Estos no son más que dos de los nuevos conocimientos que ha aportado a la Historia de la Tierra un importante programa comenzado por los Estados Unidos en 1968 que ahora entró en su cuarta fase, una fase internacional en la que participan además, la URSS, Alemania Federal, Gran Bretaña, Japón y Francia. Se trata del "Proyecto de perforaciones en alta mar", en el que, por medio de un navío especialmente construido para este fin, el "Glomar Challenger", se han perforado ya 525 pozos submarinos en 359 lugares diferentes de los océanos del planeta.

Mediante la perforación del subsuelo marino, cosa inédita hasta 1968, la ciencia del conocimiento de la Tierra, de su edad, la historia y proceso de desarrollo de las cuencas oceánicas y la estructura y composición de la corteza oceánica han dado pasos de gigante. Hasta no hace

mucho tiempo, el hombre tenía ideas elementales y equivocadas sobre la génesis y desarrollo de nuestro planeta. Este revolucionario programa ha dado al traste con todas ellas y, en su lugar, ha ido surgiendo un panorama muy diferente de cómo se fue creando la actual configuración de la Tierra, lo cual permitió a los científicos saber con seguridad que dentro de unos cuantos millones de años la Tierra tendrá otra configuración totalmente diferente, ya que es, en realidad, un planeta en constante cambio.

Los más recientes estudios dan a la Tierra una edad de unos cuatro mil quinientos millones de años. Hasta hace unos doscientos millones de años, toda la superficie seca no era más que una gigantesca masa continental única que se fue descomponiendo en varios trozos. Al ocurrir esto, las partes de los continentes que se encontraban más próximas a las líneas de ruptura fueron hundiéndose lentamente bajo el mar. Luego, sobre estos primeros sedimentos procedentes de la anterior tierra firme fueron depositándose típicos sedimentos marinos a un promedio de cinco a diez centímetros de sedimento por cada mil años. Todo esto pudo descubrirse mediante la perforación del subsuelo marino.

Otro importante descubrimiento fue el de comprobar la expansión del suelo marino y el desplazamiento continental. A lo largo del océano Atlántico y en líneas paralelas a las costas americanas, por un lado, y euroafricanas, por otro —cuya correspondencia geográfica sugiere claramente que estas dos masas continentales estuvieron unidas en un principio—, discurre por el centro una larga falla submarina por la que van afluviendo materiales de capas interiores de la Tierra. Este fluir de nuevos materiales es el que causa la expansión del suelo marino y, al no encontrar resistencia en las plataformas continentales respectivas, la paulatina separación de las grandes masas continentales.

La falla del medio del Atlántico forma parte de una gigantesca línea de fallas que recorre los cinco océanos del planeta a la manera de una costura continua de un balón de fútbol y por la cual fluyen materiales de las capas interiores de la Tierra, causando la deriva de las placas continentales.

La expansión originada en esta línea de fallas se compensa en otras zonas en que lo que ocurre es lo contrario: dos capas continentales chocan entre sí al venir impelidas en sentidos contrarios. La

primera consecuencia del choque es la elevación de grandes cordilleras de montañas o de profundas simas oceánicas. Después de esto, una capa va lentamente montándose sobre la otra y la que queda debajo inicia lentamente su viaje hacia el interior de la Tierra, fundiéndose con los materiales de las capas inferiores en un proceso que dura millones de años.

El ejemplo más claro de estas zonas es, como hemos dicho, la costa occidental americana, así como las fosas marinas del Este y Sudeste asiático. Mientras el Atlántico se ensancha, el Pacífico se encoge. La península Indostánica fue una gran isla que, procedente del Sur, derivó lentamente hacia el Norte. Su choque con el continente asiático originó la actual cordillera más alta del mundo: el Himalaya.

El proyecto de perforaciones en alta mar permitió asimismo establecer que la Antártida ha estado cubierta de hielo por lo menos durante veinte millones de años. Parece ser que hace unos cinco millones de años se produjo un cambio brusco e importante en el grado de glaciación, puesto que la capa de hielo parece haberse extendido hasta 320 a 480 kilómetros más allá de los límites actuales. Este proceso de descongelación que resultó en la configuración actual podría haber ocasionado un aumento en el nivel del mar del orden de varias decenas de metros.

También se descubrió que Australia se separó del continente antártico hace unos cincuenta millones de años y que ha estado desplazándose hacia el Norte

Así aparecería el mundo (página continua) si de pronto se secaran todos los océanos. Al aspecto ya familiar de los continentes se añade ahora el desconocido del fondo de los océanos, con sus valles, montañas y cordilleras submarinas y también con sus profundas fosas. Este nuevo mapa del mundo ayuda a comprender la génesis de los continentes y las tendencias futuras en el desplazamiento de las placas continentales. Sobre el mapa aparecen trazados con tres diferentes signos las tres fases del proyecto de perforaciones en alta mar, que fueron llevadas a cabo entre agosto de 1968 y octubre de 1975 con sus 44 cruceros o secciones. Al terminar la tercera fase el 1 de octubre de 1975, el navio que llevó a cabo el proyecto, el "Glomar Explorer", entró en dique seco en el puerto de Norfolk (Virginia) para sufrir las modificaciones necesarias para el trabajo de penetración de la corteza de la Tierra que llevará a cabo en la fase internacional de las perforaciones, que comenzó ya en noviembre de 1975.

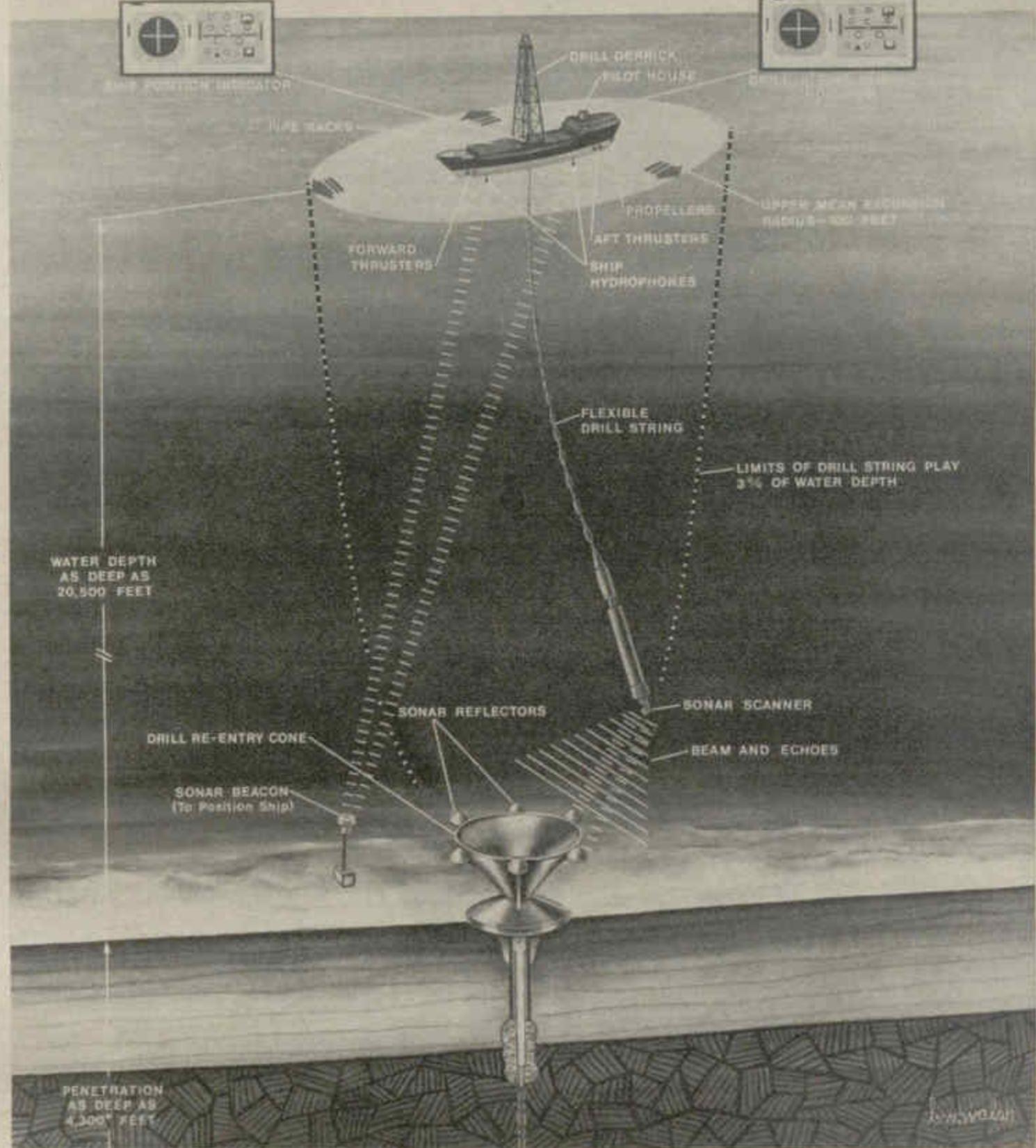
UN SORPRENDENTE DESCUBRIMIENTO: EL MEDITERRÁNEO SE SECO POR COMPLETO HACE 12 MILLONES DE AÑOS VOLVIENDOSE A LLENAR HACE 5 MILLONES.

Explicación gráfica (derecha) del sistema de posicionamiento dinámico y de la reentrada. El "Glomar Explorer" utiliza el "posicionamiento dinámico" para mantenerse encima de una fuente de sonido por sonar colocada en el fondo del océano mientras se perfura. Dos tubos lanzadores delante y otros dos detrás, así como los dos principales propulsores del navío, son controlados por computador para mantener la posición sin anclas en profundidades de agua de hasta unos 6.660 metros. Cuando se desgasta una punta de perforación, es posible sacarla, cambiarla y volverla a meter en el mismo hoyo a través de un embudo de reentrada colocado en el fondo del mar. Se utiliza un sonar de alta resolución para localizar al embudo y guiar a la punta de perforación hasta él.

a unos cuantos centímetros anuales. En el haber de este programa figura un sorprendente descubrimiento: el mar Mediterráneo se secó por completo hace unos doce millones de años. Esto se pudo comprobar por la masa de depósitos salinos y sedimentos afines y la interpretación ecológica de los pequeños animales y plantas que se recuperaron en dicho mar por el "Glomar Challenger". El Mediterráneo se volvió a llenar hace unos cinco millones de años y, desde entonces, ha permanecido siendo un mar profundo de más de tres kilómetros de profundidad.

La piedra más antigua recuperada después de cinco años de perforaciones en los océanos Atlántico, Pacífico e Índico tiene una edad de unos ciento sesenta millones de años. En comparación con la edad de la roca continental más antigua encontrada, que es de tres mil seiscientos millones de años, las cuencas marítimas son bastante recientes, lo que se atribuye a un proceso de renovación y destrucción de la corteza mediante la citada expansión del suelo marino.

Los aspectos económicos de esta exploración no son los menos importantes. En unos tiempos en que las demandas de recursos naturales experimentan un rápido incremento, es evidente que el reconocimiento de los recursos minerales submarinos es de gran interés. Las industrias minera y del petróleo miran cada vez con mayor interés al fondo de los océanos como fuente de nuevas materias primas. En los sedimentos submarinos a gran profundidad se han encontrado mi-



nerales tales como el cinc y el cobre virgen, y en el océano Pacífico existen capas ricas en materiales.

La primera perforación de este programa tuvo lugar el 11 de agosto de 1968 en el golfo de México y llegó hasta unos 800 metros más allá del fondo del mar. En esa zona precisamente fue donde el "Glomar Challenger" encontró petróleo a una profundidad de unos 4.000 metros, lo cual ilustra asimismo la utilidad de estas investigaciones para el futuro energético.

Poco a poco, y a lo largo de siete años de fructíferas investigaciones, se fue confeccionando un mapa mundial de los fondos marítimos, que muestra un semblante más ajustado y hasta ahora desconocido del planeta en que habitamos. Al mismo tiempo se fueron profundizando los estudios sobre la naturaleza de la corteza oceánica y desarrollando la tecnología de la perforación del fondo del mar, que en el futuro tendrá sin duda importantes aplicaciones concretas.

Una importante perforación de más de 500 metros llevada a cabo en un basamento de rocas volcánicas no lejos de las islas Azores, en el océano Atlántico, mostró que el basamento es considerablemente más complejo geológicamente hablando de lo que se había supuesto, y uno de los estudios que se llevarán a cabo en la fase internacional consiste en completar las primeras observaciones sobre esta capa del centro del Atlántico.

A lo largo de la costa occidental africana, entre Nigeria y la dorsal de Walvis, cadena de montañas sumergidas en-

frete de Angola, existe una masa de sal depositada que equivale al 10 por 100 de toda la sal disuelta en el resto de los océanos del planeta. Sucesivos estudios en esta zona han permitido alumbrar una teoría sobre la formación del Atlántico Sur que explica la existencia de esa gran cantidad de sal. Al comenzar a separarse África de la Antártida se formaron en primer lugar lagos salinos y, antes de que comenzase la circulación libre marina hace unos cien millones de años, se fueron depositando cientos de metros de sedimento orgánico. Al irse extendiendo hacia el Norte la separación entre los continentes se formó una estrecha corriente de aguas marinas a través de la dorsal de Walvis hacia el Ecuador. La tasa de evaporación fue superior a la tasa de nuevas aguas y se fue depositando en este eje estrecho una capa marina de 2.500 metros de espesor de minerales evaporados y sal de rocas. Una característica muy peculiar es que este proceso de acumulación salina duró sólo unos pocos millones de años, lo que representa un breve instante en el tiempo geológico, ya que apenas el 1 por 100 de la edad presente de la zona.

Estos son algunos de los más importantes resultados de las investigaciones llevadas a cabo hasta el presente dentro del proyecto de perforaciones en alta mar. Cara al futuro quedan aún muchos aspectos por estudiar y lo realizado hasta ahora no es más que el comienzo de una nueva era que prefigura la conquista del océano, que cubre el 60 por 100 de la superficie terrestre y que, sin embar-

go, era hasta hace unos pocos años completamente desconocido por el hombre.

El navio que ha llevado a cabo las investigaciones hasta ahora, el "Glomar Challenger", merece unas pocas palabras. Se trata de un barco que fue específicamente construido en 1968 para los fines del programa y que desplaza 10.000 toneladas. Entre sus capacidades especiales figura el "posicionamiento dinámico", que permite al buque permanecer estacionario sobre un determinado lugar del fondo marino durante las operaciones de perforación. Un sistema electrónico de bastante complejidad mantiene constantemente al barco centrado sobre un punto determinado, incluso en épocas de mar gruesa. Esta capacidad es la que ha permitido al barco el desarrollo de métodos de perforación submarina en profundidades de varios kilómetros, afrontando problemas técnicos sin precedentes que, una vez superados, serán sin duda la piedra de toque de los futuros sistemas de perforación y exploración del subsuelo marino.

En el futuro, las seis naciones más poderosas de la Tierra van a colaborar en la llamada "Fase Internacional de Perforación Oceánica", durante la cual se llegarán a mayores profundidades que las alcanzadas hasta ahora. Informaciones esenciales sobre la formación de minerales y la comprensión del proceso fundamental que controla la configuración de la superficie de la Tierra estarán, sin duda, entre los más importantes beneficios que se esperan de esta fase. ■ CARLOS F. LIRBANA (Washington).

ESTADO ACTUAL DE LAS PESQUERIAS EN EL BANCO SAHARIANO

(Viene de la pág. 35.)

gadores polacos y estadounidenses han detectado concentraciones de huevos algo más al Sur, precisamente a la altura de Cabo Corveiro. La existencia de áreas de gran capacidad de producción, así como de condiciones ecológicas favorables, hace pensar en la posibilidad de una explotación racionalizada de esta especie, aumentando si cabe el nivel de explotación de la misma. Especie parecida, pero de ubicación más meridional, es la sardinela. Su mayor tamaño, y al mismo tiempo la peor calidad de su carne, la hacen especie sumamente idónea para su conversión en harinas y otros subproductos del pescado. Las mayores concentraciones de estas especies, *Sardinella eba* y *Sardinella aurita*, se encuentran coincidiendo con el gran afloramiento oceánico de Cabo Blanco, extendiéndose luego hacia el Sur a lo largo de gran parte del litoral africano en la zona ecuatorial e intertropical. Finalmente, entre las especies que coadyuven a la formación de ricos cardúmenes pelágicos cabría citar a los jureles y chicharrones —*Trachurus trachurus* y *Decapterus ronchus*, así como el estornino *Scomber japonicus*. Estas últimas especies, de muy amplia distribución y de comportamiento ecológico más amplio, pues alternan durante el ciclo anual la vida bentónica con la pelágica, son motivo de intensa explotación, en especial por las flotas rusas y de otros países del Este europeo. Las cantidades capturadas por los pesqueros rusos se aproximan a la cuarta parte del total de la pesca obtenida por todos los conceptos entre Gibraltar y la desembocadura del río Congo. Paralelamente, las estimaciones efectuadas por diversos autores en esta zona (Elwertowski et al.) llevan a la estimación de que las producciones anuales obtenibles sin un deterioro excesivo de estas especies son las siguientes, dentro de la zona sahariana amplia y áreas situadas algo al Sur: Sardina (*Sardina pilchardus*), alrededor de los 2.000.000 de toneladas. Sardinela (*Sardinella aurita* y *Sardinella eba*), unas 800.000 toneladas. Jureles y chicharrones (*Trachurus trachurus* y *Decapterus ronchus*), alrededor de las 800.000 toneladas. Estornino (*Scomber japonicus*), unas 200.000 toneladas. Los espáridos, que como se ha indicado fueron los principales componentes entre los peces de fondos bentónicos, han visto disminuido considerablemente su potencial últimamente. Sin duda las especies de mayor interés sean las brecas o pagel (*Pagellus erythrinus*) y (*Pagellus cupeii*), ampliamente explotados por los pesqueros japoneses. Les siguen en importancia los cachuchos (*Dentex macrophthalmus*) y las chopas (*Spongiosoma cantharus*), a las que hay que añadir una serie de otras elegantes especies, destacando la sama de pluma (*Dentex canariensis*). Se encuentran ubicadas por toda la plataforma continental, encontrándose los ejemplares jóvenes en las aguas de escasa profundidad cercanas a la costa. En esta zona abundan especialmente el aligote (*Pagellus acarne*), donde se obtiene gran cantidad de pequeños ejemplares mezclados con los pulpos y chocos. Esta excesiva mortalidad hace que estas especies, así como otras del mismo grupo, estén muy poco representadas entre los pobladores de zonas más profundas de la plataforma continental.

Los cefalópodos están representados por varias especies, pero de entre ellas las tres más importantes son las siguientes: el pulpo (*Octopus vulgaris*),

el choco (*Sepia officinalis*) y el calamari (*Loligo vulgaris*). Ciertamente que existen otras especies en la zona descrita, entre las que merecen mención la sepi de pincho (*Sepia orbigniana*), el volador (*Ilex coindetii*) y *Loligo forbesii*, otra especie de calamar con la cual se confunde con facilidad el calamari verdadero. Las numerosas investigaciones realizadas, en especial con las primeras especies señaladas, coinciden en atestiguar que el pulpo es la más importante de todas ellas no sólo por la cantidad existente, sino de manera muy especial por su rapidez de crecimiento y por la elevada tasa de reproducción, que en términos generales puede valorarse en unos 200.000 huevos hembra/año. La tasa de crecimiento es tan elevada que da como resultado la existencia de distribuciones prácticamente unimodales en las medidas de longitudes del manto, medida habitualmente utilizada en estas especies. En cuanto a las capturas de pescado —cefalópodos—, se observa una notable prioridad del pulpo sobre las otras especies restantes. La situación de los cardúmenes de estas especies se mantuvo estacionaria hasta 1974 en que por efectos del excesivo incremento de la flota pesquera experimentó una notable disminución de la que no se ha recuperado en la actualidad. La actual aparente mejora en las descargas de pulpo se refieren a la entrada en explotación de zonas más meridionales, especialmente en las cercanías de Cabo Blanco, que han venido a paliar la penuria actual, pero que no significan una mejora del estado de los recursos en los cardúmenes típicamente explotados. El choco es una especie explotada en exceso desde hace años, y ello se constata ampliamente por el hecho de que las capturas inciden de forma casi total sobre pequeños ejemplares pertenecientes a la primera generación. Por otra parte, la puesta muy reducida numéricamente en esta especie es otra de las causas que hacen peligroso mantener una tan elevada tasa de pesca sobre especies en la zona que nos ocupa. Finalmente, el calamar es la tercera de las especies importantes. Es seguramente la especie que viene siendo explotada desde más antiguo, y como resultado de esta larga explotación parece encontrarse en niveles muy bajos de rendimiento. Sin embargo, últimamente, según las estimaciones conjuntas de científicos dedicados a su estudio, parecía mostrar síntomas de resurgimiento. El calamar es, en realidad, una especie que vive entre aguas, y es precisamente esta circunstancia la que posibilita dicho resurgimiento, ya que en la medida que se utilizan los artes de pesca actuales, resulta muy difícil incidir sobre los cardúmenes de calamar cuando se alejan del fondo. Ello es la causa de que exista para esta especie una cierta posibilidad de salvaguardia durante su período vital.

En el talud continental, la merluza es una de las especies de mayor importancia y se la encuentra en toda su amplitud, aunque parece que la mayor importancia se da actualmente en la zona Sur. Las experiencias realizadas utilizando el barco 'Cornide de Saavedra' confirman estos asertos. Las posibilidades pesqueras parecen bastante reducidas, aunque es posible que la implantación de medidas de control pueda mejorar sensiblemente la situación. Otras especies propias del talud, como pueda ser los crustáceos del grupo de las gambas, han sido poco estudiadas en esta zona y la cantidad de información de que se dispone es muy rudimentaria.

Finalmente, la corvina (*Jynius umbra*) fue otra de las especies de importancia en la zona, de tal forma que sobre su explotación, especialmente en la bahía del Galgo —zona de Cabo Blanco—, se constituyó una industria que tuvo su interés. También se obtenían buenas capturas en las cercanías de Río de Oro. En general, la pesca se obtiene beneficiándose de los movimientos migratorios de estos peces, que penetran en las bahías y ensenadas en ciertas épocas del año. En la actualidad, la pesca ha disminuido considerablemente y se practica únicamente a base de embarcaciones antiguas, teniendo un carácter netamente subsidiario.

ESTRUCTURA ACTUAL DEL ESFUERZO PESQUERO EN EL BANCO SAHARIANO

Los barcos que operan en esta zona se pueden dividir en grandes grupos, según sean sus objetivos y sus nacionalidades. En primer lugar hay que distinguir los barcos destinados a las pescas pelágicas, todos ellos dotados de grandes redes de cerco, con la salvedad de algunas flotas extranjeras que utilizan también artes de arrastre pelágico, como parecen ser los polacos. Las embarcaciones españolas que se destinan a la pesca de la sardina, especialmente en la zona cercana a Bojador, no

son muchas, siendo el número de las estimadas alrededor de 30. En la parte cercana a Río de Oro y Cabo Blanco, las abundantes flotas de cerco son especialmente rusas y polacas, cuya misión no es otra que la de beneficiar las densas poblaciones de sardina y de jurel y chicharrón existentes en la zona. En lo que atañe a la flota arrastrera, la más importante, con mucho, en la explotación de los recursos pesqueros en esta zona, hay que distinguir varias categorías: por una parte hay que citar una numerosa flota de barcos, la mayoría antiguos, con sede en Canarias, que se dedican a la pesca de cefalópodos para ser transbordados a los barcos-factoría ubicados en la zona. El número de estas embarcaciones, a las que hay que añadir algunas de origen o con base en la Península, se cifra en unas 200. Muchas de estas embarcaciones se explotaron en los últimos años en régimen de colaboración con las grandes factorías. Entre estas unidades hay que destacar el barco-factoría 'Galicia', con una capacidad de elaboración del orden de hasta 150 toneladas día, el cual recibía suministros de una flotilla contratada de unas 75 embarcaciones más un suplemento de otras embarcaciones en ocasiones muy numeroso, dedicadas a pescas diversas. Este gran barco-factoría ha sido desplazado de esta zona hace un par de años, actuando en su lugar un cierto número de factorías de menor porte, estimándose alrededor de cuatro o cinco el número de estas embarcaciones. Otro grupo muy interesante en cuanto a la composición de la flota que explota estas aguas lo integran los llamados barcos alicantinos con sede o base en el Levante y Sur del Mediterráneo español. Se trata de embarcaciones, en general de madera, bien pertrechadas y con una gran tradición en esta zona. Primitivamente se dedicaron a la pesca del calamar. Son precisamente estas embarcaciones las que suministran extras adicionales a los buques-factoría. Su actividad, así como su número, es en extremo difícil de controlar, ya que su presencia y su misma actividad depende de las circunstancias de cada caso, que varían constantemente. Finalmente, y en especial en estos últimos años, se han introducido un número cada vez elevado de congeladores autónomos de tipo, que en los momentos actuales han llegado a la cifra de 250 unidades. Estas modernas embarcaciones de arrastre han incidido en tan gran medida sobre las poblaciones de peces y moluscos del banco sahariano que a su rápido incremento se debe sin duda la vertical disminución de los recursos en la zona.

Un cierto número de lanchas con nasas y otros aparejos se destinan a pescas diversas, y en especial a la captura de la langosta, en las costas saharianas. La corvina y especies destinadas al subproducto se capturan utilizando, como ya se ha indicado, una flota antiquísima, en ocasiones grandes veleros, cuyo rendimiento es sumamente escaso. La flota extranjera dedicada al arrastre es considerable, destacando japoneses, rusos, coranos, etcétera.

CONCLUSIONES

Como resultado de la exposición realizada y como resultado también de las experiencias conjuntas de distintos investigadores en la zona se llega a las conclusiones siguientes:

a) La potencialidad en cuanto a la capacidad para las abundantes existencia de materia alimenticia (fito y zooplancton) está plenamente asegurada. Todo ello es el resultado de la existencia en esta zona de dos potentes áreas de enriquecimiento marino, la de Cabo Bojador y Peña Grande en el Norte, y la de Cabo Blanco y Timeris en el Sur.

b) Alta capacidad demostrada por muchos de los recursos existentes, y en especial por los más codiciados, para recuperarse rápidamente neutralizando la acción pesquera. Todo ello resulta de la alta tasa de crecimiento y reproducción de muchas de las especies, las cuales se hallan ligadas en cuanto a su alimentación a los primeros eslabones de la cadena trófica. Son ejemplo la sardina, la sardinela y el pulpo.

c) Falta, sin embargo, una estructura pesquera adecuada. Esta estructuración debiera tener en cuenta, sin duda, la posibilidad de un número mucho menor de embarcaciones bien equipadas y de grande o mediana capacidad y cierto grado de polivalencia frente a la acción pesquera. Esto último obligaría, sin duda, a proceder a una adecuada reconversión de la flota pesquera actuante en aquellas aguas. Dado el carácter no nacional de aquellas zonas es indispensable el establecimiento de acuerdos internacionales del tipo que sea, los cuales posibiliten la acción de los barcos de pesca, así como la regulación de los recursos pesqueros. ■



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORÍFICOS -
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES
FLOTA

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

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

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



CARNICERIA EN TERRANOVA

A pesar de que numerosas entidades e importantes organizaciones luchan y denuncian los estragos que se hacen con los bebés-focas para luego vender su piel..., las matanzas se suceden sin que al parecer na-

(Sigue en la pg. siguiente)

CARNICERIA EN TERRANOVA

(Viene de la pág. anterior)

die consiga impedirlo. Esta vez ha sido en Terranova, cerca de St. Anthony... De poco vale explicar lo que allí ha ocurrido, pues las fotos hablan por sí solas. El suelo inmaculadamente blanco se ha teñido de rojo.

A palos, con piquetes, con bastones, los bebés-focas agonizan miserablemente sin que nadie pueda impedirlo.

Es una carnicería que indigna a cualquier persona que tenga el más mínimo sentimiento de humanidad...

¿Cuándo acabará realmente todo esto? ■ SYGMA/CONTIFOTO (Exclusivo).

**SOLO INTERESA
LA PIEL DE LOS
BEBÉS, Y SE LA
ARRANCAN EN
VIVO.
LOS ANIMALI-
TOS TIENEN
UNA MUERTE
HORRIBLE...**

En la página anterior ha podido apreciarse el procedimiento del matarife: bastonazos.

Pero no exactamente hasta la muerte.

Parece ser que la técnica se basa en que la piel sea "viva", para que en el mercado alcance todo su valor.

Nos explicaremos: Hay que aturdir a la foca. No cualquier foca: sólo los bebés, dado que su piel es más suave y, por tanto, más apreciada.

Cuando ya está aturdida, unas cuchilladas maestras rasgarán esa piel por donde conviene para poderla desprender en una sola pieza.

La foca, que aún está viva, se repone del aturdimiento.

Pero sólo para morir, desangrada, en un sufrimiento como jamás podrá imaginarse.

Aquí, en esta salvaje carnicería, empieza el comercio de la piel de foca.

La blanca superficie de Terranova (también en Labrador) queda mancillada por unos animalitos sanguinolentos, moribundos, que arrastran su dolor. Nadie los atiende, salvo sus congéneres, porque esa piltrafa ya no sirve para nada...



La belleza del barco, majestuoso en la inmensidad helada de Terranova y Labrador. Su carga, pieles de foca, es riquísima. Pero atrás queda el recuerdo de una cacería cruel.



Cuando ya la matanza está hecha y los cazadores abandonan el paraje, los supervivientes, especialmente las focas-madre, siguen los rastros de sangre hasta llegar junto a las víctimas agonizantes. Es rigurosamente cierto que las focas lloran. Dentro de la irracionalidad, hay una desesperación intensa en estos animales, que acaban de contemplar escenas terribles.



Dos cazadores se fotografian con su víctima ante el barco que transportará las pieles. Es como un trofeo. La cacería resulta dura por el rigor extremo del clima, pero quizás no haya otra en la que tenga tan pocas posibilidades de defensa la pieza. (Reportaje gráfico por M. BRENNAN. Copyright Sygma-Contifoto.)

TERMINO SIN PENA NI GLORIA LA CUARTA REUNION DE LA CONFERENCIA DEL MAR

PARA BUSCAR UNA "SOLUCION IMPOSIBLE", LOS 146 PAISES VOLVERAN A REUNIRSE EN AGOSTO

No hubo tampoco acuerdo generalizado en la cuarta sesión de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Después de ocho semanas de discusiones (la reunión se inició el 15 de marzo y se clausuró el 7 de mayo), los 4.000 delegados de 146 países se han puesto de acuerdo sólo en una cosa: que era preciso volver a reunirse. De modo que entre el 2 de agosto y el 17 de septiembre los delegados volverán a discutir en Nueva York para buscar respuesta a los graves interrogantes no resueltos entre marzo y mayo.

Sin minimizar la amplitud y extensión de la problemática marina hay que decir que hasta ahora el interés demostrado por las grandes potencias y por los países "en vías de desarrollo" no coinciden. La temática es amplísima y sus consecuencias, muy profundas. Los puntos fundamentales abordados pero no resueltos durante la reunión fueron más o menos los siguientes: 1.º Extensión en millas del mar territorial. 2.º Soberanía de los países costeros sobre estas aguas. 3.º Conciliación de los derechos tradicionales de pesca con la explotación de las riquezas submarinas y del subsuelo marino. 4.º Regulación internacional de los problemas de reserva pesquera y de contaminación. 5.º Conciliación de los intereses militares de los grandes bloques en el contexto ecológico-económico.

UNA SOLUCION DE COMPROMISO

No hace falta decir que ninguno de los temas ha sido objeto de acuerdo o aproximación. En su momento, la delegación española (formada por el embajador Martín Herrero, el capitán Carlos Vélez, el catedrático Pastor Rídruejo, el capitán de Corbeta Fernando Bordejá y José Ramón de Andrés Alonso, del Instituto Oceanográfico Español) propuso un plan de acuerdo basado en el consenso relativamente común de que la gran mayoría de los países aceptaba las doce millas jurisdiccionales y las 200 como "zona económica de explotación". También hubo relativa unanimidad en el asunto del "libre tránsito" por estrechos y mares. Aunque las teorías con respecto a ese problema son muy diversas, casi todas ellas apuntan hacia el respeto por la soberanía de los estrechos para los países o país en cuyas costas se encuentren, con derecho al llamado "paso inocente".

El tercer aspecto más polémico y sobre el que, naturalmente, no se alcanzó ni siquiera un principio de solución fue el de la explotación económica del mar y de las profundidades. Una vez más se puso de manifiesto el abismo que separa a países ricos de países subdesarrollados. Los países ricos revindican la libertad total para explotar las riquezas marinas no sujetas a jurisdicción o derecho territorial, tanto en el mar como en el subsuelo marino, mientras que los países pobres se oponen a semejante tesis y sugieren que la explotación se realice a través de organismos supranacionales y que revierta en beneficio de los sectores menos favorecidos de la Humanidad.

INTERESES EN PUGNA

La posición española era en este aspecto especialmente interesante, ya que nuestro país es puente entre el mundo industrializado y los países del Tercer Mundo. Propuso España que todos los países pudieran, por su cuenta, inter-

venir en la explotación de las riquezas con el control y la supervisión de los organismos internacionales, y en especial de las Naciones Unidas.

Por desgracia, ninguna de las tesis conciliadoras salió adelante. Ni el grupo de los "77" (países en vías de desarrollo y subdesarrollo) ni las grandes potencias parecían dispuestas a hacer concesiones, y se impuso sobre el interés colectivo de la Humanidad el interés nacional. Estados Unidos y Canadá, por ejemplo, acaban de anunciar que extenderán su "zona de explotación económica" a las 200 millas, como han hecho casi todos los países del Tercer Mundo, sin esperar a cualquier regulación supranacional. Si el ejemplo cundiese, a través de las preferencias individuales y de los intereses nacionales podría alcanzarse un acuerdo salvaje en este terreno. Pero lejos de arreglar la cuestión, la complicaría todavía más...

En algo, sin embargo, se progresó durante la última reunión de la Conferencia del Mar. Ha habido, sin duda, una evolución beneficiosa del derecho del mar desde posiciones "unidimensionales" (el derecho marítimo trataba solamente de la navegación de superficie o de la explotación pesquera) a posiciones "pluridimensionales", en las que se incluyen los fondos marinos y el subsuelo. Al menos en el terreno de los principios, la aceptación universal de las nuevas dimensiones jurídicas del derecho marítimo resulta relativamente prometedora.

No parece, sin embargo, que en la próxima reunión de Nueva York se resuelvan todos los problemas planteados o se avance excesivamente. Casi todos los países y sus representantes tienen conciencia de los muy recortados límites de la nueva reunión y también de las difíciles condiciones en las que se reúne. Pero piensan los más optimistas que el mero hecho de poder celebrarse es ya de por si un dato positivo, lo que no deja de ser una verdad a voces o tal vez una perogrullada. ■ ALBERTO MIGUEZ.



NUEVA ERA DEL ANCLAJE

Una firma británica fabrica las nuevas anclas de retención Hook superresistente, con pesos que van de 5 a 60 toneladas y capacidad para sujetar un peso 50 veces mayor que el suyo propio. Modificando ligeramente la configuración de la uña se adaptan a diversos estados del lecho marino y también cabe añadir un ancla adicional de refuerzo que dé más agarre, facilita una penetración más rápida y un ángulo menor de tracción, haciendo así disminuir la posibilidad de que haya garete. El poder de sujeción de las anclas depende fundamentalmente del tamaño de la uña (placa ancha triangular). Para elevar el índice de agarre de las anclas proyectadas a tenor de criterios convencionales habría que incrementar su peso y tamaño hasta tal extremo que su fabricación y manejo se hollarían llenas de dificultades. Por el contrario, la enorme uña de este nuevo tipo de ancla está hecha con perfil ahuecado, lo que ahorra peso y mantiene el tamaño dentro de límites razonables. Por todo el mundo prosiguen a ritmo creciente las prospecciones submarinas en busca de gas y petróleo; las gigantescas torres de sondeo, plataformas de derrame e instalaciones auxiliares tienen un peso cada vez mayor, que aumenta casi a diario, y, por ello, son precisas anclas capaces de retener hasta 1.200 toneladas; el nuevo concepto de la Hook responde a esta perspectiva necesidad cumplidamente y da un agarre de reserva más que sobrado.

CRONICA DE ESTADOS UNIDOS

LOS PAISES "ENCERRADOS POR TIERRA"

NACIONES UNIDAS (De nuestro corresponsal, JOSE MARIA CARRASCAL).—La tercera ronda en la Conferencia del Mar, o más exactamente sobre el nuevo Derecho del Mar, terminó sin traer otro resultado concreto que una nueva reunión, en la ONU también, y en Nueva York, el próximo agosto. Y aun eso hubo que sacarlo tras fiero debate, pues había varios países que proponían se dejase el encuentro para principios del año que viene, ya que los temas estan tan confusos que requieren un estudio más atento que el que permite el breve

plazo hasta mediados de verano. Pero otro grupo, capitaneado por los Estados Unidos, hizo toda clase de presiones para que el encuentro se realizase cuanto antes, alegando que el tiempo apura, y que si no se llega pronto a un acuerdo sobre los mares, estos se convertirán en una jungla. Fue la opinión que finalmente prevaleció, aunque vemos mucho escepticismo por estos pasillos sobre las posibilidades de un acuerdo en la próxima ronda.

El gran problema con que se enfrenta la Conferencia del Mar es que, a las muchas divi-

siones que habían ya surgido —países ricos contra pobres, del Norte contra los del Sur, con riqueza pesquera aprovechada y sin ella, dependientes de la pesca e independientes, con capacidad tecnológica para explotar los fondos marinos y sin ella, etc., etc.—, se ha unido otra que está desembocando en confrontación. Nos referimos a las diferencias entre países con costas y países sin ellas, que en inglés se llaman "landlocked", "encerrados por tierra", que en

(Sigue en la pág. siguiente.)

CRONICA DE ESTADOS UNIDOS

(Viene de la pág. anterior)

castellano se ha traducido por "mediterráneos", pienso que erróneamente, no por el sentido literal, que si corresponde, "en medio de tierra", sino por la costumbre inverada de llamar país mediterráneo al que da a ese mar. Vamos, pues, a hablar mejor de países "continentales" o "encerrados", que pensamos representan mejor la idea que queremos expresar.

Pues bien, estos países "encerrados" comenzaron siendo un pequeño grupo, que pidieron ciertas facilidades tanto portuarias como de pesca a los que tienen costas, cosa que éstos estaban dispuestos a conceder. Lo malo fue cuando a ese grupo empezaron a añadirse otros no tan encerrados, sino con salidas al mar, pero que ellos proclamaban eran inadecuadas para gozar de los privilegios en perspectiva. Al olor de la carnaza han acudido docenas de países, y el grupo, ante la imposibilidad de seguir llamándose "continentales", se ha autodenominado como de "naciones desventajadas marítimamente". Son ya medio centenar, temiendo entre ellos no solo a los pobres países centroafricanos que se quería en principio ayudar, sino también a otros como Argelia, con una amplia costa, o a Polonia o Alemania Occidental, que parte de costeros, son verdaderas potencias pesqueras. Ante ello, los países que aún no se han declarado dentro del grupo, han cerrado filas y endurecido su posición, reconsiderando las concesiones que iban a hacer. Pero el grupo de "desventajados" es ya lo bastante grande para bloquear cualquier acuerdo, y sigue insistiendo en obtener garantizado el acceso tanto a la pesca en otras aguas como a la explotación de las riquezas submarinas. Tal vez todo se arreglaría si todos los países se declarasen "desventajados marítimamente", con lo que el mundo volvería a estar en idénticas condiciones, ya que, de seguir así la cosa, el ser "desventajado" se convertiría en una ventaja.

Sin saberse todavía cómo se resolverá este pugilato entre los dos grandes bloques en que se ha dividido la Conferencia, vemos que el boorrador de lo que deberá ser el nuevo Derecho del Mar está ya bastante adelantado, con acuerdo de principio sobre cuestiones tan importantes como extender las aguas jurisdiccionales de 3 a 12 millas, crear una "zona económica" en las primeras 200 millas desde la costa, establecer un organismo internacional para la explotación de las riquezas mineras submarinas, modalidades del paso por estrechos, estatuto de los "Estados archipiélagos" y formas de combatir la contaminación.

Pero es a la hora de puntualizar donde surgen las diferencias, algunas de ellas tan graves, tan profundas que no hay forma de llegar al acuerdo. Concretamente, hay dos puntos donde las posiciones siguen estando muy distantes:

1. En el de la responsabilidad del Estado costero sobre la zona económica de 200 millas. Una serie de países costeros del Tercer Mundo exigen que esa responsabilidad sea absoluta, esto es, que tengan plena soberanía sobre esas aguas y sobre las riquezas de cualquier clase que contengan. Enfrente tienen a los que defienden que la explotación de esa riqueza ha de llevarse a cabo según norma internacional, y si bien el Estado costero es el primer beneficiario, tendrá que compartir con los demás el exceso que él no pueda aprovechar.

2. La explotación de los yacimientos submarinos, que los países del Tercer Mundo quieren poner bajo la ferrea administración de un organismo internacional, que dé licencias y distribuya luego los beneficios entre aquellos que más los necesiten, y una serie de naciones industrializadas, capitaneadas por los Estados Unidos, que aceptan dicho organismo, pero en modo alguno su total soberanía, insistiendo que una vez establecidas ciertas normas internacionales para la explotación de los fondos marinos, las compañías que se lancen a la empresa tendrán autonomía tanto para la explotación como para sacar los beneficios que proporcionen sus grandes inversiones.

Como ven, son no ya posturas, sino filosofías distintas, contradictorias incluso, y no vemos cómo se llegaría a un compromiso entre ellas.

España, en cualquier caso, ha adoptado una actitud de defensa de sus intereses y búsqueda de una postura media siempre que se podía. Concretamente respecto a los dos grandes temas en controversia, hemos visto a la delegación española proponer:

Que se acepte (en realidad no hay otro remedio) la zona económica de las 200 millas, pero reconociéndose lo que podríamos llamar "derechos históricos" (aunque aquí no gusta nada esa palabra), esto es, reconociendo prioridad a los pescadores que vienen faenando en una determinada zona que según la nueva legislación caiga bajo el control de otro país. Naturalmente, regulando esas capturas ya por una legislación general, que sería lo mejor, ya por Tratados bilaterales.

Mantener una actitud a la espera en cuanto a la explotación de los yacimientos submarinos, sobre la base de que tenemos capacidad "para explorarlos, pero no para explotarlos". En tal sentido, a lo que tiende España es a la cooperación en dicha explotación con países que tienen la tecnología suficiente para ello.

Lo que no puedo decirles, ni creo que nadie pueda, es si en el próximo empujón habrá acuerdo. El propio presidente de la Conferencia, el embajador de Sri Lanka, Amerasinghe, no ha querido hacer una predicción al respecto, lo que lo dice ya todo. ■

CRONICA DE IRLANDA

CURSO SOBRE LA ARMADA INVENCIBLE

Pesca: Suben los precios, crecen las exportaciones

dagaciones fundamentales de tipo oceanográfico, fuese desarrollada.

Avanzan los trabajos en la antigua iglesia protestante de Dun Laoghaire, donde se abrirá probablemente en primavera del año que viene el Centro de Investigaciones Marítimas, la Biblioteca Marítima Irlandesa y el Museo Marítimo Nacional del país. Ya se han concentrado en el edificio, que servía antes de la independencia del Estado irlandés como centro de cultos para los oficiales y marineros de los buques de guerra británicos estacionados en aquel entonces en Dun Laoghaire.

El velero de entrenamiento "Creidne" salió recientemente para Plymouth en Inglaterra, de donde zarpará para las islas Canarias con buques de varias naciones, primera parte del viaje de los veleros europeos hacia Nueva York para la conmemoración de dos siglos de independencia de los Estados Unidos.

Anunció recientemente el ministro de los Transportes, en el Parlamento, que sin la operación de la compañía estatal The British and Irish Line, en el mar de Irlanda, un monopolio británico de transportes marítimos en este mar hubiera infligido daños gravísimos al comercio irlandés.

Va a zarpar para América del Norte, vía las islas escocesas, las Feroe, Islandia y Groenlandia, Tum Severin, en su "Saint Brendan", y el Instituto Marítimo Irlandés busca a un joven con alguna experiencia de mar y algunos conocimientos de la lengua española para que acompañe a la proyectada expedición Galicia-íslas Británicas del buque tipo Edad de Hierro, ahora en construcción por el profesor Romero y sus estudiantes de la Universidad de Santiago de Compostela. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.



Gestoría
Administrativa
GRANJA

Gestor Administrativo Colegiado

Eliecer M. Granja y Granja

Gestiones y tramitaciones en general

Apartado 50.608

MADRID

COOPERACION PESQUERA ENTRE CANADA Y POLONIA

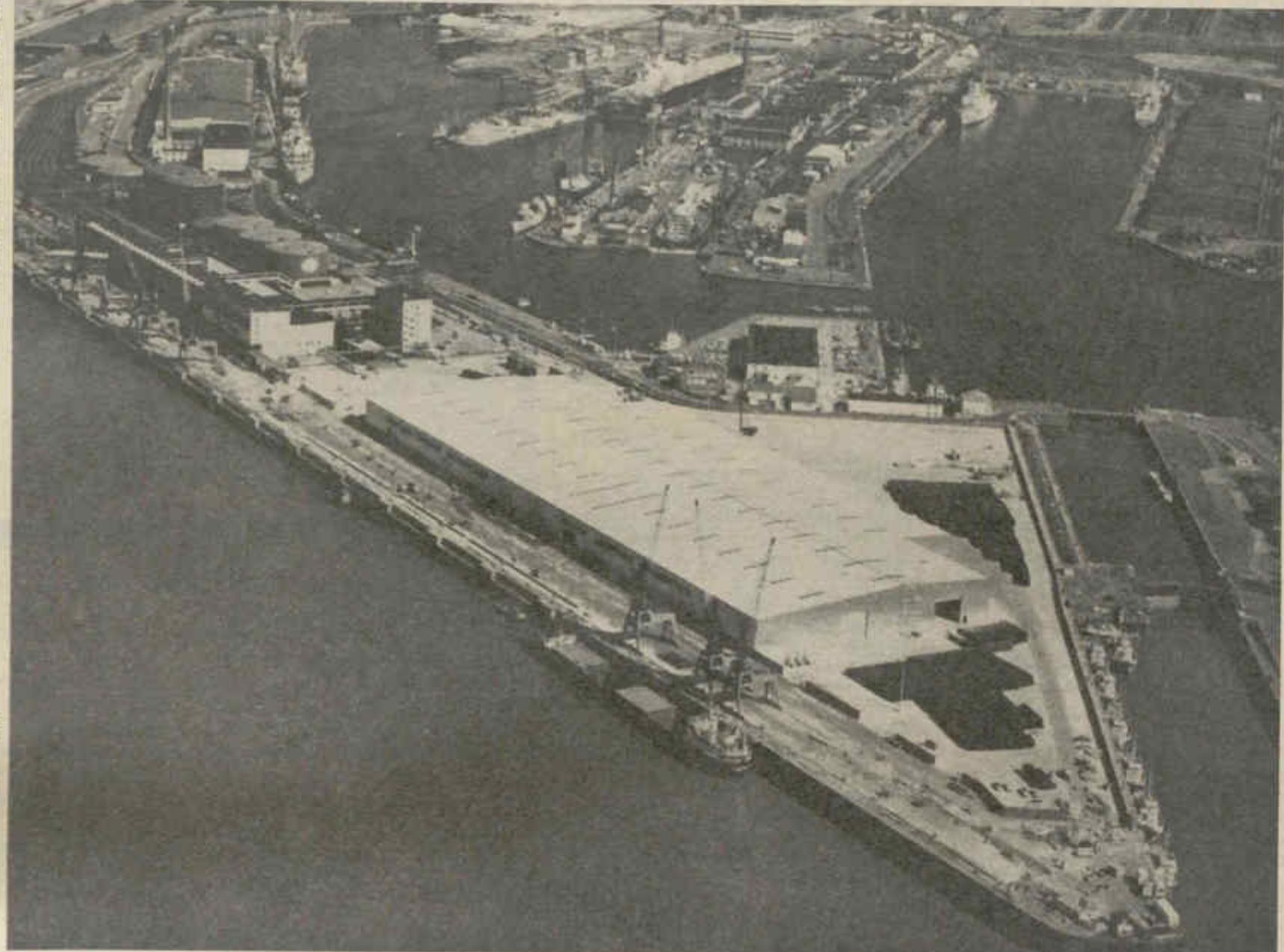
Representantes de Polonia y Canadá se reunieron en Varsovia los días 19 y 20 de enero para discutir asuntos de futura cooperación pesquera.

La reunión siguió debatiendo los asuntos tratados en la reunión de Ottawa el mes de noviembre, relativos a un acuerdo bilateral sobre cooperación pesquera para establecer las condiciones y términos reguladores de las actividades de la flota pesquera polaca en aguas costeras canadienses. Esto incluía los esperados cambios legales y de jurisdicción del régimen de administración pesquera de dichas aguas y las operaciones tradicionales pesqueras de Polonia. También se discutieron disposiciones a corto plazo sobre actividades pesqueras polacas en la costa del Pacífico.

Ambas partes convinieron en los términos del acuerdo que, una vez sancionado por ambos Gobiernos, permitirá actividades pesqueras de buques polacos sobre los recursos que exceden las necesidades canadienses. Estas actividades se realizarán bajo autoridad y control de Canadá en las zonas situadas más allá de las aguas jurisdiccionales actuales y en las zonas pesqueras canadienses bajo jurisdicción canadiense.

Un segundo acuerdo establecerá, una vez aprobado, acuerdos a corto plazo sobre actividades pesqueras polacas en aguas de la costa canadiense del Pacífico. Se incluyen disposiciones sobre especies capturables, cuotas, zonas cerradas y disposiciones cooperativas para asegurar la observancia del acuerdo. Hay también una disposición relativa a las operaciones polacas de carga y descarga.

En primer plano, el Terminal de Mercancías (276 metros de longitud, 107 metros de anchura), y en segundo plano, a la izquierda, la Estación Marítima de Colón, de la que salen los buques de línea de pasajeros para América.



CRONICA DE HAMBURGO

BREMEN Y BREMERHAVEN: EL CEREBRO Y EL MUSCULO

BREMERHAVEN (Especial para "Hoja del Mar").—Junto al muelle de pasajeros de la Estación Marítima de Colón ("Colombusjaje") quedaron terminadas, hace unos meses, las nuevas instalaciones del Terminal de Mercancías del puerto de Bremerhaven, el llamado en alemán "Stückgut-Terminal".

Las nuevas instalaciones comprenden

una serie de equipos de transbordo de lo más moderno y dispone de un espacio cubierto para almacenaje de mercancías de 28.000 metros cuadrados de superficie. La zona descubierta, destinada a la descarga, depósito provisional y transbordo posterior, y las pistas de acceso a los muelles para camiones, así como el espacio ocupado por líneas férreas,

abarcaba una superficie de 16.800 metros cuadrados. En total, pues, 44.800 metros cuadrados de superficie portuaria.

POTENTE BRAZO DE TRABAJO

Bremerhaven se encuentra en la desembocadura misma del Weser, a unos 50 kilómetros de Bremen, de cara ya al

Atlántico, por así decirlo. Para Bremen, Bremerhaven es, sin duda, su trinchera de primera línea, su puesto más avanzado de batalla.

Si Bremen es la City, el cerebro comercial y bancario, la ciudad cargada de tradición, Bremerhaven es el brazo muscular, la rampa de trabajo, el sistema de muelles al que arriban con su carga, o al que vienen a cargar, los grandes barcos mercantes. Bremerhaven, la ciudad estrecha y larga, sin edificios bellos que admirar, es como la fragua sobre cuyo yunque vibra un tránsito permanente de gentes y de mercancías, que desde la orilla nórdica-occidental de Europa se desplaza hacia la otra ribera del Atlántico, o más allá aún, adelante siempre por el ancho mar.

JUBILACION PARA TRIPULANTES EXTRANJEROS EN BARCOS SUECOS

AMBERES (De nuestro corresponsal).—Son numerosas las solicitudes de información que hacen los marineros españoles en la Delegación de la Oficina Laboral Española en esta ciudad, sobre si tienen derecho a pensión habiendo trabajado en buques bajo pabellón sueco.

Ello me anima —por considerar que, en efecto, la mayoría los desconocen— a dar un pequeño esquema sobre estos derechos, a fin de que a través de "Hoja del Mar" podamos ir eliminando tales dudas:

1.º La pensión sueca para marineros no es vitalicia y termina a la edad de sesenta y siete años.

2.º Para tener derecho a la pensión es necesario:

a) Más de treinta años y antes de cumplir los sesenta años.

b) Haber servido en calidad de "rating".

c) Navegado en un barco de bandera sueca.

d) Durante un mínimo de ciento veinte meses y no menos de ochenta, después de los cuarenta años.

e) Durante el tiempo que ha pagado los impuestos al Gobierno sueco.

f) Haber cumplido los cincuenta y cinco años.

g) Hacer la solicitud al Instituto de la Marina Mercante sueca.

Para aquellas que nacieron en el año de 1922 o antes, el párrafo d) es más simple: es sólo necesario haber servido ochenta meses, pero tener más de treinta años y menos de sesenta.

La pensión se verá aumentada por cada año que deje de cobrarla hasta los sesenta y dos años de edad, en que la pensión deja de aumentar.

A todos los que tienen cincuenta años o más, es conveniente que se dirijan al Instituto de la Marina Mercante sueca —sección pensiones—, Sveavagen 25-27-III. S-111-34 STOCKHOLM SWEDEN-SUECIA. Allí les explicarán con detalle cuánto obtendrán de pensión a la edad de cincuenta y cinco años o más tarde.

Para los marineros de nacionalidad extranjera, caso de los españoles, habrá que informar con claridad de los barcos suecos en que han trabajado y en qué calidad de trabajo. Mencionar el nombre claramente y los apellidos y la fecha de nacimiento y lugar de residencia actual.

Hay que señalar que la pensión sólo debe hacerse por solicitud del propio interesado, o sea, que sólo tiene derecho a la pensión el propio marinero y no las personas que dependan de él. ■ MIGUEL A. PEÑA DE LA TORRE

MERCANCIAS Y VIAJEROS

La importancia de Bremen es hoy inconcebible sin la robustez, sin la capacidad de transbordo de Bremerhaven, por el que pasaron, entre julio y diciembre de 1975, 12.000 millones de toneladas de mercancías, cifra esta, sin embargo, menor que la registrada en 1974, en la que entre julio y diciembre hubo un transbordo del orden de los 14.000 millones de toneladas, situando a Bremerhaven a la cabeza de los puertos internacionales del Norte de Europa.

Respecto al tráfico de viajeros, por la Estación Marítima de Colón pasaron en 1974 un total de 3.630 personas. De esa cifra, 1.400 viajeros eran de la línea regular que diariamente une Bremen y Bremerhaven con la isla de Helgoland. Alrededor de 1.300 fueron viajeros que salieron de Bremerhaven con destino a Nueva York. Y el resto —casi mil— eran viajeros que venían a Europa, procedentes de los Estados Unidos. ■ MANUEL NOALES.

POR TERCERA VEZ, FRENTE A INGLATERRA

ISLANDIA GANA LA GUERRA DEL BACALAO

LONDRES.—Inglaterra ha perdido la tercera guerra del bacalao y, una vez más, se ha rendido ante un enemigo pequeño e indefenso que se ha enfrentado titánicamente a todo el poderío diplomático y marítimo de Londres. El presidente del Sindicato de Pesquerías ha manifestado que los términos del acuerdo alcanzado ponen en peligro unos quince mil puestos de trabajo en la zona pesquera de Hull, que se encuentra afectada ya por un índice de paro del 10 por 100, muy superior al 7 por 100 que se registra en el resto del país.

El acuerdo permitirá faenar en el límite islandés de 200 millas a 24 pesqueros británicos hasta el próximo 1 de diciembre. En circunstancias normales, 24 barcos pueden pescar un total anual de 60.000 toneladas de pescado.

Sean cuales fueren las desventajas económicas y laborales que el nuevo acuerdo con Islandia significarán para el sector pesquero británico, el fin de esta tercera "guerra del bacalao" pone de manifiesto la ineptitud de la diplomacia de Londres al enfrentarse con Reykjavik. Los errores de 1961 y 1973 se han repetido a lo largo de los últimos siete meses que ha durado el conflictivo entre los dos países. Siempre que Islandia ampliaba unilateralmente sus límites pesqueros, la respuesta británica consistía en el envío de varias fragatas de la "Navy" para proteger a sus bacaladeros. La presencia de la Armada inglesa envalentonaba al Gobierno y a los pescadores islandeses, que a lo largo de los últimos veinte años han utilizado todo tipo de argumentos para defender una industria de la que depende el 75 por 100 de su economía.

PRIMERAS GUERRAS

La primera iniciativa islandesa para proteger sus aguas jurisdiccionales tuvo lugar en 1950, cuando declaró que una zona de cuatro millas al Norte de la isla sería considerada área de conservación. En 1952 extendió su jurisdicción pesquera a cuatro millas alrededor de todo su litoral. Esta medida no afectaba prácticamente a los bacaladeros británicos, que difícilmente se acercaban a la isla para sus faenas de pesca.

La primera guerra del bacalao se planteó en 1958, cuando Islandia declaró unilateralmente una jurisdicción pesquera que se extendía a doce millas de su litoral, afectando considerablemente los intereses de la flota británica. En septiembre de 1958, las primeras fragatas aparecieron en la zona para proteger a los bacaladeros ingleses, que recibían constantes acosos de las pequeñas cañoneras islandesas. Los incidentes se prolongaron durante tres años, hasta que en marzo de 1961 los dos Gobiernos llegaron a

un acuerdo por el que durante tres años los pesqueros británicos podrían faenar entre las seis y doce millas marítimas, pero que una vez terminado ese período ya no podrían entrar más en aquella zona.

INTERVIENE EL TRIBUNAL INTERNACIONAL DE JUSTICIA

La segunda guerra estalló en enero de 1973, cuando Inglaterra llevó ante el Tribunal Internacional de Justicia la decisión islandesa de ampliar su jurisdicción pesquera de doce a cincuenta millas. Las relaciones entre los dos países se interrumpieron durante un corto período como consecuencia del envío de nuevas fragatas británicas para defender a sus pescadores. En marzo de aquel año, una cañonera islandesa disparó por primera vez contra la proa de un pesquero. En el mes de mayo, un pequeño proyectil agujereó la coraza de un bacaladero. Los incidentes entre las fragatas y la flotilla de cañoneras se repetían cada día, hasta que en octubre de 1973 Edward Heath y el primer ministro de Islandia, Johannesson, llegaron a un acuerdo.

Inglaterra accedió a reducir su producción pesquera dentro de las cincuenta millas a ciento treinta mil toneladas anuales de las ciento ochenta mil que venían extrayendo hasta entonces. Podían pescar dentro de la nueva jurisdicción marítima islandesa hasta el mes de noviembre del año pasado, fecha en que estalló el tercer conflicto entre los dos países.

Fue el año pasado cuando los islandeses, apoyándose en las decisiones de otros países como Chile y Perú, decidieron ampliar su jurisdicción a doscientas millas con el apoyo de su flotilla de cañoneras. Inevitablemente, los bacaladeros tuvieron que suspender sus faenas y llamar a la "Navy", que entró en acción en el mes de noviembre. En estos siete meses se han desarrollado más incidentes que nunca, con un riesgo que llegó a poner en peligro la vida de los propios pescadores. En el mes de abril, y después de varias y prolongadas conversaciones entre los dos Gobiernos, Islandia decidió romper sus relaciones diplomáticas con Londres. ■

CAMBIO DE DOMICILIO

Si es suscriptor a "Hoja del Mar" y cambia de domicilio, comuníquenoslo para que pueda seguir recibiendo la revista. Necesitamos el nuevo domicilio, pero también el antiguo. Sin ambos datos no podremos efectuar el cambio de direcciones en ningún caso.

EFFECTOS NAVALES PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general

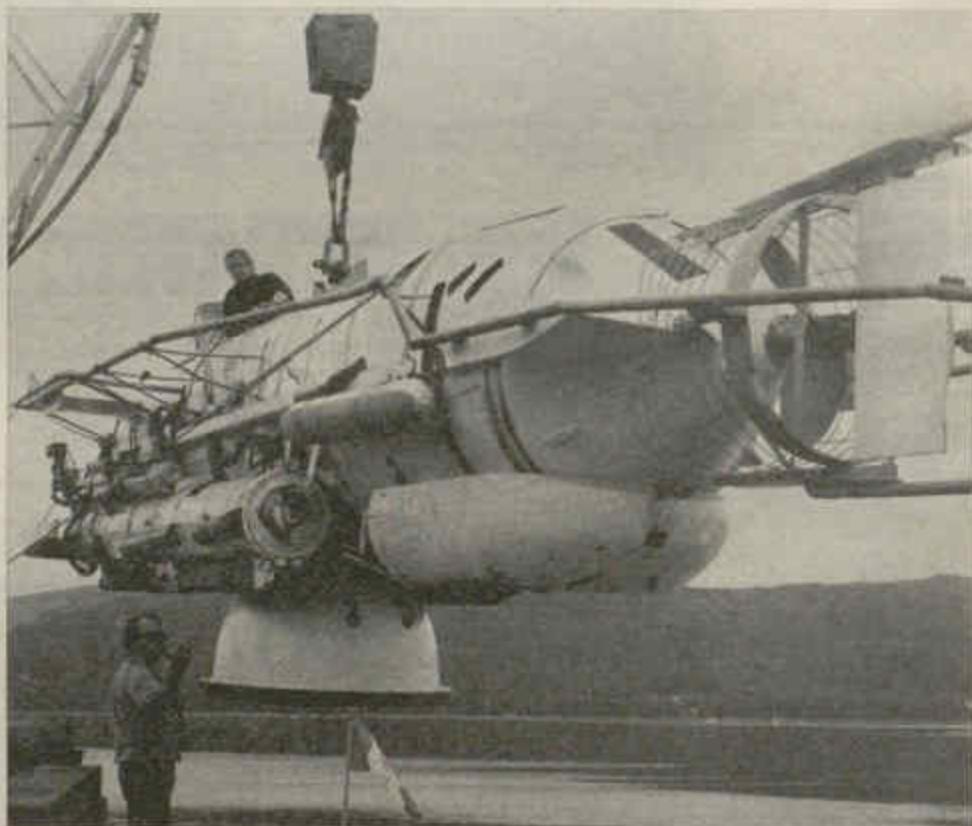
Santo Domingo, 1. CADIZ
Teléfonos 27 40 00 y 27 44 04



LUCHA CONTRA LA MAREA NEGRA

El naufragio del petrolero griego "Olimpyc Bravery" (del que ya dimos noticia en ediciones anteriores), que se partió en dos durante una tormenta cuando llevaba varios días anclado frente a las costas francesas, causó una gran marea negra en la zona, que aún se está intentando dominar.

Antes de hundirse el buque, se derramó enorme cantidad de crudo sobre el mar. Los servicios de guardacostas luchan por limpiar las playas y la superficie marina de la gran mancha de petróleo, que cada vez se extiende más. Los habitantes de la localidad costera cercana, Ouessant, acuden a diario a contemplar los restos visibles del petrolero, que emergen en las cercanías de la playa. ■



EQUIPO PARA SALVAMENTOS SUBMARINOS

Un nuevo sistema sumergible, similar al usado en aeronaves espaciales, pronto dará a las tripulaciones de submarinos paralizados a grandes profundidades una mejor oportunidad de ser rescatados. La faldilla acampanada que se ve en la parte inferior del sumergible británico "Vickers" —el mismo tipo utilizado en los trabajos de explotación de hidrocarburos en el mar del Norte— se usó en una serie completa de pruebas en la que se hicieron con gran éxito transferencias bidireccionales de tripulantes entre el submarino de la Marina británica "Otter", de 2.410 toneladas, y el submarino gemelo canadiense "Ojiowa", simulando condiciones de siniestro. El sumergible usa una técnica similar a la de conexión en el espacio entre las cápsulas del "Apolo" y "Soyuz", vallándose de televisión en circuito cerrado para centrar la faldilla sobre la computadora de transferencia del submarino. Luego se utiliza el equipo del sumergible para reducir a una atmósfera la presión del agua contenida en la faldilla, obteniéndose así un cierre efectivo entre los dos vehículos. Seguidamente se abren las escotillas para efectuar la transferencia en un medio acuoso o bien se vacía el agua de la faldilla en un tanque del sumergible al objeto de que la transferencia se haga en seco. En otra serie de pruebas se ha llegado a comprobar que este sistema de salvamento es eficaz aun cuando el submarino siniestrado esté muy escorado. Se han llevado a cabo transferencias con una escora de 22 grados. ■

PROTAGONISTA: LA MAR

LIBROS

LA COLECCION "JUAN SEBASTIAN ELCANO"

La convocatoria por la Casa del Mar de Cádiz del Premio Juan Sebastián Elcano, dedicado, hasta ahora, al género de cuentos, ha sido el origen de la colección literaria del mismo nombre que, bajo el tema del mar, ha reunido ya, en feliz singladura, sus tres primeros volúmenes.

Como es sabido, anualmente, en la noche del 28 de diciembre, fiesta de los Santos Inocentes, tiene lugar el fallo de este premio que, en su corta vida ha cobrado singular importancia, como lo prueban el numero creciente de concursantes, la calidad de los relatos presentados y la relevancia y categoría de los ganadores.

EL MAR EN TRES RELATOS

Contiene este volumen, número uno de la colección, el relato "Discurso tremens del navegante llamado El Diablo, ajusticiado en la plaza de Gibraltar", del escritor sevillano José L. Ortiz de Lanzagorta, que obtuvo el Premio Juan Sebastián Elcano en su edición de 1974. Se trata de un relato de técnica bastante audaz, con una prosa muy bien construida, en el que su autor nos revive las andanzas del famoso pirata El Diablo, personaje histórico de nuestro siglo XIX. Recientemente, Ortiz de Lanzagorta ha conseguido el premio de poesía Florentino Pérez Embid, de la Academia Sevillana de Buenas Letras, por su libro "Fin de la esperanza", publicado en la colección Adona.

Este volumen contiene también el accésit "Muere viejo o habla el cañón de su accidente", del gaditano Fernando Quiñones, así como el finalista "Un cósmico temblor de escuadrones", de Miguel Teruel.

CINE Y MAR: UNA APROXIMACION

Este es el título del segundo volumen de la colección, dedicado al tema sugestivo de la cinematografía marinera, y en el que Juan Fabián Delgado, colaborador de esta revista en su sección de Cine, estudia, de forma sencilla y amena, diversos films históricos, muchos de ellos inolvidables, como "El navegante", de Buster Keaton; "Veinte mil leguas de viaje submarino", de Richard Fleischer; "Moby Dick", de John Huston, y "El enigma se llama Juggernaut", de Richard Lester. "El mar, elemento siempre presente en la Historia de los hombres, que une y separa a un tiempo continentes y países" —escribe J. F. Delgado al principio de este libro—, ha sido un factor constante en la historia del cine.

CUENTOS PARA TRES MARES

Reúne este volumen los cuentos clasificados en la segunda edición del concurso literario, cuyo premio para 1975 fue obtenido brillantemente por el escritor santiaguino Eduardo Domínguez Lobato, por su relato "Escúchame bien, Tonia". En su lecho de muerte, un viejo hombre de la mar rememora el mundo marinero y afanoso de Bajo de Guía y de Bonanza, en ese límite inédito y frontero del fin de los barcos a la vela y el empuje arrollador de las embarcaciones a motor, con las implicaciones económicas y sociales que esta revolución supuso en las técnicas de la pesca.

El relato está muy bien escrito, dentro del ambiente, interesante, de Sanlúcar de Barrameda, que el autor se conoce al dedillo.

Los otros dos que se incluyen en este libro, "Prois de los recuerdos" y "Herencia en el mar", constituyen el primer y segundo accésit, conseguidos, respectivamente, por Carmen Gómez Ojea, de Gijón, y Eduardo Jover Robles, de Linares. El primero es un relato intimista y poético, bellamente narrado, y el se-

gundo es un cuento de aire juvenil, prometedor y no exento de ironía.

Editado por la Casa del Mar de Cádiz (a donde pueden dirigirse las personas interesadas en la adquisición de estos ejemplares), la colección, en el formato de libros de bolsillo, está impresa en Sevilla, en los talleres de la Editorial Católica Española, S. A. ■ JOSE ASENJO SEDANO.

"ENTRE MARINOS Y KIMONOS POR EL GRAN OCEANO"

Si mal no recuerdo, fue en la primavera pasada cuando, a través de mi amigo el capitán Ruiz Parada, conocí a su esposa, en una de esas situaciones en las que, dado el gran número de personas que se presentan unas a otras, apenas si se intercambian más que las clásicas palabras de saludo. De aquí mi sorpresa cuando llegó a mis manos el libro del que Consuelo Patino es autora.

Confieso que comencé la lectura de "Entre marinos y kimonos por el gran océano" con poca curiosidad no exenta de recelo, que bien pronto, tras leer las primeras páginas, dieron paso al interés y, ¿por qué no decirlo?, a un poquito de admiración hacia la autora. Esto tiene su explicación, pues, ¿quién en la inmensidad de la mar y en la soledad de los guardias no ha soñado alguna vez en plasmar en un libro las experiencias que, de cuando en cuando, salpican la rutinaria vida del marinero? Anécdotas, sucedidos, costumbres de gentes extrañas a nuestro parecer, etc., que no nos gustaría dejar arrinconadas en nuestra memoria, en la que día a día se van sumergiendo más y más, quedándonos a cambio el agridulce sabor de la ocasión perdida, del tiempo desperdiciado.

Consuelo Patino acompaña a su marido, durante varios años, en sus viajes por todos los mares y va recogiendo de aquí y de allá sus impresiones, para verterlas después en su primer libro. "Entre marinos y kimonos" es, claro está, un libro de viajes, ameno, escrito en lenguaje sencillo y directo, sin demasiadas preocupaciones academicistas, en el que la autora nos describe deliciosos hábitos, del Japón especialmente —país que parece haber llegado a conocer y amar un poco más que a los restantes—, tradiciones orientales, peculiaridades de la cocina china y una muestra de los desconcertantes métodos de la Medicina de aquella milenaria tierra, además de un sinfín de detalles de los lugares que visita, que no escapan a su joven curiosidad femenina y a su agudizado sentido de la observación.

Aprende Consuelo durante las horas de angustia, interminables, en que el barco lucha contra la furia de un tifón, que los múltiples problemas que abrumán nuestra vida cotidiana no son tales, que las más de las veces todo tiene la importancia que nosotros le queremos dar. Esto es algo que los marinos comprendemos bien pronto, al hacer frente a la mar, pero que luego de algún tiempo ininterrumpido en tierra apartamos de nosotros con cierta facilidad. Ha sido para mí una a modo de lección de repaso, que pretendo no volver a relegar al olvido. Gracias por ello, Consuelo.

José María Carrascal, actual corresponsal en Nueva York del diario "Pueblo" y de "Hoja del Mar", comentaba en cierta ocasión la escasa acogida que entre los marinos había tenido su libro titulado "El capitán que nunca mandó un barco". Espero y deseo que la historia no se repita, ya que "Entre marinos y kimonos" reúne los ingredientes necesarios para interesar tanto a los profesionales de la mar como a los ajenos a ella: puede y debe llegar al gran público. ■ CARLOS PEÑA AL VEAR.

PINTURA

LOS GRANDES MAESTROS (2)

Las obras de arte de todos los tiempos fueron siempre un fiel exponente de la sensibilidad e inspiración de los artistas, que supieron expresar la visión poética o filosófica de los



Hendrick Cornelis Vroom (1607); "La batalla de Gibraltar". Rijks Museum, Amsterdam.



Guillermo Van Der Velde (1611-1693); "El Woob which". Museo Marítimo Nacional de Londres.

temas de su tiempo con los medios técnicos que tenían a su alcance.

Para la familia Van der Velde no hubo lugar a dudas sobre la elección de su medio de expresión, porque un descubrimiento trascendental, la pintura al óleo, permitió a su generación y desde 1410 dar un paso de gigante en la técnica de la expresión pictórica y en la conservación de los cuadros que se pintaban. En aquel año, un pintor flamenco, Juan van Eyck, un artista genial, trabajador e investigador incansable, había logrado al fin perfeccionar la pintura al óleo hasta que fue totalmente admitida por la Escuela Flamenca de su tiempo.

Aunque en la mayoría de los tratados de arte se atribuye a Van Eyck tal descubrimiento, si estudiamos a fondo el tema, nos damos cuenta que, como la mayoría de los descubrimientos, el de la pintura al óleo debió ser el resultado de múltiples ensayos e investigaciones en las que colaboraron numerosas generaciones de artistas.

Hasta comienzos del siglo XV, y con contadísimas excepciones, todos los artistas pintaban en tablas con pintura de temple al huevo, y muchos años antes se había experimentado que aplicando una capa de aceite sobre este tipo de pintura los colores revivían, recobraban su intensidad y el brillo del temple recién pintado. Ya en el siglo VIII, el Manifiesto de Lucca daba unas fórmulas para pintar al óleo con aceite de linaza hervido, el cual se convertía en barniz con aditamentos de resina, y todos los pigmentos se podían moler en aceite para emplearlos en la pintura de tablas.

Asimismo, en los textos del monje alemán Teófilo, que escribió en el siglo XII un manuscrito titulado "Diversarum Artium Schedula", en el "Tratado de Cennino", en el manuscrito de Estrasburgo y en otros manuscritos que aparecieron antes del siglo XV, ya se describía la técnica de la pintura al óleo con fórmulas muy explícitas y notables para su aplicación a base de aceite de linaza, ya que los otros aceites que se empleaban ennegrecían las pinturas con el tiempo. Tales técnicas fueron aplicadas en sus cuadros por muy pocos artistas conocidos, como Tommaso Barisini da Modena (1279), cuyos cuadros pueden verse en la Galería Imperial de Viena, y Tomás de Módena, que desde el 1352 al 57 trabajó con esta técnica en la ciudad de Treviso, en Italia.

Lo que si hemos de reconocer es que, si no podemos atribuir a Juan van Eyck tal descubrimiento, debemos a él el perfeccionamiento de la técnica para ejecutar con ella cuadros que, en dibujo, belleza y brillantez de colorido, sobrepasaban cuanto hasta entonces se había producido en las escuelas de arte.

Antes del siglo XVII sólo podemos hablar de muy contadas obras de arte que se refieren al mar. Uno de los más grandes artistas holandeses de su tiempo, que no fue especialmente marinista, Pedro Brueghel el Viejo, nos

ha dejado dos grandes representaciones del mar: la calma y la furiosa intensidad del mar. La calma, representada en un cuadro bellísimo que se puede contemplar en el Museo de Bellas Artes de Bruselas, titulado "La caída de Icaro", el dios que quiso volar, se puso unas alas de cera que se derritieron al sol y cayó al agua: se muestra en este cuadro cayendo de un navío parecido a nuestra "Santa María" de Colón, y dos cuadros de mar en movimiento, uno en la galería Doria, en Roma, titulado "Vista del puerto de Nápoles", que parece una batalla naval, pues los cañones de todos los buques están disparando, y el otro en el Museo de Viena Kunsthistorisches, titulado "Tormenta en la mar", en el que aparecen restos de naufragios dispersados por el agua.

Otras obras que se refieren a la leyenda de San Nicolás podríamos verlas: una de Ambrosio Lorenzetti (1332), en la galería Uffizi, de Florencia, en la que muestra al santo en una esquina del cuadro, al cual le están regalando provisiones desde un barco, que a su vez los ángeles que el santo había invocado están llenando de provisiones para él, y otra de Fray Angelico (1437), en la Galería de Arte del Vaticano, relativa al mar y a la serie de milagros de este santo, titulada "La traída de grano a Myra".

Finaliza el siglo XVI sin grandes documentos pictóricos capaces de crear una solera que sirva de base para la creación de obras sobre temas del mar a la altura de los genios del siglo siguiente.

Pero para que Van der Velde el Joven, el Rafael de la pintura del mar, pudiera llegar a la cumbre de este arte, fue necesario partir de una serie de pintores que crearon el caldo de cultivo necesario.

El verdadero fundador de la Escuela de Marinistas Holandeses, primera en el mundo, fue Hendrick Cornelis Vroom (1566-1640), quien a principios del siglo XVII inició los trabajos para la creación de esta escuela tan fructífera en alumnos distinguidos. Las marinas de Cornelis fueron en realidad auténticos retratos con gran realidad y belleza de los navíos holandeses que viajaban a las Indias Orientales, y fue comisionado por lord Nottingham para hacer los dibujos para tapices de la Armada española que se colgaron en la Casa de los Lores del Parlamento británico. ■ ESTEBAN ARRIGA.

CINE

"HOMBRES Y TIBURONES": LOS DOCUMENTALES DEL MAR

El mar tiene historia en el campo del cine documental. Elemento propicio por sus propias características físicas, la geografía marina de todo el globo se ha visto reflejada de una u otra manera en diversas cintas de mayor o menor duración. A este respecto, en el nivel del cortometraje y con un enfoque que puede ser científico, divulgativo, distractor, etcétera, son miles los ejemplos que a lo largo de la historia del cine nos han ofrecido la visión de una región costera, de una travesía, de la espectacularidad de un oleaje o de unos deportes acuáticos..., todo ello con una multiplicidad de logros que impide una valoración general de este pequeño género del séptimo arte.

Asiadamente, como autores claves en el documental del mar también encontramos nombres destacados, como el escocés John Grierson, o el francés comandante Cousteau, que en los años cincuenta se hizo célebre como cineasta con su famoso film "El mundo del silencio", extraordinario reportaje del fondo del mar —en su fauna y en su flora—, al que luego alargó con otro film, "Un mundo sin sol", esta vez con menor fortuna en sus resultados finales.

No desdenable en este campo es el elemento puramente técnico, en el sentido de que las técnicas de filmación subacuática han ido evolucionando y logrando una mayor perfección, disponiendo los cineastas de una capacidad cada vez más alta de conseguir mejores resultados en la fotografía, iluminación y tomas del fondo de los mares. Y en su superficie

(Pasa a la pag. siguiente)

PROTAGONISTA: LA MAR

(Viene de la pág. anterior)

ción, la fidelidad de unos sistemas fotográficos cada vez más perfectos.

Todos estos antecedentes de los documentales del mar son precisos de tener en cuenta a la hora de enjuiciar críticamente un film italiano que se proyecta en estos meses por las pantallas españolas: "Hombres y tiburones". Estamos ante una película de corte evidentemente documental, de una duración que se acerca a los cien minutos y que tiene como autor, en su doble faceta de guionista y realizador, a Bruno Vailati, que se ha basado para su historia en el libro "Shark attack", del norteamericano D. H. Davies. Con un equipo de excelentes cámaras —y a veces no sólo excelentes, sino también arriesgados—, Vailati ha seguido la mejor tradición del documental del mar, logrando una cinta aceptable, con momentos realmente interesantes.

Factor de importancia en su film es la presencia de los tiburones, estos peligrosos animales que por aquello de que la maldad y el riesgo también fascinan al hombre, son últimamente frecuentes protagonistas en nuestras pantallas. Así, tras un buen documental de no hace muchos años que se tituló "Agua azul, muerte blanca", el tremendo impacto del tantas veces nombrado "Tiburón", del joven norteamericano Steven Spielberg, ha terminado por convertir a este animal en una "vedette", en un "superstar" zoológico que atrae por si solo a las salas de proyección.

Bruno Vailati, el director, es un italiano especialista en el estudio de estos escuálidos y que ha rodado su documental en diversas partes de la Tierra. Así, trasladándose del Mediterráneo al mar Rojo, de las costas australianas al golfo de California, del golfo de México al Pacífico, el autor logra una cinta aceptable, con cierta tendencia al efectismo en algunos momentos, pero de gran eficacia y oportunidad.

Cuidando extraordinariamente las secuencias subacuáticas y presentando también otros animales terrestres o submarinos, Vailati estudia fundamentalmente a tiburones de diversos tipos: "martillo", "gigante", "réquiem", "blanco", etcétera, mostrándonos sus tendencias, sus costumbres, su peligrosidad o estados de ánimo, a veces —repetimos— con evidente riesgo en el momento de la filmación.

Y así, sin alcanzar claramente las más altas cotas del género, "Hombres y tiburones", de Bruno Vailati, puede quedar como ejemplo positivo del documental marítimo, un género no muy prolífico en los últimos tiempos. ■

JUAN-FABIAN DELGADO.

FILATELIA

EMISIONES ESPAÑOLAS DEL MES DE MAYO

El mes de mayo ha sido amplio de producción de emisiones, pues hay que reseñar cuatro y que son:

Día 3: Serie Europa 1976, formada por los valores de 3 y 12 pesetas, donde figuran, respectivamente, una cerámica de Talavera de la Reina y un encaje de Camarifas. En tal día, además, se pusieron a la venta y circulación los dos sellos de la misma emisión Europa '76, para el despacho del correo español en el Principado de Andorra, en los cuales figuran motivos de la industria artesana de la cerámica y el mueble.

Día 6: Sello relativo al Día Mundial del Sello, de nominal 3 pesetas, en donde figura reproduciendo el efecto de 6 reales de la emisión de 1851 con el matasellos fechador de La Coruña, ya que en tal población se celebrarán este año las Jornadas Filatélicas Nacionales.

Día 26: Bimilenario de la ciudad de Zaragoza, formada la serie por los valores de 3, 7 y 25 pesetas, figurando, respectivamente, en ellos: el reverso de una moneda del tiempo de César Augusto, el plano de la primitiva ciudad romana y el llamado mosaico de Orfeo.

Día 29: Bicentenario de la independencia de los Estados Unidos, con precios de 1, 3, 5 y 12 pesetas, donde figuran un fusil español que



fue usado por los norteamericanos en su lucha contra los ingleses, don Bernardo de Gálvez, un billete de Banco norteamericano en donde se reproduce el reverso de una moneda de plata española, el real de a ocho, y la toma del fuerte de Pensacola, según un dibujo de la época. Sobre esta serie hay que indicar que si figura don Bernardo de Gálvez con el mismo derecho debería haber figurado don José Solano, pues su participación con los buques de su mando fue importante para la independencia de los Estados Unidos. Por otra parte, en los sellos figura la expresión Bicentenario de la Constitución de los Estados Unidos, con lo cual es un término que fácilmente induce a confusión, pues la palabra Constitución, su primera acepción es la relativa a la norma programática jurídica por la cual se rige un Estado.

LA FERIA NACIONAL DEL SELLO DE MADRID

Una vez más, la plaza Mayor de Madrid, el lugar en donde los domingos y los días festivos, desde hace ya cincuenta años, es el gran mercado nacional al aire libre del filatelia español, ha sido el marco de la Feria Nacional del Sello, esta vez es su novena versión. Gracias a la ayuda del Ayuntamiento, esta Feria tiene un marco de tal categoría y alrededor de la estatua del Rey Felipe III se montan los "stands" de los comerciantes, así como los que presentan la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones, la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, más la estafeta, en donde se hace uso del matasellos especial concedido por dicha Dirección General.

Además, en uno de los edificios que emanan la plaza Mayor, la llamada Casa de Panadería ha albergado una interesante exposición filatélica, de carácter no competitivo, en la cual diversos socios de la Sociedad Filatélica de Madrid han presentado parte de sus colecciones con el fin de reunir un muestrario de cómo se deben montar aquéllas.

La organización de esta Feria Nacional del Sello, que ha durado del 8 al 16 de mayo, corre a cargo del Grupo Nacional de Comerciantes de Filatelia, a cuyo frente hay una personalidad activa, con gran espíritu de organización y buen conocedor del ambiente filatélico del país, cuyo nombre es don Angel Laiz.

Como recuerdos de esta Feria, además de los dos matasellos empleados, la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre ha editado unas hojas recuerdo en donde va la serie de la Coronación de S. M. el Rey don Juan Carlos I, reproduciéndose los sellos a sus propios colo-

res, y, por otra parte, la Comisión organizadora ha editado otras dos hojas, en excelente confección desde el momento en que son en calcografía, figurando en una de ellas el autorretrato de Pablo Ruiz Picasso que está en el Museo de Praga, y el cuadro de Guernica, actualmente en el Metropolitan Museum of Arts de Nueva York. El éxito de estas dos hojas recuerdo ha sido tan extraordinario que se agotaron a los cuatro días de ponerse en venta.

Sobre estas hojas recuerdo, así como las anteriores editadas, el publicista don Antonio Serrano Pareja ha publicado un completo estudio sobre las mismas, editado con el patrocinio del Grupo de Comerciantes de España. En dicho estudio, además de dar una amplia referencia de tipo histórico, iconográfico y técnico de cada una de las hojas emitidas, se hace referencia a su valor actual en el mercado, algunas de las cuales han conseguido ya un precio estimable. Dicho libro es hoy día indispensable para cualquier coleccionista del sello español.

Como dato que es necesario hacer resaltar, era la presencia de una cantidad bien importante de muchachos durante los días de la Feria, buena demostración de que el filatelia cuenta con una juventud cada vez más interesada en el mismo.

SELLOS DE TEMATICA DEDICADA A LA MAR

Hoy ofrecemos los sellos de cuatro administraciones postales componentes de países de la Comunidad Británica.

Las islas de Turks y Caicos, en nominales de: 6, 20, 25 y 55 centavos, hacen referencia a la independencia de los Estados Unidos, con dibujos relativos a combates en la mar, entre buques británicos y norteamericanos.

Samoas y Sisifo se refiere a varios sistemas de pesca en zonas bien próximas a la costa o playa, indicando en cada sello cuál es la modalidad de cada uno de estos sistemas de pesca. Sus valores son de: 10, 12, 22 y 50 centavos.

Ascension recuerda el 150 aniversario de la llegada a esta isla perdida en el Atlántico Sur de sus primeros colonos, llegados en los buques de la Real Marina británica denominados "Peruvian" y "Zenobia".

Y, por último, Bermudas recuerda el cincuentenario de la creación de la Estación Biológica, con cuatro sellos de: 5, 17, 20 y 25 centavos, en donde figuran tres motivos relacionados con dicha Estación, y en el sello que hace el número cuatro, la fragata de la Real Marina británica llamada "Challenger". ■

LUIS MARÍA LORENTE.

DISPOSICIONES DEL "BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO"

MINISTERIO DE MARINA

Orden de 7-IV-76, por la que se convocan 15 plazas para ingreso en la Reserva Naval Activa Servicio de Puente ("B. O. E." de 8-V-76, número 111).

MINISTERIO DE TRABAJO

Real Decreto 1.127/1976, de 23 de abril, por el que se extiende la asistencia a subnormales en la Seguridad Social a los hijos ilegítimos ("B. O. E." de 21-V-76, número 122).

Resolución de la Dirección General de Trabajo de 7-V-76, por la que se homologa el convenio colectivo sindical de trabajo de ámbito interprovincial para las industrias de conservas y salazones del pescado ("B. O. E." de 21-V-76, número 122).

Corrección de errores del Decreto 826/76, de 22 de abril, sobre revalorización de pensiones ("B. O. E." de 24-V-76, número 124).

MINISTERIO DE COMERCIO

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante de 13-IV-76, por la que se publica la lista definitiva de aspirantes admitidos y excluidos al concurso y examen de aptitud para cubrir una plaza de instructor de Tecnología Naval y seis plazas de maestro de Taller, vacantes en las Escuelas Oficiales de Náutica ("B. O. E." de 1-V-76, número 105).

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante por la que se nombran los Tribunales que han de juzgar el concurso y examen de aptitud para cubrir una plaza de instructor de Tecnología Naval y seis plazas de maestro de Taller, vacantes en las Escuelas Oficiales de Náutica ("B. O. E." de 1-V-76, número 10).

Orden de 20-IV-76, por la que se concede un parque de cultivo de almejas en la margen Sur de la bahía Santander-Pedreña ("B. O. E." de 13-V-76, número 115).

Orden de 5-V-76, por la que se anuncian los exámenes para capitán de la Marina Mercante, correspondientes a la segunda convocatoria del año actual y se nombra el Tribunal que ha de juzgarlos ("B. O. E." de 18-V-76, número 119).

Orden de 10-II-76, por la que se autoriza la instalación de 17 viveros flotantes de moluscos en Villagarcía, Bueu, El Grove y Cambados ("B. O. E." de 19-V-76, número 120).

Orden de 26-III-76, sobre instalación de varios viveros de mejillones en el polígono de "Los Alfaques" (San Carlos de la Rápida) ("B. O. E." de 19-V-76, número 120).

ORGANIZACION SINDICAL

Resolución de 6-V-76, por la que se fijan los nuevos tipos de cotización por cuota sindical ("B. O. E." de 14-V-76, número 116). ■

LA HIJA DEL FARERO

¿SABIA...?

Que la anémona de mar es un pólipo afín al coral, aunque carece del esqueleto que tiene éste y que tampoco forma colonias. Puede trasladarse lentamente arrastrándose sobre el fondo marino y a veces se multiplica por simple división, desarrollándose luego cada mitad hasta constituir un animal completo; además, también se reproduce por medio de huevos, y las pequeñas larvas ciliadas que nacen de ellos pronto se fijan en el fondo, convirtiéndose en individuos adultos.

Que las agujas de mar se deslizan a través de la superficie de las aguas y de vez en cuando, sumergidas, vibran con gran rapidez. Se encuentran repartidas en todo los mares tropicales y subtropicales del mundo. Su carne tiene buen sabor, pero raramente se come; contienen numerosas espinas pequeñas y a veces son de color verdoso.

Que el albacore es muy apreciado por su blanca carne, a la que debe el nombre que se le da en algunos países de "pollo de mar". Estos peces son veloces y cuando se desplazan con gran rapidez introducen sus aletas dorsales en los surcos que poseen en el lomo, a fin de disminuir la resistencia al avance.

Que el águila pescadora sumerge en el agua solamente las garras y captura así al pez, al que sacude para secarlo, y luego emprende el vuelo hasta su refugio, donde da cuenta de su presa. Después del festín, el ave suele volar de nuevo sobre el agua, sumergiendo en ella las patas y la cabeza, pero esta vez para deshacerse de los restos del pescado.

Que los atunes se desplazan por el mar a más de 32 kilómetros por hora. Son muy voraces y se nutren de los bancos de sardinas, caballas y otros peces más pequeños que se cruzan en su camino. Las hembras ponen huevos muy pequeños, que flotan en grandes cantidades cerca de la superficie de las aguas. Los atunes recién nacidos son diminutos, pues no exceden del medio centímetro de largo, pero crecen con gran rapidez.

Que los cachalotes son cetáceos provistos de cerca de 30 dientes que les permiten apresar y devorar los calamares gigantes y las sepias, que constituyen su principal alimento, y no de barbas, como ocurre con las ballenas, y su orificio respiratorio es sencillo, mientras que el de la ballena es doble.

Que las hembras del bacalao ponen enormes cantidades de huevos, hasta cinco millones de ellos en una sola estación. Los huevos flotan libremente en el agua, donde son fecundados por los machos, y al cabo de dos semanas nacen las crías, que son arrastradas por las corrientes hasta que alcanzan una longitud de un par de centímetros, aproximadamente, y pueden valerse por sí mismas. Sin embargo, sólo un huevo entre varios centenares llega a convertirse en bacalao adulto.

Que el albatros suele seguir la estela de los buques y hubo naufragos confinados en islas desiertas que recibieron auxilio gracias a los mensajes enviados por mediación de estos pájaros. Los marinos ingleses lo denominan gooney, antiguo vocablo que significa simple, si bien este pájaro merece únicamente tal calificativo cuando se halla en tierra, pero no así cuando está en pleno vuelo.

Que las algas son plantas que carecen de raíces y de hojas; el tallo que poseen es tan rudimentario que no puede recibir tal nombre, ya que sólo está formado por hileras de células colocadas unas a continuación de otras. A este órgano se le llama "talo" y los vegetales que lo poseen se incluyen en la denominación de "talofitas". La luz es un factor imprescindible para que las algas puedan producir su alimento, por lo cual suelen crecer en aguas poco profundas.

Que las olas suelen lanzar frecuentemente las anomias, conchas, a la arena de las playas. El molusco se adhiere a las rocas o a cualquier objeto sólido del fondo de las aguas por un ligamento calizo que es muy resistente, que surge de un orificio situado en su valva inferior. Las conchas que las aguas arrojan a las costas son casi siempre las superiores, translúcidas unas veces, opacas y de color amarillo anaranjado en otras ocasiones. Cuando el molusco se ha criado entre el fango, la valva superior es de color negro. Las anomias abundan en los mares de aguas cálidas. ■ RAMON.

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto y no podía suponer siquiera que navegando por el Mediterráneo encontraría las costas de China.

En febrero, un temporal duro y una avería en el timón nos había aconsejado la arribada forzosa a un pequeño puerto de Levante próximo a cabo Felipe. Cinco días permanecimos esperando que el mar se fuera a tomar otros vientos y me había sobrado tiempo para iniciar ocho pasiones amorosas de esas que al principio quieren durar hasta la eternidad y luego resulta que no. El número de novias tal vez parezca extraño, pero he de confesar sinceramente que en un puerto tan pequeño sólo había siete muchachas bonitas.

A la que más le gustaba mi gorra era a Lola, que vivía lejos de allí. (Lolabrigida la llamaban. Calculen.) Se marchaba cada tarde a las siete para estar a la hora de la cena en su casita junto al faro. La fuerza de su pasión era tan grande que pensé en alquilar la escafandra al único buzo del puerto.

El timón reparado y la mar calma permitieron al "Pepif" partir antes de que yo perdiera la calma o necesitara reparaciones. Siete pañuelos en el muelle y uno en el promontorio se agitaban cuando la nave cruzó entre puntas. Mientras tanto, yo, para cumplir mis promesas de no olvidarlas jamás, anotaba con tinta sus nombres en mi agenda.

Naturalmente, no volví a acordarme de Lola ni de sus siete compañeras en desgracia. El "Pepif" desembarcó el cargamento en Sete, cargó en Marsella, fue en lastre desde Nápoles a El Pireo, descargó en Estambul... tocó en Alejandría, hizo escala en Orán, volvió a Nápoles y, con carga general, puso proa a la Patria. Y después de tres días de navegación nos encontramos envueltos en niebla, precisamente cuando esperábamos recalcar en la costa levantina. Al llegar la noche, capitán y oficiales teníamos los ojos destrozados de buscar la más leve señal de tie-

rra. Por fin, a las once cuarenta se despejó la niebla y apareció la luz de un faro, tan cercano que se veía la silueta de la alta torre.

Contamos los destellos. Uno largo, otro corto, otro corto y uno largo, dos largos y tres largos más... Se repetían cada medio minuto. El capitán ojeó nerviosamente el Cuaderno de Faros donde, conociendo sus características, se averiguaba la situación del faro.

— Debíamos estar a la altura de cabo Felipe — oí murmurar al viejo —. Es imposible que hayamos cruzado el Estrecho sin darnos cuenta — y añadió en alta voz —: Revisen las indicaciones de la costa del Atlántico.

Durante media hora leímos todos los Cuadernos de Faros del buque. Cuando Europa y África quedaron descartadas, tomamos las costas americanas y más tarde las de Asia. El primer oficial encontró lo que buscábamos.

— ¡Es el faro de cabo Tchen-ling-tchin, en el mar Amarillo!

Una poderosísima corriente había arrastrado al "Pepif" a través del estrecho de Gibraltar, el Atlántico, el canal de Panamá, el Pacífico y las islas del Japón.

Por aquel entonces era yo un marino joven e inexperto que no podía suponer que la China estuviera tan cerquita y mucho menos que la hija de un farero cambiara los destellos de la linterna para declararme su amor todas las noches.

Siendo necesario evitar los peligros que para la navegación por aquella zona suponían las señales en morse del cabo Felipe, hubo que recurrir a una solución heroica. Yo fui el sacrificado, claro. Con la lámpara de a bordo envié el siguiente mensaje:

— Yo también te amo. Espérame en Upernivik (Groenlandia) para efectuar la boda el mes próximo.

Confío en que se habrá comido algún oso a la hija del farero. ■ VITINOWSKY.

MAREJADILLA DE LETRAS

En este cuadro de letras se encuentran los nombres de SIETE ríos que desembocan al mar Mediterráneo; se leen de derecha a izquierda, de izquierda a derecha, de arriba abajo, de abajo arriba y en diagonal. Trazando una línea alrededor de cada nombre procure localizar todos, teniendo en cuenta que una letra puede formar parte de dos o más nombres por cruzarse éstos.

B	A	V	T	J	M	R	G	K	M	S
L	S	Q	D	P	S	I	U	O	M	O
Z	F	B	X	T	E	F	A	A	Q	N
U	W	U	J	E	S	H	D	P	U	A
L	L	O	B	R	E	G	A	T	I	S
C	H	G	Z	B	G	O	L	E	S	T
M	J	L	R	P	U	N	A	R	V	N
S	U	O	M	Y	R	Q	V	S	O	X
I	C	S	E	R	A	J	I	M	Y	A
Ñ	A	N	X	V	U	T	A	R	E	
S	R	A	D	C	B	X	R	V	U	Q

El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE JUNIO

Continuó —durante el mes de mayo— amainando el viento y, por ende, disminuyendo —en conjunto— la mar en todas nuestras zonas de responsabilidad, máxime si lo comparamos con abril y más aún si lo hacemos con el ventoso marzo. No se dieron, pues, situaciones marítimas realmente alarmantes, ni siquiera verdaderamente importantes. Incluso fueron poco corrientes las mareas atemporaladas, salvo —naturalmente— algunos intervalos poco persistentes y siempre en áreas muy localizadas.

Como ya es costumbre en "Hoja del Mar", les ofrecemos las dos situaciones más llamativas —y lo son poco— de las registradas y analizadas (mañana y tarde) por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. La primera —mapa número 1— corresponde a las seis de la mañana (hora 2) del día 6 de mayo. En ella destaca una mar muy gruesa (con olas de cinco metros proveniente del N. al NE.) en el extremo Noroccidental de Finisterre y en el cuadrante Nororiental de Azores, disminuyendo progresivamente hasta mar gruesa o fuerte marejada en el resto de ambas zonas. Esta situación, a nuestro juicio, es la más significativa de cuantas se dieron en la primera quincena de mayo. Las demás zonas atlánticas, como observarán, registran un oleaje que oscila entre uno y dos metros, y en las mediterráneas, salvo mareas de fondo muy dispersas, ni siquiera eso.

La segunda situación —mapa número 2— corresponde a las 12 (hora 2) del día 23. Como ven en él, la mar muy gruesa del NW. (con olas de hasta seis metros largos) se extiende por la mayor parte de la mitad septentrional de Azores, registrándose también áreas de mar gruesa, proveniente del S. al SW., en el tercio occidental de Gran Sol. Fuerte marejada a mar gruesa se registra en el resto de estas zonas, en la mitad occidental de Vizcaya y por la mayor parte de Finisterre. Y de marejada a fuerte marejada en alta mar de las demás atlánticas. En el Mediterráneo, por el contrario, se observan simples áreas de marejada, siendo de Levante en Alborán y del NW. en el golfo de León y cuadrante Nororiental de la zona de Baleares.

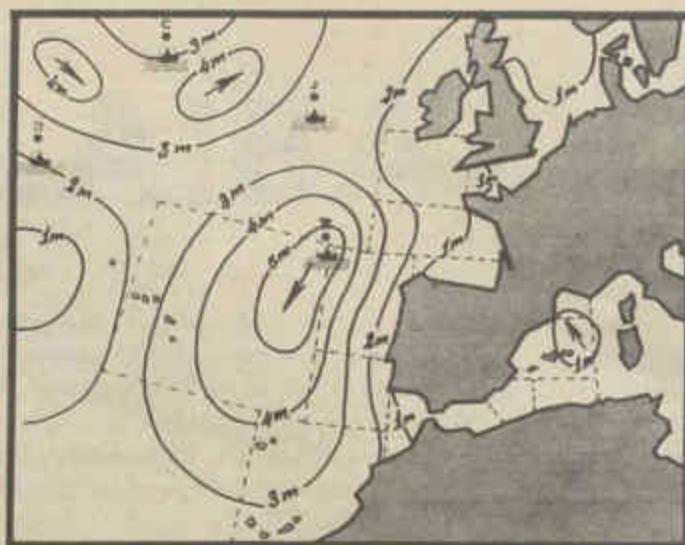
Y pasando ya al pronóstico medio para este mes de junio, el mapa número 3 esquematiza el número de DIAS, para nuestras distintas zonas, en que se espera temporal o ráfagas atemporaladas. Es decir, vientos de

fuerza 7 o más de la escala de Beaufort. Sigue decreciendo, como ven, el número de días de temporal, al menos en su conjunto. Como es usual, la dirección dominante del viento viene indicada por la de las flechas correspondientes.

El mapa número 4 muestra el estado previsto del viento y de la mar, en las distintas zonas, durante este mes de junio. Como siempre, el número que aparece junto a cada una de las flechas que inciden en los distintos lados del rombo indica el número medio de días en que, para la correspondiente área, la mar provendrá del cuadrante de procedencia. La cifra del centro de cada rombo expresa el número de días de mar llana. Los que faltan —al sumar— hasta completar los treinta de que consta junio, corresponden a mareas confusas. Por otro lado, debajo de cada rombo figura la media prevista mensual de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (olas de dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa en adelante (olas de cuatro metros o más), expresada por una "G". También aquí hay que sobreentender cuanto antes les decíamos respecto a la media de direcciones e intensidades de viento y mar, es decir: que los días que faltan —también al sumar— hasta completar los treinta que corresponden a junio, son de oleajes intermedios. En algunas zonas se omiten las mareas gruesas. La razón está en que no son previsibles para el mes en curso.

Y ya dando el "carpetazo", el mapa número 5 da idea del reparto de las temperaturas medias superficiales del agua del mar para el presente mes de junio, las cuales —como bien saben— suelen ser ligeramente superiores a las de la capa de aire situada inmediatamente por encima. Solamente en verano —y no siempre— ocurre al revés. ■

MAPA NUMERO 1.
Carta de oleaje más significativa de las trazadas por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional durante la primera quincena del pasado mes de mayo. Corresponde a las 6 Z del día 6.



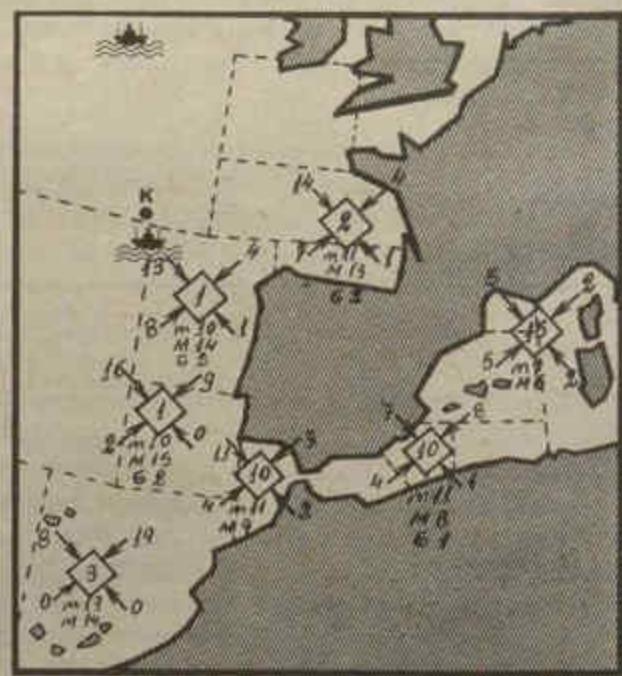
MAPA NUMERO 2.
Carta de oleaje más significativa de la segunda quincena de mayo último. Corresponde a las 12 Z del día 23.



MAPA NUMERO 3.—Días de temporal previsto en las distintas áreas para el presente mes de junio.



MAPA NUMERO 5.—Isotermas medias del agua del mar en superficies previstas para este mes de junio.



MAPA NUMERO 4.
Estado previsto de la mar y del viento —valores medios— para el mes de junio en curso.

¡Ahora con FURUNO® nos hemos superado!

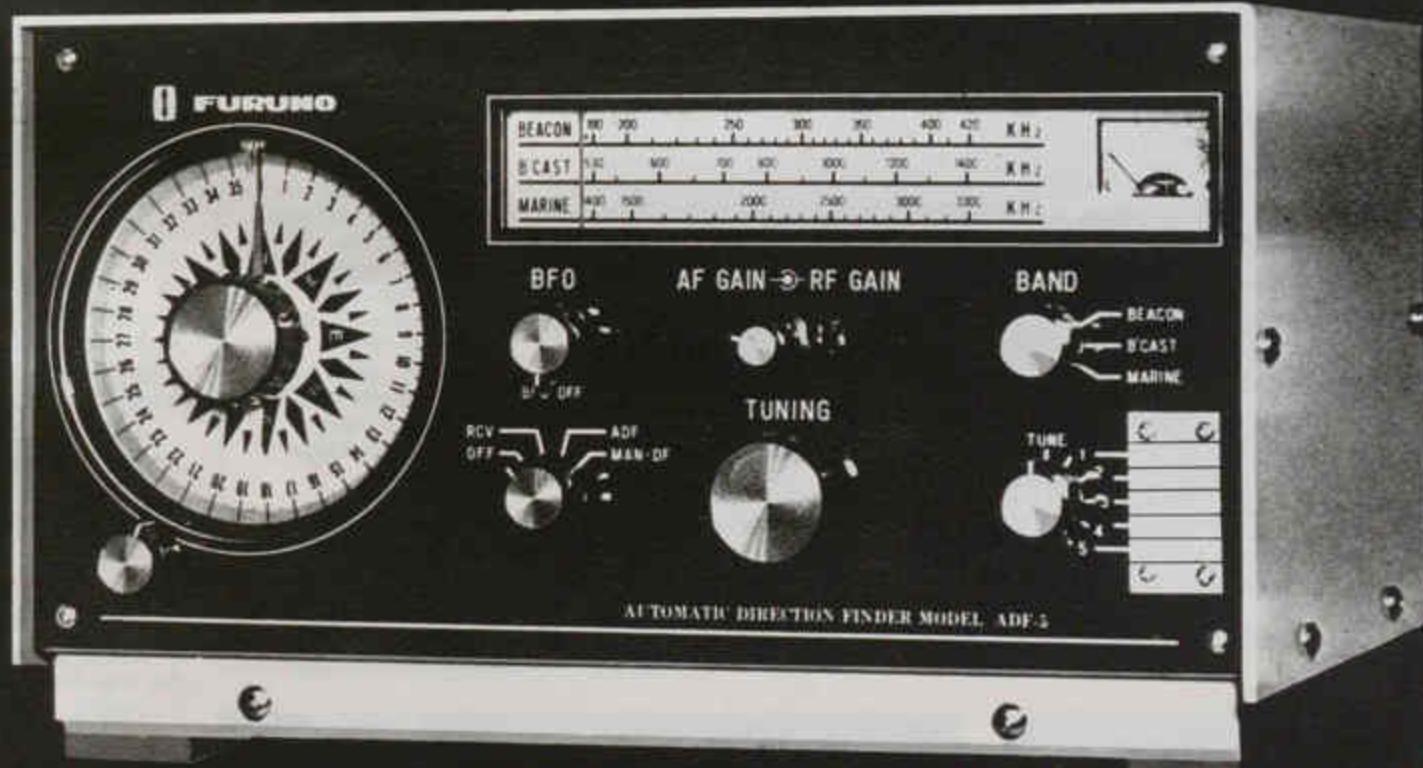
Efectivamente, el radiogoniómetro automático FURUNO ADF-5 supera a todos los existentes en el mercado.

Sus características y perfección técnica le convierten en el mejor y más avanzado.

De tamaño compacto, fácil instalación y sencillo manejo, el radiogoniómetro FURUNO ADF-5 es el ideal para su embarcación.

Dispone de receptor de onda continua, onda media, BM y BLU, 5 canales fijos y sintonización continua. No tiene ambigüedad de 180°.

FURUNO.—Siempre a la vanguardia.



Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

Claudio Coello 50. Madrid 1/ Telf 225 74 83/ Telex 22884 MOCUR-E

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales puertos españoles.



LA CASA DEL MAR DE AVILES



Varios aspectos de la Casa del Mar de Avilés, que fue inaugurada por los Reyes, de cuyo acto ofrecemos amplia información en portada y páginas interiores. Arriba, vista general del edificio. Junto a estas líneas, el vestíbulo. Y abajo, detalles de la cafetería-Hogar del Marinero y de la policlínica.

La Casa del Mar de Avilés, del Instituto Social de la Marina, se ha edificado sobre un solar de 2.000 metros cuadrados, cedido por el Ayuntamiento, en la avenida del Conde de Guadalhorce, de Avilés, en la carretera de la Ría, frente al nuevo puerto pesquero. Ocupa una superficie edificada de 2.595,92 metros cuadrados en tres plantas, con un presupuesto total de algo más de 32.400.000 pesetas.

Esta Casa del Mar es una institución de ámbito local, prevista en las disposiciones correspondientes y ajustada a las recomendaciones de la OIT sobre "Bienestar del Marino". Constituye, por otro lado, uno de los instrumentos para realizar las funciones relativas a Seguridad Social y promoción social encomendadas al Instituto Social de la Marina por la Ley de diciembre de 1969, reguladora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y por su Ley fundacional.

SUS SERVICIOS

Este nuevo centro ofrece los siguientes servicios:

— Una policlínica, compuesta de consultorios de Medicina General para los preceptivos reconocimientos médicos a los tripulantes, previos a su embarque; Pediatría, Odontología, tres consultorios de especialidades, Servicios de Tratamiento y de Radio-diagnóstico, Internamiento transitorio e instalaciones complementarias para el personal sanitario.

— Extensión cultural. Está dotada también de los servicios, de Extensión Cultural y de Bienestar del Marino, con sus aulas para cursos de formación y promoción y actividades diversas, biblioteca, salón de actos, teleclubs, bar-cafetería y hospedería para trabajadores del mar en tránsito.

En la Casa del Mar se encuentran asimismo las oficinas de la Delegación Local del Instituto Social de la Marina en Avilés.

