

hoja del mar

N.º 132 • AÑO XII

• INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • SEPTIEMBRE 1976

Separata con el texto íntegro

ORDENANZA DE TRABAJO PARA BUQUES ARRASTREROS AL FRESCO

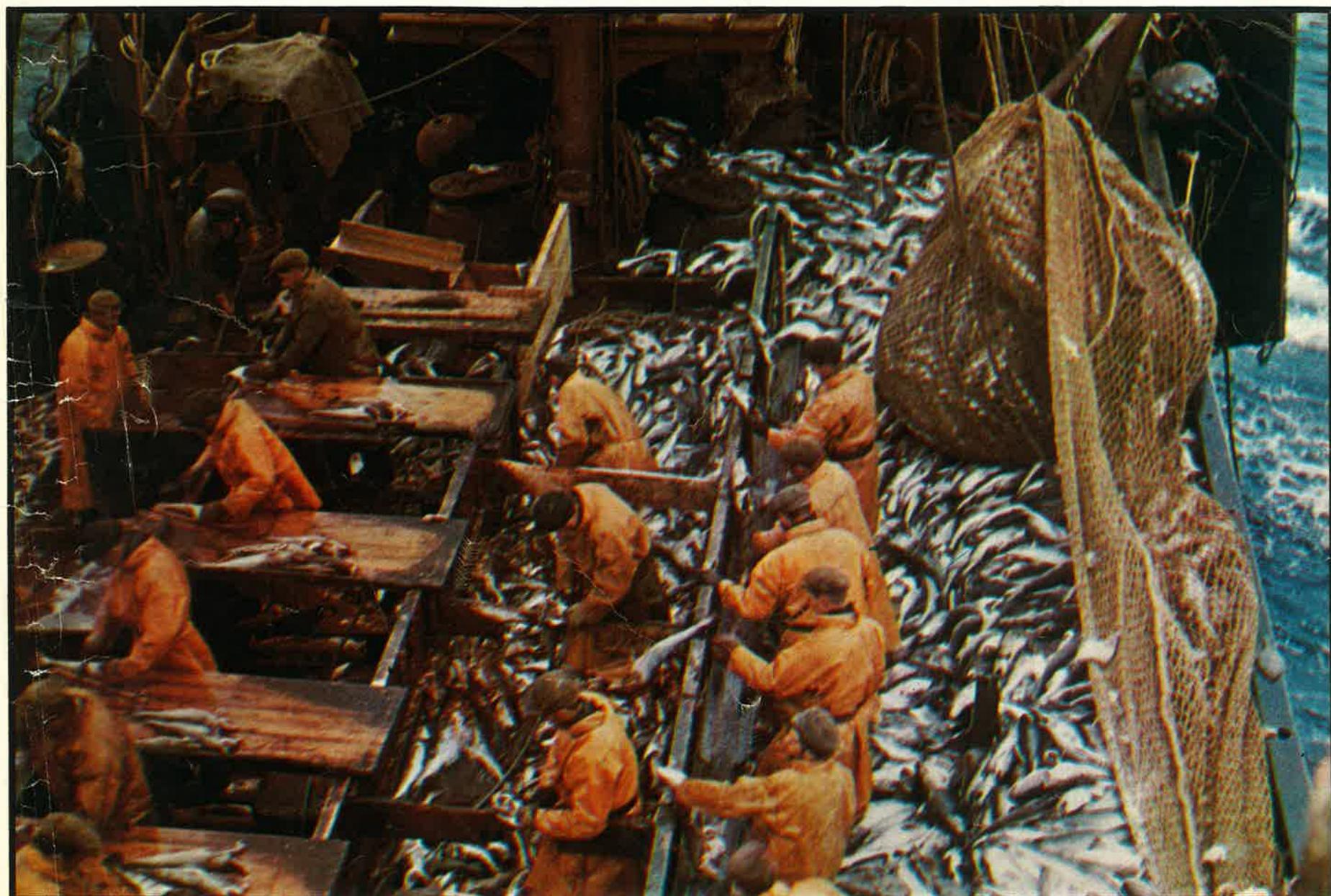
DON VICTOR MORO,
DIRECTOR GENERAL DE PESCA:

«HABRA ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS»

(MUY PROBABLEMENTE Y EN BREVE PLAZO)

NUMEROSOS CONTACTOS
Y ESTUDIOS PARA
ESTABLECER ACUERDOS
DE PESCA CON PAISES
DE TRES CONTINENTES

El presente número de HOJA DEL MAR recoge dos materiales informativos importantes: la ordenanza laboral para buques arrastreros al fresco y las declaraciones a la revista del director general de Pesca.



"LA LONGANIZA"

Con motivo del IV Curso de Especialización Pesquera, que se desarrolló durante todo el mes de julio en la Universidad Laboral Pesquera de La Coruña, con asistencia mayoritaria de iberoamericanos, retornó a España, como becario propuesto por el Gobierno venezolano, el técnico en cultivo de moluscos nuestro compatriota Jesús Lodeiro, y decimos "retornó", pues hace veinte años que salió (como otros tantos) para aquellas tierras del Caribe, donde la vida le llevó —quizá por su ascendencia gallega— a convertirse en el impulsor del cultivo de mejillón, tema en el que es considerado como un experto, toda vez que dispone de los criaderos más rentables de la zona, e incluso hizo una serie de innovaciones de carácter práctico que son aprovechadas por sus colegas.

No obstante, para nosotros, en este caso, el tema de la entrevista no eran sus experiencias sobre mejillón o negocios de la ostra (que a pesar de ser natural resulta en Venezuela muchísimo más barata que en España), sino otro motivo donde también queda de manifiesto su vocación pesquera. Nos referimos, concretamente, al práctico arte de pesca al que el autor, de forma muy gráfica, la llama "la longaniza", y que ya está experimentado con resultados muy efectivos en Venezuela y otros países. Pero al ser nosotros entrevistadores, dejemos que sea el propio técnico-inventor, señor Lodeiro, quien nos conteste a las preguntas que le hacemos, aprovechando un intervalo del apretado horario de clases a que están sometidos los asistentes a este IV Curso Internacional de la Universidad Laboral Pesquera de La Coruña, con la esperanza que sus contestaciones, fotografías y dibujos sirvan para generalizar en España un nuevo y barato sistema de pesca artesanal.

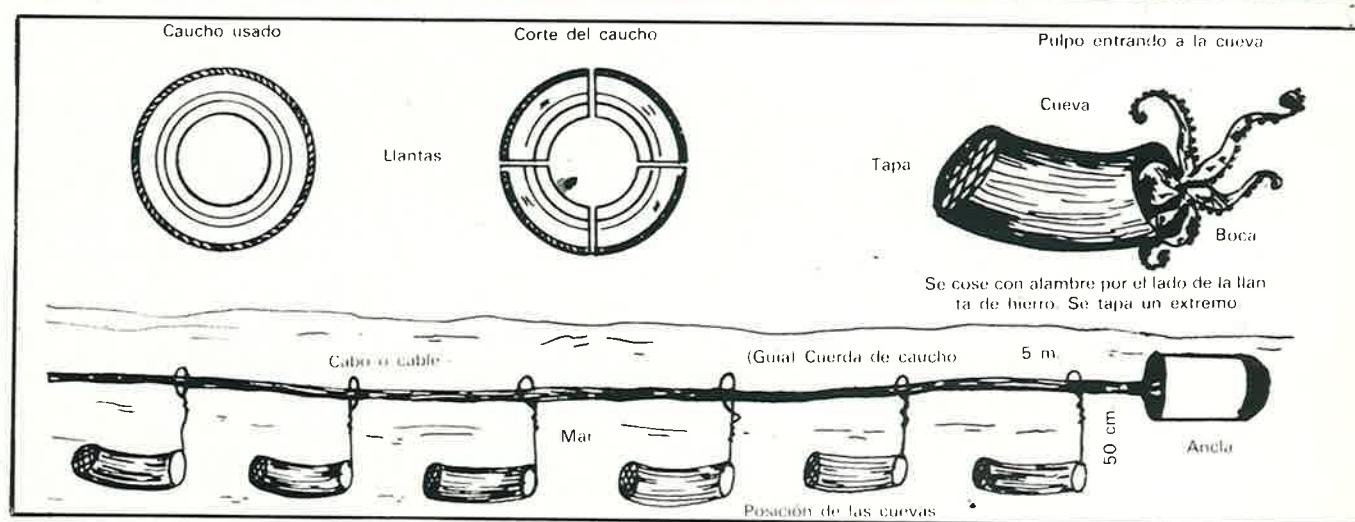
—Por favor, señor Lodeiro: aunque conocemos fotografías y vimos sus publicaciones sobre "la longaniza" para la pesca de pulpos, ¿quiere decirnos lo que es, para nuestros pescadores españoles?

—Bueno, creo que es una idea elemental que nos llevó a un arte práctico, al que se le está dando mucha importancia, quizás por su bajo coste y sencillez. Recapacitemos, pues en concreto es una simple serie de "cavas" artificiales, en las que se meterá el pulpo de forma natural, como lo hace entre las piedras. Considerado con más detalle, una "longaniza" comercial es en Venezuela un millar de cuevas, unidas a un cabo o cuerda, con separaciones de cinco en cinco metros. Cada pulpero o pescador de pulpos puede atender en la semana a unos diez o quince artes "longaniza"; en nuestro caso, rinden de un diez a un sesenta por ciento, según mareas, épocas, etcétera. Francamente, considero que los dibujos y fotografías pueden ser en este caso mucho más explicativos que mis palabras. Claro está, supongo que comprenderán, al ver el dibujo del Ministerio de Agricultura, que lo que en España se llama llanta, allí, en Venezuela, lo llamamos vulgarmente "caucho".

—Aunque admitamos su sencillez, ¿po-

dria darnos algunos detalles complementarios sobre su costo, construcción, tamaños, etcétera?

—Salvo trabajo, los costos a nivel pescador artesanal podríamos decir que prácticamente no existen. Aún es más: hoy, incluso las llantas usadas constituyen un estorbo que se acumula en los cementerios de coches, sin saber qué hacer con ellas; en Estados Unidos las están usando para hacer arrecifes artificiales ("paraisos") en zonas de pesca deportiva. En España, con la motorización actual (salí de aquí hace veinte años), donde hay más coches que



sardinas, considero que cualquier pescador, su hijo o su vecino tiene tiradas algunas llantas viejas que no le sirven para nada y son la base de este arte para pulpos.

—Además de las cuevas hechas de los trozos de llantas, yo llegué a hacer incluso con llantas los cabos, cuerdas o guías para sujetarlas. En concreto, lo único a comprar sería el alambre de cobre o acero inoxidable, pero éste puede ser usado uno viejo y de escaso valor, pues sirve sólo para empalar.

—Pero usted vive del mejillón y de la ostra, ¿cómo se le ocurrió esta práctica idea para el pulpo?

—A estas cuestiones o mejoras técnicas de la pesca se llega por muchos caminos, entre los cuales, para mí, en este caso, está incluso la Historia. Los fenicios utilizaron jarras de barro (ánforas rotas) como "cavas" para capturar pulpo y otras especies. Este mismo método aún sigue siendo utilizado por pescadores artesanales griegos o de Sicilia, quienes además alegan (con fundamento) que estas jarras de barro son un excelente lugar de puesta de los pulpos, y si pierden alguna, por causa de los cabos, no destruyen la cría, como ocurre actualmente cuando se pierde una moderna trampa o red de plástico (las peligrosas "redes fantasmas"), que continúan pescando inútilmente durante mucho tiempo, pues no se destruyen.

—Concretando un poco más: ¿cuál es su experiencia real sobre los resultados de este arte? ¿Cómo lo introdujo en Venezuela? ¿Cuáles serían (si los tiene) los probables inconvenientes prácticos?

—Bueno, cuando empecé a divulgarlo, en Venezuela pasó lo mismo que supongo

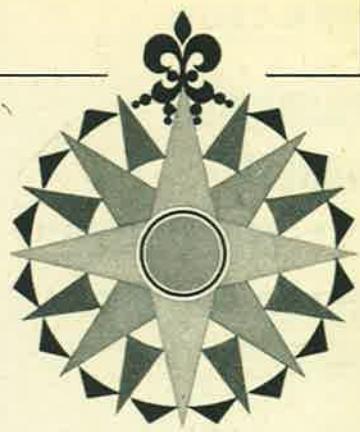
surgiría aquí ante cualquier innovación, aunque sea tan sencilla como ésta. Hubo resistencias; los pescadores siempre son reacios a cambiar algo tradicional, pero ahora grupos de pescadores venezolanos lo están usando; arrinconaron las nasas o incluso poteras y redes, y prácticamente sólo se emplea este arte. No quiero afirmar que la generalización del arte "longaniza" sea la única causante de ello, pero no cabe duda que su generalización contribuyó a que Venezuela, que antes era importador de pulpo, hoy lo esté exportando, y a buen precio, pues se consigue en unas condiciones de frescura superiores a cualquier otro arte de arrastre.

—No obstante, en honor a la verdad, no todo es sencillo, y deseo llamar la atención hacia algo muy fundamental: el olor. Sin meternos en discusiones biológicas, como es sabido, hay muchos científicos que resaltan que todos estos céfalópodos (es decir, incluimos también el calamar, pata y otros) se orientan por la luz y el olor. Ahora bien, necesariamente las llantas huelen o llevan petróleo y alquitranes. Esto es totalmente negativo para la pesca del pulpo. Lo comprobé muchas veces: hay que limpiarlas, y muy bien, antes de lanzarlas por primera vez. A mí lo que me dio mejor resultado es no complicarme la vida y tomar cualquier detergente de esos que andan por casa y darle unos buenos lavados con abundante agua. Si no se toma esta precaución de lavarlas, les aseguro que hasta que pasen por lo menos tres meses y desaparezcan los vestigios de olor a petróleo, grasas, lubricantes y otros, no se pescará nada. Aun es más: este olor ahuyentará los pulpos.

—Francamente, vemos por su manera de explicarnos los beneficios e inconvenientes, que usted no tiene ninguna limitación hacia sus colegas españoles; muchas gracias en nombre de ellos, pero permítanos preguntar, ya que estamos en esta Universidad Laboral, que nos comente cómo reaccionaron sus paisanos (le seguimos considerando español) ante los comentarios.

—En un curso como éste se habla siempre de temas pesqueros. En la Universidad Laboral me dieron toda clase de facilidades para hacer un prototipo, y estuve rodeado de todo ese ambiente de camaradería y bromas que hay entre compañeros de curso. Puedo asegurarle que como conmigo había veinte hispanoamericanos, la "longaniza" será probada también en otros países. Aquí hablé con pescadores gallegos, algunos vecinos o antiguos conocidos, y todos ellos lo consideran tan interesante, que puedo adelantarles que ya se están preparando algunas unidades. Yo pienso seguir trabajando en la idea; con la práctica siempre surgen modificaciones, y verán ustedes cómo algunas de ellas aportan los propios pescadores españoles que ahora aún no lo conocen. Lo principal es conocer los buenos placeres o caladeros de los pulpos en las rocas de nuestras costas, y allí "engaños" con nuevas cuevas. Por mi parte, y creo que es lo mínimo que debo hacer después de estar como becario en un curso español (aunque la temática haya sido el mejillón), les aseguro que si algún día encuentro detalles interesantes sobre esta "longaniza", les escribiré por si interesa a los lectores. ■

ALBACORA.



DE ESTRELLAS PROPICIAS Y DE UN RARO HECHIZO



ODOS hemos dedicado alguna vez a la constelación que llamamos las Pléyades alguna mirada. Son graves compañeras del hombre. El labriego helénico sabía que debía regar cuando las Pléyades salían al amanecer y que tenía que labrar cuando se ponían al alba. Durante mucho tiempo se creyó que su nombre era el griego **plein**, navegar. Webb nos dirá que fueron llamadas las "estrellas marineras" porque en los tiempos de Hesíodo y de Homero, su orto marinero ocurría cuando los vientos bruscos del invierno griego cedían su lugar a los cielos despejados y a la mar calma de la primavera. Durante siglos se ha creído que la salida matutina de las Pléyades le decía al Marino del Mediterráneo que había llegado el tiempo de las navegaciones, y su ocaso vespertino que había que anclar la nave en la ribera. Aunque fuese Ulises el piloto. Pero, recientemente, los estudiosos han establecido que su nombre no viene de navegar, **plein**, que las Pléyades son simplemente las Peleiades, las palomas. En Esquilo se describe a las hijas de Atlas como "palomas sin alas". En la "Odisea", XII, donde se habla de las rocas **Planctae**, quizás "erráticas", se puede leer algo que quizás aclare lo de Palomas. (Puedo decir que un poeta checo amigo mío, a quien le estaba vedado salir de su país después de la invasión soviética tras la primavera de Praga, me citaba una vez este pasaje, su comienzo: "Por allí no pasan las naves sin peligro, ni aun las tímidas palomas", dedicándome uno de sus libros). El texto odiseico dice: "Por allí no pasan las naves sin peligro, ni aun las tímidas palomas que llevan ambrosía a Zeus, pues cada vez la lisa roca arrebata alguna y el Padre manda otra para completar su número". ¿Qué pueden ser —pregunta Webb— estas palomas, con su misión divina, sino las Pléyades celestiales? Y lo que se dice de una de ellas, arrebatada por una roca, es la conocida historia de la Pléyade perdida, constantemente ausente "cuando se cuenta a las siete hermanas y nos encontramos en que sólo son seis".

Ahora se sabe que los indígenas australianos le llaman a las Pléyades "bandada de cacatúas", y en la Europa medieval se creyó que se trataba de una gallina clueca con su pollada. Para el poeta Tennyson fueron un enjambre de luciérnagas, y según el ya citado Webb, alguna vez fueron vistas como un racimo de uvas. Así, pues, aunque rijan las épocas propicias y las nefastas del marinero antiguo, su nombre será el de palomas, las Peleiades, aunque por haberlas usa-

do para andar el mar, creyeran los que contemplaban estrellas en la Grecia antigua que su nombre estaba unido a la navegación. Ahora son ya los días de las Pléyades vespertinas, cuando un santo griego misterioso llamado Ulises, como el héroe homérico, que había inventado el remo, descubrió el deseo de regresar al hogar.

No se iba al mar sin ciertos hechizos, pero el maestro Joan Corominas ha dado con uno más, del que nos cuenta en su "Diccionario crítico etimológico". Ustedes saben que hay una especie de bollo que imita cierta figura de mono, y se hace con masa de bizcocho o de mazapán, con frutas en conserva de añadido, y además **algunos hechizos**. Covarrubias dice que "es pan mezclado con hechizos de bien querencia: dar a uno bollo maimón, **es averle ganado a todo punto la voluntad**". Por los folkloristas, sabemos que esto de dar a uno bollo maimón sigue vivo en muchos lugares del Sur de España, y aun del antiguo Reino de Toledo. Y en sus estudios se pueden aprender qué porquerías se meten en el dicho bollo como hechizo. Corominas cita un médico valenciano, quien hacia 1460, en su "Libro de las mujeres", asegura que meten en el bollo maimón **draps, trapos o paños del menstruo: "del drap que's muden/fetilles fan"**, hacen hechizos. Y esos mismos paños, para que les den ventura en el mar, los atan los marineros en los maimonetés de las naves. Los maimonetés de las galeras son "unos curvátones o palos de pie derecho que están en la cubierta superior, cerca del palo mayor y trinquete, y tienen sus roldanas para laborear por ellas las brazas del trinquete y velacho, y otros diversos cabos de labor". ("Vocabulario marítimo de Sevilla", 1696, citado por Corominas.) La cosa es que marineros superticiosos —explica el citado Corominas— atarían al maimonete trapos menstruosos de la mujer amada, en forma de pendoncillo, con la esperanza de que tales trapos trajesen vientos favorables. El citado médico Roig se burla de esto: "**més al maymó/de les galeres, bon vent no esperes...**".

Mar en calma y vientos de popa, para navegar a papahigos, los pedía el griego a las Pléyades, a las estrellas, mientras que esos hechizos sucios del paño atado al maimonete eran la ayuda del marinero de las galeras del Reino de Aragón y de Marsella y de Génova y Pisa. Los hechizos expresaban el deseo de volver adonde los esperaba la coima, en Barcelona o en Valencia. ■

HOMBRES DE LA MAR CEUTI

**FRANCISCO GARCIA
"EL MALAGUEÑO"
SURVIVIENTE
DE
"EL LOBO"**



Del tambuco de proa de la traíña anclada junto a la Lonja salió un hombre desperezándose. Era enjuto y moreno. Fue el suyo un desperezo largo y profundo, dejándole un cierto regusto de sueño en las articulaciones. Luego miró al nuevo día, y lo encontró bello, como recién creado para él. Después miró al mundo, y lo encontró acogedor. Y por último miró a la vida descaradamente, de esa forma que miran la vida los que han estado fuera de ella alguna vez, y la encontró amable a pesar de todos los pesares. Entonces, no sé por qué, recordé los versos de Tagore:

**Dormía y soñaba que la vida era sólo alegría.
Me desperté y vi que la vida era sólo servicio.
Serví y comprendí que el servicio era alegría.**

"He ahí mi hombre", me dije, pues aquella mañana había bajado al muelle de pescadores para tratar de entablar conversación con él y contarles esta pequeña historia. La historia de Francisco García Martín, "El Malagueño", pescador y superviviente de la tragedia de "Los Hileros", que conmovió a toda la familia marinera de ambas orillas del Estrecho un aciago día: el 12 de diciembre del año 1949.

Yo era pequeño, pero en mi memoria está, como en la memoria de muchas familias pescadoras ceutíes, algecireñas y tarifeñas. Recuerdo que aquella madrugada la mar se puso boca arriba y se lamía las entrañas, que sonaban truenos, como si el cielo fuese a estallar, y los relámpagos se sucedían. Y que cayó un rayo y mató al borrico que repartía el pan. Y que muchos canarios amanecieron muertos en sus jaulas y numerosas colonias de ratas se suicidaron colectivamente.

Francisco contaba por aquellas fuentes fechas diecisésis años, casi un niño. Iba embarcado en la traíña "El Lobo Grande", con folio de Ceuta, que, junto con "Los Mellizos", de Tarifa, y el "San Carlos", de Algeciras, fueron las embarcaciones protagonistas del terrible naufragio en que el mar volvió a cobrar su tributo de vidas humanas, casi a la mis-

ma entrada del puerto, a unas cuantas brazadas tan sólo de la salvación para aquellos marineros, para aquellos hombres como árboles, ante los ojos impotentes de la población.

"Yo no sé cómo pude salvar la vida —comienza diciéndome este honrado pescador, sentados los dos en la popa de su barco, con sendos potes de humeante y fuerte café negro—. La granizada y la lluvia que caían eran tan intensas que no te dejaban ver nada. Parecía que me estaban apedreando la cabeza. Después, enormes olas te subían a más altura que el muelle. Yo lo que temía era que me rompiera contra las piedras o los tacos de hormigón del rompeolas. Parecía que cabalgaba sobre una gigantesca serpiente. Por fin agarré un cabo y me lo trabé a la cintura. ¿Qué qué sentía en aquellos angustiosos momentos?... Me acordaba de todo y no me acordaba de nada. Cuando bregaba con la fuerte marea pensaba en poder más que ella. Y cuando me cansaba y me hacía el muerto sobre el agua, entonces cerraba los ojos y me decía: '¡Virgen del Carmen, échame un cabo! ¡Dios mío, no me dejes de tu mano!'. Y esto me daba fuerzas para renovar mi abatimiento. Cada vez que miraba a mi alrededor veía aparecer a algún compañero tragado por el mar. Algunos no sabían nadar, aunque esto hubiera valido de poco, porque contra aquella desatada marea no había quien pudiera. Yo me salvé por milagro. Sí, creo que fue un milagro. Durante los días siguientes tuve sueños terribles. Veía al mar como una inmensa soga líquida que me quería asfixiar, y potreaba tanto la cama, que hasta rompió las sábanas y la almohada. Luego juré no pisar más la mar en lo que me restase de vida. Ni miraría ni para un recado".

Sin embargo, a extramuros de él, la querencia del mar lo llamaba con sus salmos, con su queja y alegría milenarias. Y al poco tiempo nuestro hombre volvía al líquido elemento, justamente cuando botaron "El Nuevo Lobo". Ahora es dueño y motorista del "Virgen de África", una pequeña traíña muy marinera, de la que se dice que jueguea con el ojo del cielo, que es la Estrella Polar.

■ ANTONIO FERNANDEZ MARQUEZ.

RESPUESTA AL "DESAFIÓ" DEL MAR

LA FLOTA DE INVESTIGACIÓN MUNDIAL CUENTA CON 400 UNIDADES Y MEDIO MILLÓN DE TONELADAS

La "batalla" por los mares ha comenzado. Los pequeños países costeros, sin recursos financieros, técnicos y humanos para afianzar su presencia más allá de aguas que hasta ahora se han considerado propias, hacen lo posible y hasta lo imposible por llegar más allá en sus delimitaciones, y exigen que, a través de las Naciones Unidas, se ejerza un control efectivo para eliminar el dominio de las grandes potencias. Estas, con recursos amplios, se empeñan en llevar a mares y océanos el "imperio de la fuerza", para lo cual toman posiciones en sitios estratégicos.

El mundo desarrollado —Estados Unidos, la URSS, Japón y Europa Occidental— intenta por todos los medios no sólo mantener un dominio que es tradicional, sino también acrecentarlo, buscando en los fondos zonas propicias en el aspecto económico y también en el militar. Y están ampliando y mejorando efectivos, realizando costosas campañas de investigación y preparando hombres para actuar en esta etapa que ahora se abre como una promesa y también como un riesgo.

Las flotas de navíos oceanográficos y de investigación pesquera se multiplican. En la actualidad hay cincuenta países que cuentan con unidades preparadas para este cometido, con un total de 400 navíos y casi medio millón de toneladas de registro bruto, que navegan por todos los mares. Hay barcos planeros e hidrográficos que levantan cartas marinas, y oceanográficos, que estudian todo lo relativo a las aguas y a los fondos. Y numerosas plataformas que investigan en el campo de los hidrocarburos y de otras sustancias minerales, sin olvidar unidades que se emplean en el sector pesca.

PRIMERAS POTENCIAS

El mayor "desafío" llega de la URSS. La Rusia tradicional, encerrada en sus fronteras, fue siempre una potencia terrestre, con escasas vinculaciones más allá de sus mares próximos, casi interiores. Hoy, la Unión Soviética, consciente de que no es posible mantener la supremacía sin el dominio de los mares, ha puesto en servicio una flota muy importante de guerra —navíos de superficie y submarinos—, ha situado la Marina Mercante en las primeras posiciones, la pesquera a la cabeza de todas y la de investigación en lugar destacado. Y con tales efectivos y el respaldo de una política agresiva, su presencia se afianza en todos los océanos. En cuanto a la flota oceanográfica, la URSS tiene en servicio 160 unidades, con más de 300.000 TRB., lo que equivale a la mitad de todos los efectivos mundiales.

Moscú sabe que todo su esfuerzo quedaría mermado si sus navíos de guerra, barcos mercantes y pesqueros no tienen el respaldo de una flota auxiliar que apoye y suministre, que investigue y muestre objetivos. Por eso realiza un programa de expansión tan agresivo.

La segunda flota de investigación oceanográfica del mundo es la estadounidense. Norteamérica es un mundo de grandes re-

cursos y se encuentra en posición de vanguardia en los campos económico, técnico y militar; pero los efectivos y los programas no se marcan desde Washington. La flota rusa es una y el Estado marca objetivos; la americana, como corresponde a una democracia, donde la iniciativa privada lo es todo, es una suma de esfuerzos. En la aventura del mar intervienen el Pentágono, la Administración civil, las Universidades y las grandes corporaciones. Hay conciencia de poderío y nadie pone en duda de que, en un momento dado, la maquinaria estadounidense puede producir a tope y situarse a la cabeza. De todas formas, los Estados Unidos se esfuerzan por mantener su primacía en los mares y realizan una ingente labor de investigación en todos los mares. Para ello cuentan con una flota de 100 navíos, con unas 70.000 toneladas de registro bruto, y unas tripulaciones y equipos preparados a conciencia.

ESFUERZOS MENORES

En tercer lugar, con una flota de 40 barcos y 50.000 TRB., se sitúa Canadá, seguida de Gran Bretaña, con 35 y 30.000 toneladas, de Francia, Japón, Alemania Federal y Suecia. España tiene en la actualidad nueve buques destinados a la investigación oceanográfica. La Armada cuenta con dos buques hidrográficos de reciente construcción (1975), el "Malaspina" y el "Tofíño"; con dos navíos auxiliares —el "Castor" y el "Pollux"—, construidos en 1966, y con otros dos, también auxiliares —el "Antares" y el "Rigel"— que entraron en servicio en 1974. La Subsecretaría de la Marina Mercante cuenta con un buque oceanográfico de gran porte —el "Cornide de Saavedra"—, que está prestando excelentes servicios desde su construcción, hace pocos años. Y el Instituto Nacional de Oceanografía, el "Náucrates", al servicio del Laboratorio de Santander, y "El Pescador", entregado a la Federación de Cofradías de Pescadores de Baleares.

Los efectivos españoles no son importantes, pero al menos permiten una labor que hasta ahora sólo era posible hacer contando con unidades extranjeras y con el respaldo de la Marina de Guerra. Hoy, como informaremos en sucesivos trabajos, el país puede responder al reto de los mares con esta flotilla reciente, que, en manos de la Armada, y de la Subsecretaría de la Marina Mercante, está en servicio permanente. ■ JAIME PEREZ-GUERRA.



Por
NESTOR
LUJAN

SALMONETES A LA ALBAHACA

SOBRE este plato se suscitaron recientemente discusiones por razones de precedencia entre dos de los mejores cocineros de Francia. Se trata de Raymond Thuillier, del **Oustau de Baumanière**, y Paul Bocuse, del **Auberge de Collonges Mont d'Or**. Thuillier, sin dejar de tener un genio inventivo, puede ser considerado como un representante conservador de la cocina francesa. Paul Bocuse es el cabeza visible y el verdadero promotor de la nueva cocina. Thuillier reprochaba a Bocuse que la tal nueva cocina no lo era nada más que en algunos aspectos de presentación, y se lamentaba que al poner en su menú Bocuse los nombres de los inventores o mejoradores de platos, al llegar a los salmonetes a la albahaca no hacía constar el nombre, a pesar de ser **l'Oustau de Baumanière** quien primero los popularizó, siendo el plato un hallazgo de Thuillier. Decía que lo imaginó leyendo el Diccionario de Alejandro Dumas, donde dice que el salmonete se ha de tomar a la parrilla —idea en la que yo abundo—, y no cocido, aunque sea con el mejor vino del mundo. En cuanto a Paul Bocuse, decía que la idea de unir el salmonete cocido con albahaca le había venido de Italia, en el mundo del "pesto" genovés. Bocuse reconoció su error y colocó el nombre de Thuillier —que este año precisamente ha cumplido los ochenta— al lado de esta preparación que une el salmonete mediterráneo y la albahaca.

Se trata de salmonetes "à la nage", cocidos con un caldo corto, con vino blanco, que se perfuma con albahaca. La albahaca domina parte de la cocina mediterránea, sobre todo en Génova. Esta palabra, tan bella, aparece antes del siglo XV en España y procede de la palabra árabe **habqa**. En Francia la albahaca se llama **basilic** y en Italia **basílico**: en este caso, la palabra procede del bajo latín **basilicum**, derivada a su vez del griego **basilikos**, que quiere decir real; o sea, que la albahaca es, etimológicamente, la planta real. La albahaca es, repito, el gran condimento de Génova: la cocina genovesa está toda ella hecha de aromas, y cuenta un antiguo cronista que en el campamento de Godofredo de Bouillon, en los tiempos de la Primera Cruzada, el cuartel genovés era fácilmente localizable por el fuerte perfume de albahacas que perennemente salía de las cocinas de aquellos rudos soldados. Las Cruzadas la habían llevado conservada en aceite después de haberla secado. Entre los bagajes genoveses estaban siempre estas enormes garrafas de la conserva de albahaca para perfumar el alimento más tradicional. Así, pues, la minestrone "al pesto", hecha con una preparación de albahaca genovesa, y la "soupe au pistou", que es la versión provenzal, son dos platos de este fondo del Mediterráneo que tantas calidades ha traído a la cocina y tantos inolvidables perfumes.

El salmonete del Mediterráneo es tan antiguo como los más antiguos textos sobre la cocina. Aparece ya en los Consejos de Arquestrato, uno de los más venerables fragmentos sobre gastronomía que existen. Se dice que Arquestrato era el cocinero de Pericles y de él queda una gran sentencia: "Recuerda que has de sazonar los pescados de carne delicada sólo con aceite y sal fina, pues así solamente conservan la virtud de su buen sabor...". Arquestrato elogia el **Barbus surmuletus**, o sea, el salmonete de roca, que es el que se come excelentemente en Atenas. En el Hotel de Inglaterra, un hotel más que centenario de esta ciudad, he comido yo excelentes salmonetes a tantas leptas el gramo, como aquí se suele vender en algunos restaurantes la langosta.

El salmonete pasó a la cocina romana como un pescado exquisito. En el libro de Marco Apicio se formula para acompañarlos una salsa elaborada con los propios hígados del pescado, cosa que mi buen amigo Sebastián Damunt, cocinero eruditó, hacía a la perfección. Alejandro Dumas cuenta que Hortensius, un romano rico y epicúreo —y bastante sádico—, hacía llevar los salmonetes vivos dentro de unas redomas de cristal, que se vaciaban para que los comensales vieran los cambios del suntuoso ropaaje de las escamas del pez cuando moría fuera del agua. Era un placer que precedía a la cocción. Plinio el Viejo afirma que un ciudadano llamado Sinio llegó a pagar por un salmonete 8.000 sextercios, que es cifra fenomenal. Sea como fuere, el salmonete ha llegado a nuestros días con el prestigio de un pescado de enorme calidad.

No es raro, por lo tanto, que Raymond Thuillier, en su Provenza interior, encastillado en el **Oustau de Baumanière** de Les Baux, donde nació la estirpe de los Orange, que hoy gobierna Holanda, pensara en aunar salmonete y albahaca. El plato es excelente y tampoco es raro que lo recogiera el genio atento y audaz de Paul Bocuse. Este plato pide vinos blancos, los secos y maravillosos de Provenza, que, a trasluz, llegan a poseer tantas variaciones en su ropaaje como el salmonete muriendo, o bien los blancos borgoñones, de un transparente de oro con reflejos de verde luminoso. Y estos vinos han de servirse fríos, aunque no demasiado, para que no se pierda todo el perfume ni se quiebre la maravillosa armonía de su sabor, que liga perfectamente con la carne perfumada por las esencias del mar del salmonete, carnívoro y violento, y por el perfume de la albahaca, que es aroma tan querida entre nosotros. Sin pensar en los fótones, su fragancia era ponderada en forma definitiva por Cervantes:

"Era abrazarla como quien abraza un tiesto de albahaca o clavellinas..." ■ N. L.

CARTAS AL DIRECTOR

MAS VACACIONES PARA LOS MARINOS

Señor director:

Somos oficiales de un buque que, atraídos por el "slogan" que reza "seis meses de navegación y dos de vacaciones", estamos navegando en una de las compañías de petroleros dedicada al transporte del crudo, y de todos sabemos, no nos engañemos, lo que esto significa: a cambio y sin ánimos de dramatizar, durante esos seis meses velamos permanentemente por la seguridad del servicio del buque las veinticuatro horas de sus días, así como la de mantener esa continua competición contra el tiempo rompiendo nuevos "records" de viaje. ¿Beneficios?... Ya se sabe, un sueldo que nos lleva a seguir navegando. ¿Cuál sería, entonces, la solución?

Esto es por lo que nos dirigimos a su Redacción con relación a la noticia aparecida en su revista del mes de mayo sobre la nueva Ley de Relaciones Laborales, en la que se dice: "El trabajo en la mar tiene consideración especial", y que será regulada en el plazo máximo de dos años.

Nos preguntamos si es justa la demora de un problema que requiere la urgencia debida de solucionar, entre otros problemas, la fijeza en el empleo, la asistencia sanitaria y la convivencia familiar de todo marino.

En un artículo de Alfonso Alvarez Villar, en la sección "Matrimonio" del semanario "Blanco y Negro", al hablar sobre las prolongadas separaciones de la vida de un matrimonio, dice: "Esas ausencias reflejan en muchas ocasiones esa indiferencia en la que viven muchísimos matrimonios, para los que estar casados es sólo un estar" —continúa diciendo—. "No es bueno que el hombre esté solo y por eso los matrimonios debieran buscar fórmulas adecuadas para estar juntos los doce meses del año. Porque la vida de los seres humanos es corta y no hay que desperdiciar un minuto". Exis-

ten frases que hacen reflexionar: "Cuando una pareja llega a una edad provecta tiene en sus retinas y en sus memorias una serie de paisajes y de recuerdos comunes. Podrán hablar sobre ellos y deleitarse...". Poco podrán contar quienes del año están juntos tres meses, y termina diciendo: "Porque vivir es no sólo dejarnos deslizar pasivamente por el río de la existencia, sino, sobre todo, remar con ímpetu y, en el corto trecho de nuestra vida, acumular el máximo de sentimientos".

Ante esto, ¿no es de considerar a tratar la situación laboral y social del marino con la mayor urgencia?, y que, aunque por su carácter especial, no deja de poder ser recompensada.

La conclusión que se desprende de la reciente Ley de Relaciones Laborales sobre el descanso anual del trabajador es la siguiente:

Número domingos en un año	52
Número sábados en un año, divididos por 2.	26
Días vacaciones anuales	21
Número festivos en un año (máximo de la Ley)	12
Total días	111

No entendemos, por tanto, la razón cómo el trabajador de tierra puede disfrutar de un descanso mínimo de 111 días al año y los que navegamos en petroleros, como gracia "especial", tenemos sólo 90. Pagándose, además, las ocho horas trabajadas de domingos y festivos como horas extras y no así las 16 restantes de permanencia en el centro de trabajo. En cuanto a los sábados, deducidos 26, ni siquiera sus ocho horas extras son remuneradas, como tampoco las 16 restantes de permanencia en el buque.

De los resultados, se deduce que los 111 días de descanso asignados por la Ley equivalen a 3 meses y 21 días, que junto con las permanencias obligadas de los domingos, sábados y festivos, sería lógica la imposición de cuatro meses navegados y dos de vacaciones.

Lógica y necesaria sería también la asistencia sanitaria a bordo por personal facultativo y sanitario en este tipo de buques, que a falta de ello, y aún reciente, hemos entregado a una madre el hijo fallecido de muerte natural, Manuel Vila Plaza, treinta y dos años, con cargo de segundo oficial y capitán de la Marina Mercante, quien, sin dertinos en detalles, aunque con dolencias pasajeras y síntomas de cansancio, tras un viaje de 60 días hasta nuestra llegada a puerto, día de su trágico desenlace repentino, cumplió con su deber en el puente de nuestro buque.

Somos conscientes que nuestra carta no pasará de ser para algunos una simple lectura, o que tal vez habrá quien se haga la consabida objeción: ¡Tienen razón! No es esa nuestra intención. Con ella queremos hacer una llamada de atención a quienes en su día actualicen nuestras Ordenanzas hacia una justicia social que supone la igualdad de derechos de todo trabajador español.

Queremos hacer una llamada de unidad a nuestros compañeros profesionales y a todos aquellos

futuros marinos que atraídos por su afición a la mar no se vean posteriormente frustrados, insatisfechos, convirtiendo esta carrera universitaria en un medio temporal y no en una auténtica profesión. ■ RAMON GIL, Primer oficial de b/t "Muñatones", y ocho oficiales más.

BURRIANA-SAN CARLOS

ES NECESARIA LA VEDA

Señor director:

Todos los años, cuando llega el mes de febrero, desde Burriana a San Carlos de la Rápida, salta la polémica y a veces la discusión acalorada sobre si se tiene que hacer veda o no.

Lo incomprensible del caso es que la veda es necesaria y todos los pescadores están de acuerdo en hacerla, y si salta dicha polémica no es porque no sea conveniente hacerla, pues todos sabemos que si lo es, y a trancas y barrancas se suele lograr que haya veda, venciendo la resistencia de unos señores que se oponen a ella, no sabiendo qué intereses representan, cuando está más que demostrado que la veda es necesaria para que los peces puedan desovar.

Pero en todas las cosas ocurren contradicciones que no se llegan a comprender:

1.º ¿Por qué las autoridades, si están demostrando que la veda es necesaria y beneficia a todos, no legalizan la veda para siempre sin llegar todos los años a estos enfrentamientos entre unos y otros, llegándose a sentir entre los pescadores la frustración de no poder decidir una cosa que les atañe a ellos directamente?

2.º Todos los pescadores y armadores saben y dicen que la veda es necesaria para la reproducción y conservación de la fauna. Pero, al mismo tiempo, estos pescadores, cuando se termina la veda y vuelven a pescar, en las artes de pesca ponen unas "trampas" de malla muy ciega que casi no pasa el agua, y aquí está la incongruencia: por una parte quieren hacer veda para facilitar el desove y por otra parte los matan cuando apenas son algo más que ojos. Además, pescando a tierra de millas, lo de la trampa es una cosa pública, y cuando les dices que les perjudica, responden que ya lo saben, pero como "todos" las ponen, cuando se termine el pescado ya se apañarán, sin que nadie se sienta culpable, ni pescadores ni armadores, y lo que es más grave, ni las autoridades hacen nada de una cosa que ocurre a la vista de todos.

Yo no soy marinero, pero mi familia lo ha sido siempre, y como me preocupa el que estén matando la mejor riqueza que tenemos aquí en Vinaroz, dirijo este escrito a "Hoja del Mar", de la cual soy asiduo lector, porque viendo la rectitud de la misma, supongo que no tendrá ningún inconveniente en publicar el presente.

Sin nada más, le quedo muy agradecido por su atención. Atentamente le saluda. ■ VICENS BELTRAN. Vinaroz (Castellón).

DIRECCION POSTAL: MUELLE DE LEVANTE, S/N.

TELEFONOS TALLERES: 23 52 00
VARADERO: 23 44 99

TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES
DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y REPUESTOS DE LAS MARCAS:

BURMEISTER AND WAIN, SULZER,
NOHAB-POLAR, WERKSPOR Y STORK
VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS

CADIZ

hoja del mar

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

Editor:

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo).

Redacción y Administración:

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

Génova, 24, planta séptima.
Tels. 419 39 63 y 419 07 24
Madrid (España).
Telegramas: INSOMAR.
Telex: 23746.

REDACCION

Corresponsales:

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

Redacción Central:

Redactores: José Martínez Fons y Mauro Rodríguez Sánchez.

Publicidad: Pedro Cánovas.

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

Director:

Joaquín Vidal.

hoja del mar

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

Imprime: Hauser y Menet, S. A. Plomo, 19. Madrid-5.
Depósito legal: M. 16.516-1963.

Don Víctor Moro hace unas declaraciones a HOJA DEL MAR en las que manifiesta la buena impresión que se tiene para el establecimiento de un acuerdo de pesca con Marruecos, después de la sexta ronda de conversaciones entre las delegaciones española y marroquí. En la foto, el señor Moro en el aeropuerto de Barajas, donde recibió al subsecretario del Medio Ambiente y Pesca del Canadá, señor Blair Seaborn (a la derecha), el cual preside una delegación de su Departamento que celebra, al cierre de esta edición, conversaciones en Madrid con miembros de la Subsecretaría de la Marina Mercante y armadores españoles cuyos barcos faenan en aguas canadienses.



Muy probablemente y en brevísimo plazo

HABRA ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

DECLARACIONES A "HOJA DEL MAR" DE DON VICTOR MORO, DIRECTOR GENERAL DE PESCA

Desde hace mucho tiempo teníamos pendiente una entrevista con don Víctor Moro, director general de Pesca. Prácticamente desde que tomó posesión. La verdad es que no hubo manera de enlazar con él. Su buena disposición —y la nuestra— tropezaba siempre con el inconveniente insalvable de reuniones y viajes. Y quizás es bueno que fuera así puesto que don Víctor Moro, desde que llegó a la Dirección General, ha mantenido contactos a todos los niveles y en todos aquellos lugares, en España o en el extranjero, donde nuestras flotas pesqueras y donde nuestros hombres de la mar tenían problemas.

Problemas. Esta es, acaso, la palabra que define el momento actual de la actividad pesquera. Aunque podría añadirse, a la luz de las declaraciones que el señor Moro nos ha hecho, que en vías de solución. Se está trabajando con intensidad. La cuestión principal, acaso única, que nos ha llevado al despacho del director general ha sido el resultado de la sexta ronda de conversaciones con Marruecos para tratar de llegar a un acuerdo en lo que se refiere a la pesca por nuestros buques en aguas marroquíes. Se produjeron, a raíz de las reuniones de Casablanca, informaciones contradictorias que debían aclararse, y esto es lo que le hemos pedido al director general:

—Desde el día seis hasta media mañana del día diez de septiembre, una delegación española, de la que formaban parte funcionarios de los Ministerios de Asuntos Exteriores, Hacienda y Trabajo —Instituto Social de la Marina—, participó en la sexta ronda de conversaciones con la delegación marroquí, integrada por funcionarios del Office de Pêche y por otros de Hacienda, Armada Real, Asuntos Exteriores, etcétera. En esta ronda yo creo que se ha avanzado mucho sobre el posible acuerdo en materia de pesca entre Marruecos y España, puesto que las conversaciones concluyeron con la firma de un acta final, a la que se incorporaron proyectos de textos, tanto del acuerdo como de dos anexos al mismo; en el primero de estos anexos se contemplan todas las facetas de tipo pesquero, de tipo operativo y de tipo asociativo, y en el segundo las de cooperación económica.

NINGUNA DE NUESTRAS FLOTAS HA TENIDO TRATO DE PREFERENCIA EN RELACION CON LAS DEMAS, NI EN LA SEXTA RONDA DE CONVERSACIONES, NI EN NINGUNA CUALQUIERA DE LAS ANTERIORES.

NUMEROSOS ESTUDIOS Y CONTACTOS PARA ESTABLECER ACUERDOS PESQUEROS CON PAISES AFRICANOS, AMERICANOS Y DE LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA.

—Sencillamente no lo sé. Me interesa que aclare esta cuestión. Desconozco cuáles han sido las fuentes que han llevado a la radio española, a la televisión y a la prensa a difundir una noticia de ese tipo. Puedo afirmar que ni en las cinco rondas de conversaciones anteriores ni en esta sexta que concluyó recientemente se ha planteado por ninguna de las dos delegaciones diferenciación de cualquier tipo. La delegación española, como no podía ser otra suposición, ha ido a Marruecos a considerar la posibilidad de continuidad de las pesquerías de toda la flota nacional, sin excepción alguna.

—Acaso, señor director general, ha habido

(Pasa a la pág. 12)

ORDENANZA DE TRABAJO PARA LA PESCA MARITIMA EN ARRASTREROS AL FRESCO

MADRID.—Se ha aprobado la Ordenanza de Trabajo para la Pesca Marítima en Buques Arrastreros al Fresco, según una Orden del Ministerio de Trabajo insertada en el "Diario Oficial" del 24 de agosto.

Esta Ordenanza establece las normas básicas y regula las condiciones mínimas de trabajo en las embarcaciones dedicadas a la pesca marítima en la modalidad de arrastre al fresco, tanto de propiedad pública como privada.

La Ordenanza afecta a las empresas que ostenten la titularidad de la explotación de los buques y a los trabajadores que prestan servicios formando parte de la dotación de cualquiera de dichas embarcaciones; sin embargo, sus normas no se aplicarán a los altos mandos, alto consejo o alto gobierno de tales empresas.

TEXTO INTEGRAL DEL PROYECTO DE LEY

REFORMA POLITICA

En un discurso radiado y televisado a toda la nación, el presidente del Gobierno anunció la reforma política. Este discurso fue seguido con enorme expectación por millones de españoles y su trascendental contenido ha sido públicamente resaltado por la totalidad de los medios de difusión del país.

Dada su importancia, reproducimos a continuación el texto integral del proyecto de Ley de Reforma Política que fue anunciado por el presidente:

PREAMBULO

La democracia, resultado del esfuerzo y trabajo de todo el pueblo español, no puede ser improvisada. Toda nuestra Historia contemporánea demuestra que las creaciones abstractas, las ilusiones, por nobles que sean, las actitudes maximalistas, las imposiciones, los partidismos elevados a dogma, no sólo no conducen a la democracia, sino que la destruyen. Por ello, ésta sólo se puede alcanzar como forma estable de convivencia civilizada, en paz y conforme a las Leyes, partiendo de la realidad social existente y de la Historia asumida.

La democracia exige como primer supuesto el imperio y supremacía de la Ley, única garantía para alcanzarla, y la Ley, como expresión de la voluntad mayoritaria del pueblo, requiere que la representación en Cortes esté basada en el sufragio universal a través de un sistema electoral imparcial y eficaz.

Por otra parte, las Leyes, independientemente de su origen histórico, adquieren significado democrático en el instante que pueden ser reformadas, de modo cierto y operativo, por la voluntad mayoritaria del pueblo.

Para ello, una Ley de reforma política debe hacer posible que la mayoría popular se constituya en la instancia decisoria de la misma reforma, porque sólo así, cuando el pueblo haya otorgado libremente su mandato a sus representantes, podrá acometerse democráticamente y con posibilidades de estabilidad y futuro la solución de los importantes temas nacionales, como son la institucionalización de las peculiaridades regionales como expresión de la diversidad de pueblos que constituyen la unidad del Reino y del Estado, el sistema de relaciones entre el Gobierno y las Cámaras legislativas, la más profunda y definitiva reforma sindical, o la creación y funcionamiento de un órgano jurisdiccional sobre temas constitucionales o electorales.

Es asimismo condición esencial de la democracia que las diversas corrientes políticas acepten como axioma que su auténtica fuerza no es otra que la que se derive del número de ciudadanos que las apoyan a través de los votos. Por ello, es obvio, dentro de una concepción democrática, que en las actuales circunstancias no se pueden reconocer o suponer como propias del pueblo aquellas actitudes que no hayan sido verificadas y contrastadas en las urnas.

A estos grandes principios responde esta Ley para la reforma política. Los órganos de representación, el sistema electoral y el procedimiento de reforma de las Leyes son los tres aspectos que pretende abordar, con la mayor sencillez y claridad posibles, para que quede acreditada la voluntad de establecer una democracia que, con respecto a la Ley, otorgue al pueblo la decisión última.

Por todo lo expuesto, las modificaciones que se contienen en esta Ley se ciñen estrictamente a los mínimos pero necesarios aspectos exigidos por un auténtico proceso democrático, al respecto a la legalidad y la sumisión a la voluntad final de los españoles, que ha de constituir su último y permanente fundamento.

ARTICULO 1.º:

1) La democracia, en la organización política del Estado español, se basa en la supremacía de la Ley, expresión de la voluntad soberana del pueblo.

2) La potestad de hacer las Leyes reside en las Cortes. El Rey sanciona y promulga las Leyes.

ARTICULO 2.º:

1) Las Cortes se componen del Congreso de Diputados y del Senado.

2) Los diputados del Congreso serán elegidos por sufragio universal, directo y secreto de los españoles mayores de edad.

3) Los senadores serán elegidos en representación de las entidades territoriales. El Rey podrá designar para cada Legislatu-

ra senadores en número no superior a la quinta parte de los elegidos.

4) La duración del mandato de diputados y senadores será de cuatro años.

5) El Congreso y el Senado establecerán su propio Reglamento y elegirán sus respectivos presidentes.

6) El presidente de las Cortes y del Consejo del Reino será nombrado por el Rey.

ARTICULO 3.º:

1) La iniciativa de reforma constitucional corresponderá:

a) Al Gobierno.

b) Al Congreso de Diputados.

2) Cualquier reforma constitucional requerirá la aprobación por la mayoría absoluta de los miembros del Congreso y del Senado. El Senado deliberará sobre el texto previamente aprobado por el Congreso, y si éste no fuera aceptado en sus términos, las discrepancias se someterán a una Comisión Mixta, bajo la presidencia de quien ostentara la de las Cortes y de la que formarán parte los presidentes del Congreso y del Senado, cuatro diputados y cuatro senadores, elegidos por las respectivas Cámaras. Si esta Comisión no llegara a un acuerdo o los términos del mismo no merecieran la aprobación de una y otra Cámara, la decisión se adoptará por mayoría absoluta de los componentes de las Cortes en reunión conjunta de ambas Cámaras.

3) El Rey, antes de sancionar una Ley de reforma constitucional podrá someter el proyecto a referéndum de la nación.

ARTICULO 4.º:

En la tramitación de los proyectos de Ley ordinaria se procederá conforme a lo previsto en el apartado 2 del artículo 3.º de esta Ley, si bien en caso de que la Comisión Mixta no llegara a un acuerdo o los términos del mismo no merecieran la aprobación de ambas Cámaras por mayoría simple de votos, el Gobierno podrá pedir al Congreso de Diputados que resuelva definitivamente por mayoría absoluta de sus miembros.

ARTICULO 5.º:

El Rey podrá someter directamente al pueblo una opción política de interés nacional, sea o no de carácter constitucional, para que decida mediante referéndum, cuyos resultados se impondrán a todos los órganos del Estado.

Si el objeto de la consulta se refiriere a materia de competencia de las Cortes y éstas no tomen la decisión correspondiente de acuerdo con el resultado del referéndum, quedarán disueltas, procediéndose a la convocatoria de nuevas elecciones.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA:

El Gobierno regulará las primeras elecciones a Cortes para constituir un Congreso de 350 diputados y elegir 204 senadores, a razón de cuatro por provincia, dos por Ceuta y dos por Melilla. Los senadores serán elegidos por sufragio universal directo y secreto de los españoles mayores de edad que residan en el respectivo territorio.

Las elecciones al Congreso se inspirarán en criterios de representación proporcional. Las elecciones al Senado se inspirarán en criterios de escrutinio mayoritario.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA:

Una vez constituidas las nuevas Cortes:

1) Una Comisión compuesta por los presidentes de las Cortes, del Congreso de Diputados y del Senado, por cuatro diputados elegidos por el Congreso y por cuatro senadores elegidos por el Senado, asumirá las funciones que el artículo 13 de la Ley de Cortes encomienda a la Comisión que en él se menciona.

2) Cada Cámara constituirá una Comisión que asuma las demás funciones encomendadas a la Comisión prevista en el artículo 12 de la Ley de Cortes.

3) Las Cortes elegirán de entre sus miembros los consejeros del Reino que deban cubrir las vacantes producidas por el cese de quienes lo son en virtud de su condición de procuradores.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA:

Desde la constitución de las nuevas Cortes y hasta que cada Cámara establezca su propio Reglamento, se regirán por el de las actuales Cortes en lo que no esté en contradicción con la presente Ley, sin perjuicio de la facultad de acordar, de un modo inmediato, las modificaciones parciales que resulten necesarias o se estimen convenientes.

DISPOSICIÓN FINAL:

La presente Ley tendrá rango de Fundamental. ■



DIRECTOR GENERAL DE ORDENACIÓN Y ASISTENCIA SANITARIA

MADRID (Redacción).—Ha sido nombrado director general de Ordenación y Asistencia Sanitaria don Francisco Javier Izturis Aguinaga.

Nació en Zarauz (Guipúzcoa), el 3 de junio de 1934. Es licenciado en Derecho, abogado economista por la Universidad de Deusto (Bilbao). En mayo del año 1963 fue designado para regir la Delegación Provincial de Trabajo en Toledo. Posteriormente ocupó distintos puestos en el Ministerio de Trabajo, en sus Direcciones de Empleo y Trabajo; en la Secretaría General Técnica y en la Inspección Central de Trabajo como secretario general. En la actualidad era subdirector general de Normas Laborales del Sector Industria, en la Dirección General de Trabajo. ■



DIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS SOCIALES

MADRID (Redacción).—Don José Farré Morán ha sido designado director general de Servicios Sociales del Ministerio de Trabajo.

BIOGRAFIA

Nació en Torredembarra (Tarragona), en 1928. Casado, con ocho hijos. Cursó la licenciatura de Derecho en la Universidad de Barcelona. Participó activamente en los movimientos cooperativistas de la Universidad de Madrid y del Pozo del Tío Raimundo. Director de los Colegios Mayores Santa María y San Jorge, de Madrid y Barcelona. En 1963 fue nombrado asesor de la Dirección General de Promoción Social, del Ministerio de Trabajo, y del Patronato del Fondo Nacional de Protección al Trabajo. En 1964 organizó el Programa Nacional de Promoción Profesional Obrera (PPO), del que fue gerente nacional hasta 1972. Director del SEREM hasta agosto de 1976. Es vicepresidente del Comité Español para el Bienestar Social, vocal de la Junta Permanente de la Comisión Interministerial para el Bienestar Infantil y Social, vocal del Consejo del Instituto Nacional de Educación Especial y vicepresidente de la Asociación de Amigos de Tarragona en Madrid. ■

NOMBRAMIENTOS

EN EL MINISTERIO DE TRABAJO

MADRID (Redacción).—Han sido designados, en el Ministerio de Trabajo, los siguientes altos cargos:

Don Rafael Fernández Sedano, director del SEREM (Servicio Social de Recuperación y Rehabilitación de Minusválidos).

Don Demetrio Casado Pérez Delgado, delegado general de Universidades Laborales.

Don Miguel Suárez Campo, subdirector general de Promoción y Desarrollo de Servicios Sociales. ■

EN LA DIRECCION GENERAL DE PESCA

Por una Orden del Ministerio de Comercio que publicó el "Boletín Oficial del Estado" de 30 de agosto último, don Javier Conde de Soto ha sido designado subdirector general de Relaciones Pesqueras Internacionales de la Dirección General de Pesca Marítima. ■

En el Boletín de
"Ibertanques"

SE PIDE UNA SUBSECRETARIA DE ASUNTOS MARITIMOS

MADRID.—Una Subsecretaría de Asuntos Marítimos, desligada de cualquier Ministerio, y dependiente de la Presidencia de Gobierno, se pide en un editorial del boletín de "Ibertanques".

En el boletín se señala que es insólito que en nuestro país no exista, desde Carlos III, una política marítima (marítima, no naval), hecho comprensible si se tiene en cuenta el elevado número de Departamentos en los que la actividad marítima está repartida.

El boletín pide una Subsecretaría de Asuntos Marítimos, con una estructura que permita el abordar una política adecuada para el sector, y en la que se integren los Departamentos dispersos que afectan a la política marítima, desde los distintos Ministerios.

La actual situación de la Subsecretaría de la Marina Mercante, que depende del Ministerio de Comercio, no es la idónea para desarrollar política marítima ni de otro tipo, agrega el boletín.

Los esfuerzos de los titulares de la Subsecretaría —dice— se han estrellado las más de las veces con la incomprendión, o falta de interés, de los organismos oficiales de que han dependido directa o indirectamente para desarrollar su labor. ■



DON VICTORINO ANGUERA, SUBSECRETARIO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

MADRID (Redacción).—En Consejo de Ministros, y a propuesta del ministro de Trabajo, ha sido nombrado subsecretario de la Seguridad Social don Victorino Anguera Sansó.

En la fotografía, el señor Anguera pronunciando unas palabras tras el juramento de su cargo, en presencia de los ministros de Trabajo, don Alvaro Rengifo, y de Relaciones Sindicales, don Enrique de la Mata, y otras personalidades.

BIOGRAFIA

Nacido el 5 de abril de 1933 en Palma de Mallorca, casado con doña Isabel Gual

Moncadas, tiene cuatro hijos. Abogado. Perteneció por oposición al Cuerpo Especial de Inspección Técnica de Trabajo.

Consejero nacional reelegido por la provincia de Baleares en octubre de 1971.

Gobernador civil y jefe provincial del Movimiento de Gerona desde noviembre de 1969. Procurador en Cortes. Gobernador civil de la provincia de Asturias desde el 21 de noviembre de 1974. Ha desempeñado asimismo los cargos de: diputado provincial de Baleares. Delegado especial del Instituto Español de Emigración en la Operación Marruecos. Delegado provin-

cial de Trabajo en Castellón, Valencia y Barcelona.

Está en posesión del Víctor del SEU; Encomienda de la Orden Imperial del Yugo y las Flechas; Cruz del Mérito Militar; Encomienda de la Orden del Mérito Civil; Cruz de Honor de San Raimundo de Peñafort; Gran Cruz del Mérito Militar con distintivo blanco, y Gran Cruz del Mérito Civil.

Ha participado en representación de España en diversas conferencias y Congresos en el extranjero. ■

Importante informe del Banco de Bilbao LA PESCA, EN DIFICULTAD

Aumenta la flota, pero crecen
los costes y baja la producción.

Ante el problema que supone el aumento de la flota, el crecimiento de los costes y el descenso en la producción, se impone una programación del sector pesquero, según un informe elaborado por el Banco de Bilbao.

Para que las pesquerías españolas continúen al nivel productivo actual —dice el informe—, será necesaria una cooperación sincera con países ricos en recursos.

Por otra parte, es un error continuar construyendo centenares de pesqueros cada año mientras no sabemos dónde emplear las 16.852 embarcaciones que tenemos en servicio.

La flota pesquera española, a pesar de su avance en las últimas décadas, ha evolucionado un tanto anárquicamente.

Las 16.852 unidades disponibles en el sector, con un total de 780.900 toneladas de registro bruto y 110.000 tripulantes, obtuvieron el pasado ejercicio 1.495.576 toneladas métricas de pesca-

do, valoradas en más de 50.000 millones de pesetas.

Mientras unos grupos del sector se han desarrollado más allá de lo normal —flota bacaladera, por ejemplo—, otros permanecen anquilosados. En los dos últimos ejercicios la producción ha descendido por debajo del millón y medio de toneladas.

La flota precisa de una programación, que podría resumirse —añade el Banco de Bilbao— en los siguientes puntos: Investigación de aguas de nuestra plataforma, en especial de la zona próxima a Canarias; acción exterior de cooperación; plan de construcciones acomodado a las necesidades, y vigilancia y control de las flotas pesqueras extranjeras.

Además sería útil una ordenación de la comercialización, la existencia de puertos pesqueros con entidad propia, dotados de los medios necesarios para atender las necesidades de la flota y facilitar a los pescadores el cumplimiento de servicio militar a bordo de sus barcos.

SIN VARIACIONES EN EL MERCADO INTERNACIONAL DE FLETES

MADRID.—No se han registrado variaciones en el mercado internacional de fletes durante las últimas semanas, salvo un moderado descenso a finales de julio/principios de agosto en cargas secas, según Marítima Internacional. El bajo nivel no sorprende, y la crisis iniciada a finales de 1974 aún no presenta signos de recuperación.

Comparativamente, los buques de menor tonelaje obtienen mejores tipos de fletes, sin duda por su posibilidad de ser incluidos en servicios regulares, mientras que los de gran tonelaje son esencialmente "tramp" y deben limitarse y explotarse como tales, sufriendo la especulación.

Los tipos de arriendo, para resultar satisfactorios a los armadores, deberían ser un 25 ó 30 por 100 más elevados para los barcos de menor tonelaje y hasta de un 60 para los más grandes. ■



Los niños de la colonia celebrada en Lanzarote asisten a una jornada folklórica de aquella región.



Chocolatada y concurso en una de las colonias celebradas en Mosteirón.

ORGANIZADAS
POR EL I.S.M.,
SE CELEBRARON
ESTE VERANO
EN DIVERSOS
CENTROS,
CON
ASISTENCIA
DE
SEISCIENTOS
OCHENTA NIÑOS



COLONIAS INFANTILES DE TRABAJO

MADRID (Redacción).—Como en años anteriores, también este verano se han celebrado, organizadas por el Instituto Social de la Marina, colonias infantiles de vacaciones en diversas regiones costeras españolas.

Un total de seiscientos ochenta y dos niños —todos hijos e hijas de pescadores— han podido disfrutar durante quince días de unas jornadas inolvidables en donde, además del descanso y de los juegos, han convivido con niños de distintas regiones y han aprendido —con la dedicación y el cariño de monitores especialmente preparados para ello— a orientar su ocio en un sentido formativo.

EL PICACHO

En El Picacho —colegio del ISM en Sanlúcar de Barrameda— se celebró una de estas co-

lonias, del 6 al 20 de julio, y a la misma asistieron ciento noventa y nueve niños que procedían de las siguientes localidades marítimas: Sevilla, Huelva, Almería, Málaga, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda.

MOSTEIRÓN-SADA

En el colegio del ISM, en Mosteirón-Sada (La Coruña), se celebraron tres colonias. La primera del 1 al 15 de julio, la segunda del 17 al 31 de julio y la tercera del 2 al 16 de agosto.

A la primera colonia asistieron sesenta y nueve niños procedentes de muy diversas localidades marítimas de Guipúzcoa y Vizcaya, a la segunda asistieron cincuenta y dos niños procedentes de Gijón y Santander y a la terce-





Diversos momentos de las actividades desarrolladas en las colonias celebradas en El Picacho.



COLONIAS PARA HIJOS DE MARINEROS DEL MAR

ra asistieron sesenta niños procedentes de La Coruña y Lugo.

PANJÓN (PONTEVEDRA)

También en el colegio que el Instituto Social de la Marina tiene en Panjón (Pontevedra) se celebraron tres colonias infantiles de verano. Tuvieron lugar del 1 al 15 de julio, del 17 al 31 de julio y del 2 al 16 de agosto.

Cincuenta y ocho niños, procedentes de Vigo y Villagarcía de Arosa, asistieron a la primera; cincuenta y nueve, procedentes de Valencia y Castellón, a la segunda, y sesenta y cuatro niños procedentes de Alicante, Cartagena y Madrid asistieron a la tercera.

SAN PAU DE CASSERRAS (BARCELONA)

Del 15 al 30 de julio se celebró una de estas colonias en San Pau de Casserras (Barcelona), asistiendo setenta y seis niños procedentes de Barcelona, Tarragona y Baleares.

SAN BARTOLOMÉ (LANZAROTE)

Asimismo, en San Bartolomé (Lanzarote) se celebró otra colonia, entre el 15 y el 30 de julio, asistiendo cuarenta y cinco niños procedentes de Las Palmas, Tenerife, Lanzarote y Fuerteventura.

DECLARACIONES DEL DIRECTOR GENERAL DE PESCA

(Viene de la pág. 7)

desinformación hacia la prensa, por parte de la delegación española, lo cual habría motivado que adquirieran importancia las especulaciones?

—Al respecto debo decirle a usted, y puede concretarlo: al día siguiente de llegar a Casablanca, donde se celebraron las reuniones (y no en Rabat, como se dijo), recibí aviso de que un informador quería hablar telefónicamente conmigo. No me puse en contacto con él en ese instante, pues eran las dos de la madrugada (hora española). Al día siguiente volvieron a llamarme y dejaron aviso de que me telefóne a las ocho de la tarde. Estuve esperando casi dos horas y no recibí llamada alguna. Quizás entonces se produjo alguna dificultad de enlace. Pero además, por parte de la Dirección General de Pesca, o de la Subsecretaría de la Marina Mercante, ningún medio de comunicación puede manifestar que no existe información, ya que estamos abiertos plenamente a dar todas las noticias que sean necesarias.

Don Víctor Moro, terminada esta explicación, insiste, y lo hace con énfasis, en que es rigurosamente falso que se haya planteado una preferencia de pesca para ninguna de las flotas españolas en relación con la totalidad de ellas.

—Esto no quiere decir —puntualiza— que en la Dirección General de Pesca no se contemplen, como el sector pesquero canario conoce, los intereses específicos de las pesquerías artesanales y de las pesquerías de litoral de estas islas, las cuales, desde el primer momento en que llegué a la Dirección General, han constituido preocupación fundamental para mí. Hasta el punto de que —creo que son los propios canarios los que pueden hacer manifestación en este sentido más que yo— un viejo tema como era el de la flota artesanal de Arrecife se solucionó a los quince días de haber tomado posesión de mi cargo. Las pequeñas comunidades pesqueras de las islas —Arguineguín y otras más—, sobre todo las de la isla de Gran Canaria, también han sido objeto de mi preocupación y lo siguen siendo. Ahora mismo sólo espero tener un hueco en mis tareas para trasladarme a Santa Cruz de Tenerife y visitar con el Cabildo insular todo su litoral pesquero, como el de sus islas cercanas, a fin de arbitrar todas las medidas que entren dentro de nuestras posibilidades para poner a punto la hoy obsoleta flota pesquera tinerfeña.

Y hasta aquí las declaraciones de don Víctor Moro respecto al tema de actualidad que nos había llevado a visitarle. Lo cual no quiere decir que no abordáramos otros, que se trataron superficialmente, pues el tiempo apremiaba, y acerca de los cuales, desde estas páginas emplazamos al director general para que en un futuro próximo los aborde en profundidad, con destino exclusivo a "Hoja del Mar".

Le comenté, por ejemplo, que hoy en día hablar de pesca en España es casi exclusivamente hablar de problemas y reconoció que, en cierto modo, es así: "No debemos olvidar que los problemas que tiene planteados el mundo pesquero se identifican con las de toda la economía nacional, como son los costes de producción, falta de liquidez en las empresas y defectos estructurales; a todo lo cual hay que añadir la cuestión específica de que las pesquerías las realizamos fundamentalmente en caladeros ajenos, con la consabida tendencia mundial a establecer límites en las aguas jurisdiccionales. Esto, naturalmente, nos plantea situaciones difíciles".

Pero se está haciendo bastante para clarificar los planteamientos, nos decía don Víctor Moro, el cual recordaba, al tiempo, que ya hay un acuerdo con Canadá, según el cual España tiene preferencia para realizar extracciones en proporción a sus capturas históricas, la negociación en marcha con Marruecos, su inmediata visita a Washington para el establecimiento de un acuerdo en materia de pesca con Estados Unidos, un futuro viaje a Costa Rica con los mismos fines, acuerdos también con Sudáfrica y otros países del continente africano, contactos con países hispanoamericanos, en los que se enmarca un muy posible acuerdo pesquero con Chile; otros con la administración pesquera de la Comunidad Económica Europea, etcétera.

Y en cuanto a la bajura, cuya problemática es sobradamente conocida —tantas veces expuesta en las páginas de "Hoja del Mar"—, el director general se mostró confiado en la eficiencia del FROM, de muy reciente creación, con convenios intersectoriales, fijación de

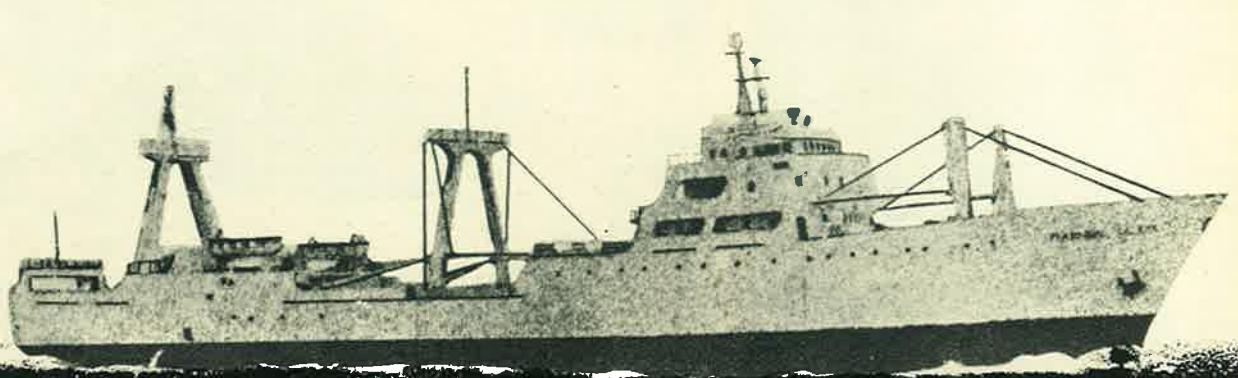
precios de captura, establecimiento de prototipos polivalentes para una más segura actividad pesquera, etcétera.

A nosotros, desde siempre, nos da la sensación de que, allá por el fondo, hay una cuestión de base en el mundo marítimo-pesquero y es su olvido por parte de la opinión, incluso de la Administración. No es que se desprecie, es que en verdad se desconoce. La pesca ha sido en demasiadas ocasiones poesía y pintoresquismo —opinamos— en detrimento de su realidad socioeconómica. Y no debe andar por muy lejanos pareceres el director general, pues nos dice que sí, que una de sus preocupaciones en los contactos que tiene desde su cargo es destacar la importancia social y econó-

mica de la pesca, y que incluso dedica los muy contados ratos de ocio que tiene a esta tarea. En Vigo y en Gijón ha dictado este verano conferencias, cuyo contenido se guia por esta preocupación. "Es —añade— problema de concienciación nacional. Pero algo se va ganando en este aspecto, y si, como muy bien decía usted antes, hablar de pesca es hablar de problemas y esos problemas se aíran, sin duda es buena cosa porque tales actitudes dejan un poco de interés en la colectividad".

Tiene, finalmente, don Víctor Moro, la deferencia de dedicar unas palabras cariñosas a "Hoja del Mar". "Es una de las mejores publicaciones sobre la especialidad que circulan hoy". Y quiere hagamos constar el reconocimiento de la Dirección General de Pesca por la tarea de orientación, divulgación y formación que en ella se lleva a cabo.

—Aprovecho —son sus últimas palabras— para expresar a todos los hombres del mar, con un saludo cordial, mi ofrecimiento sincero. Que tengan la seguridad de que, desde esta casa, todos trabajamos sin descanso en favor de nuestro sector pesquero, y que si no alcanzamos las metas deseadas, no será por falta de interés ni de entrega. Pero tenemos la seguridad de que estamos en el camino y de que situaremos nuestras pesquerías en el lugar preeminente que nos corresponde, dentro del contexto socioeconómico del país. ■ JOAQUÍN VIDAL.

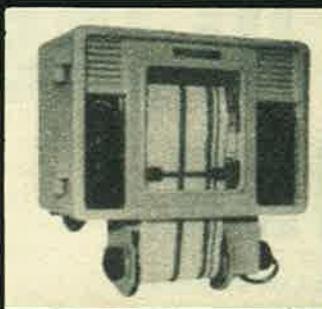


FURUNO® FNR-200 MARK-II

Cuando la rentabilidad de un buque de arrastre depende de un buen sondador de red.

Lo importante en la pesca es obtener el mayor número de capturas en el mínimo tiempo. Es decir, aumentar al máximo el rendimiento del buque de arrastre.

Para conseguirlo, FURUNO ha creado el sondador de red FNR - 200 MARK - II el cual, sin necesidad de cables, indica la situación de los bancos de pesca que entran, pasan por encima o por debajo de la red de arrastre, con un alcance de 200 mts. También proporciona datos sobre la profundidad, abertura de la boca de la red y situación de ésta con respecto al fondo.



FURUNO®
Multiplica su pesca.

El sondador de red FURUNO FNR - 200 MARK II está especialmente diseñado para pescas semi-pelágicas y de fondo.

Este equipo también existe en su versión de 400 mts. de alcance, denominado FNR - 400 MARK - II, especialmente diseñado para pesca pelágica.

Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

Claudio Coello 50 Madrid 1 / Telf 225 74 83

Solicite amplia información a nuestro Distribuidor:

CRAME, S.A. en Madrid y principales puertos.



1601

VIGO

LAS COFRADIAS ESTUDIAN CON EL DIRECTOR GENERAL DE PESCA LA PROBLEMATICA PESQUERA DE GALICIA

VIGO.—El director general de Pesca, Víctor Moro Rodríguez, celebró una reunión en Vigo con los representantes de las cofradías de pescadores del litoral gallego para estudiar los problemas del sector.

En la reunión se pre-

sentó un amplio informe sobre la regeneración de especies afectadas por el siniestro del buque-tanque "Urquiola", en el área comprendida entre las Rías de Ares y La Coruña. La operación total de limpieza estará finalizada a finales del ac-

tual mes de septiembre.

En una futura reunión del director general de Pesca con los representantes de las cofradías de pescadores se elaborará un plan conjunto de regeneración de la zona afectada por el accidente del

"Urquiola", plan que comprenderá limpieza de bancos.

También se estudiará la necesidad de establecer una colaboración permanente entre las distintas cofradías de pescadores de Galicia y el Plan Marisqueño. ■

VENTA DE PESCADOS EN AGOSTO

VIGO.—A 786.682.552 pesetas ascendió el importe de la pesca subastada durante el pasado mes de agosto en la lonja viguesa de El Berbes. En total se vendieron 18.455.946 kilos.

En pesca fresca destacó el bonito, palometa, sardina, gallo, rape y pulpo, y en congelado, la pescadilla, gamba, filete de merluza, calamar, volador, merluza rosada y túnidos. ■

JORNADAS DE COMERCIALIZACION DE LA PESCA

VIGO.—Las Primeras Jornadas Nacionales de Marketing en la Pesca van a celebrarse del 20 al 24 de septiembre, en Vigo, para estudiar los problemas de comercialización del sector.

Las Jornadas están organizadas por el Club de Directores de Marketing, de Vigo, y patrocinadas por el IRESCO, la Dirección General de Pesca Marítima y otros organismos oficiales y comerciales. ■

LA CORUÑA

EL "PEÑA MEA", ABORDADO POR UN REMOLCATOR QUE SE DIO A LA FUGA

LA CORUÑA.—Un herido grave es el balance del abordaje que sufrió el pesquero coruñés "Peña Mea" por un remolcador extranjero que se dio a la fuga. El accidente ocurrió a las cuatro y media de la tarde del jueves 5 de agosto, cuando el "Peña Mea" se dedicaba a las faenas de pesca en posición 43° 28' N y 9° 03' W, a unas once millas al NNW de Sisargas.

El herido, Benito Dasilva Sanjorge, patrón del pesquero, de cincuenta y cuatro años, casado, natural de Ardán-Cangas, fue trasladado rápidamente a La Coruña, en donde le apreciaron fractura de extremidad distal de radio de muñeca izquierda, herida inciso-contusa de seis centímetros en región frontal lado izquierdo, contusión y hematoma en maléolo interno de tobillo derecho, contusión en tórax y herida erosivo-contusa en rodilla; pronóstico grave.

DAÑOS EN EL BUQUE

La colisión entre el remolcador y el pesquero fue muy violenta, produciéndosele a este buque serias averías. Entre otras, pérdida de todo el equipo de pes-

ca (nueve marcas de cable y tres malletas por banda, puertas de arrastre y aparejo con copo, cadenas y flotadores); rotura del compás de gobierno magistral; abolladura de 2,50 metros de ancho por 1,50 de alto en la aleta de estribor, interesando interiormente a las gambuzas y cocina; abolladuras en barandillas y candeleros del mismo lado, así como en el puente de pesca de la popa de maniobra; desperfectos en los pisos de cubierta de popa y cubierta principal; rotura de soportes de equipos radiotelefónicos y averías en los mismos, y desperfectos en camarotes. ■

ACLARADA LA CATASTROFE DEL "URQUIOLA"

MADRID.—Un error de las cartas de navegación, que señalaban un calado de 30 metros donde sólo había 11,2, puede haber sido la causa de la catástrofe del "Urquiola".

En el boletín "Avisos a los Navegantes", de 14 de agosto, editado por el Instituto Hidrográfico de la Marina, se corrigen varias sondas de las Cartas del Instituto, números 9.291, 9.290 y 929, referidas todas ellas al puerto y ría de La Coruña.

Las correcciones publicadas son consecuencia de los últimos trabajos hidrográficos realizados después del accidente del "Urquiola".

Una de las sondas señala un nuevo bajo con un calado de 11,2 metros situado en un punto donde la Carta indicaba 30 metros de agua con anterioridad.

Este bajo está situado a 150 metros aproximadamente de la línea central de enfilación y dentro del sector blanco de las luces de dicha enfilación, es decir, dentro de la zona transitable del canal de entrada al puerto.

En un informe que libertanques publicó en mayo pasado, se señalaba la posible causa de la catástrofe como un bajo, o bajos, situados en un lugar bastante próximo al del bajo encontrado, supuesto que parece ahora confirmado. ■

ESTUDIOS PARA RECUPERAR LAS ZONAS MARISQUERAS AFECTADAS

LA CORUÑA.—El personal científico del Plan de Explotación Marisquera de Galicia se encuentra, desde hace varias semanas, planificando las labores de limpieza y recuperación de las zonas marisqueras afectadas por los vertidos del "Urquiola". El equipo, compuesto por economistas, químicos, biólogos e ingenieros, ha entregado ya un "dossier" en la Comandancia de Marina, con un programa de trabajos de limpieza para la ría de El Burgo. Ahora el trabajo se centra en la ría de Betanzos. Puentedeume, Ares y El Ferrol serán las próximas rías a estudiar.

En El Burgo se harán en los próximos días ensayos sobre diversos métodos de limpieza, para determinar cuáles son los más eficaces. Los resultados de los ensayos se comunicarán a la Comandancia de Marina. Se supone que la autorización para comenzar la limpieza se dará inmediatamente.

LABORATORIO

Los trabajos no pueden hacerse con la celeridad que los científicos desearían dada la amplitud de la zona afectada y que en cada zona se requiere un minucioso estudio, dadas las características ecológicas respectivas. Para agilizar los exámenes se está montando un laboratorio provisional en La Coruña, donde se analizarán las muestras obtenidas, bajo la dirección del biólogo de cada zona.

Uno de los motivos que retardan los trabajos es la falta de instalación definitiva del Laboratorio Central del Plan de Villagarcía de Arosa y ser muy exigua su plantilla. Otra grave dificultad para calificar la situación es la total carencia de estudios previos, realizados por institutos científicos u otras entidades, sobre las características ecológicas de las zonas dañadas.

A pesar de estas dificultades, los científicos confían en obtener logros positivos en menos tiempo del previsto. Es posible que pueda haber marisco en breve plazo, en algunas zonas, aunque el restablecimiento de toda el área afectada tarde más tiempo. ■

LOS RESTOS DEL "URQUIOLA", PARA LA EMPRESA NACIONAL BAZAN

MADRID.—Los restos del "Urquiola" han sido enajenados directamente a favor de la Empresa Nacional Bazán, y pasan a ser propiedad del Estado, según publica el "Boletín Oficial" en un Real Decreto del Ministerio de Marina.

El precio de dicha adjudicación es de 75 millones de pesetas, de los que el 40 por 100 se destinará a sufragar los gastos a que deba hacer frente la Administración. ■

CORCUBION

MARISCOS Y PESCADOS MORIBUNDOS EN LA RÍA

CORCUBION.—La aparición de peces y mariscos moribundos en la ría de Corcubión ha creado un clima de alarma en los diversos sectores marisqueros de esta comarca.

Vecinos de Corcubión, especialmente gentes dedicadas a actividades marineras, han enviado a los medios informativos un escrito en el que ponen de manifiesto este alarmante hecho y en el que señalan como posibles causas el detergente lanzado al mar con motivo de la catástrofe del "Urquiola", el material manganeso-silicio arrojado al mar y otros vertidos industriales, a la ría. ■

AGUIÑO

DOS DESAPARECIDOS EN EL ABORDAJE A UN PESQUERO

RIBERA (La Coruña).—Dos marineros han desaparecido como consecuencia del abordaje y posterior hundimiento del pesquero "Lucero", que fue alcanzado por el mercante "Allul" en las inmediaciones de la zona denominada Canto.

Cuando el "Lucero", con base en puerto de Aguiño, se dedicaba a las faenas pesqueras, tuvo una avería en el motor que la tripulación se dispuso a subsanar, pero el pesquero fue poco después abordado por el mercante "Allul", matriculado en Bilbao.

El "Lucero" se hundió casi inmediatamente, y su tripulación se puso a salvo como pudo, a excepción de

(Pasa a la página siguiente)

(Viene de la página anterior)

dos de los marineros, Simón Sampedro Caneda, de treinta años, casado y padre de tres hijos, vecino de Aguiño, y Francisco Aujo Ayaso, de diecisiete años, soltero y también residente en Aguiño.

Los tripulantes del pesquero abordado fueron recogidos, salvo los dos antes citados, por el barco "Serviola", también con base en Aguiño, que les trasladó a puerto a media mañana.

Tras el salvamento se dio aviso a la emisora costera, y el "Allul" después de ofrecer sus servicios, siguió su rumbo.

EL CHOQUE

Según los tripulantes supervivientes del "Lucero", tras la avería del motor bajaron a la sala de máquinas para tratar de repararla, siendo entonces cuando experimentaron un tremendo golpe que arrancó casi todo el puente de mando, por lo que el barco se iba a pique.

Gran número de embarcaciones pesqueras proceden a la búsqueda de los marineros desaparecidos. ■

EL FERROL

AGITADA ASAMBLEA DE MARISCADORES

EL FERROL DEL CAUDILLO.—La Agrupación de Mariscadores de El Ferrol celebró una agitada asamblea para tratar de las indemnizaciones a percibir por el siniestro del petrolero "Urquiola".

La asamblea, que había sido denegada en tres ocasiones anteriores por el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, acordó, tras una votación secreta, que los carnets "renovados" expedidos por el patrón de la Cofradía no tenían derecho a ninguna indemnización.

Los mariscadores ferrolanos están en desacuerdo con las cantidades que les fueron asignadas en concepto de indemnización, y han dirigido en ese sentido diversos escritos a autoridades nacionales en el transcurso de las últimas semanas. ■

LOS MARISCADORES PIDEN QUE SE ACTUALICEN LAS INDEMNIZACIONES

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Los cargos sindicales de la Agrupación de Mariscadores de El Ferrol han enviado una carta al presidente del Sindicato Nacional de Pesca, en la que señalan la difícil situación por la que atraviesan a raíz del accidente del "Urquiola".

En el escrito manifiestan su extrañeza por la demora en la solución de sus problemas.

Los mariscadores piden que se actualicen las indemnizaciones, que se les asignen los trabajos de limpieza de playa y estén acogidos al seguro de desempleo mientras duren los efectos de la marea negra.

La carta al presidente del Sindicato Nacional de Pesca señala también diversas anomalías en el funcionamiento de la Cofradía de Pescadores y las tensiones existentes entre la cofradía y las Agrupaciones de Mariscadores. ■ CIFRA.

FUEGO EN LAS BODEGAS DE UN MERCANTE NORTEAMERICANO

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El mercante norteamericano "Leslie Lykes", de 13.000 toneladas de desplazamiento, entró en el puerto ferrolano con fuego en sus bodegas a consecuencia de un incendio que se declaró cuando el buque navegaba desde las Azores a El Ferrol.

El incendio se produjo en la bodega número 3, en la que se transportaban balas de algodón. Se cerró la bodega herméticamente y se efectuó el oportuno tratamiento con anhídrido carbónico.

El buque entró en puerto a marcha muy lenta y en la operación de atraque fue auxiliado por los remolcadores "Priorio" y "Carmelo".

En el puerto ferrolano, tras ser reconocido el buque, pudo ser sofocado el incendio con facilidad con la utilización de extintores. ■

GIJÓN

BOTADURA DE UN PESQUERO CONGELADOR

GIJÓN.—El buque pesquero congelador "Vega del Nervión" ha sido botado en los astilleros de Marítima de Musel, en Gijón.

Este buque, con características de autodescargante, tiene una capacidad de carga de dos mil toneladas y una eslora de ochenta y cuatro metros. Es gemelo del "Vega del Danubio", botado hace dos meses. ■

AVILES

EL PUERTO PESQUERO PUEDE DESAPARECER

MADRID (Redacción).—En el diario "La Vanguardia Española", de Barcelona, del pasado día 7 de septiembre, aparece una crónica de Oviedo, firmada por Magadán, referente a la posibilidad de que el puerto pesquero de Avilés desaparezca. Por considerarla de indudable interés para nuestros lectores, la reproducimos íntegramente a continuación:

OVIEDO.—Grave noticia para la pesca asturiana, que, desde hace tiempo, se encuentra en crisis, entre otras razones porque los jóvenes hijos de familias marineras eligen otros caminos profesionales, abandonando la mar. Pero los problemas se agudizan por momentos, y el presidente de la Cofradía de Pescadores de la Villa del Adelantado ha dado la voz de alarma. El puerto pesquero de Avilés corre gravísimo peligro de desaparecer.

De hecho, los profesionales de Cudillero, que es quizás el puerto más importante de Asturias por las capturas de su flota propia, pero que no opera en su Lonja por las malas condiciones de acceso de la bocaña que impiden la entrada a barcos de cierto tamaño, se han ido de Avilés, donde vendían sus capturas, y lo hacen ahora en Burela, un puerto lucense que se encuentra a bastantes millas de su pueblo.

La razón parece de poco relieve, pero resulta decisiva. Los pescadores de Cudillero se han ido a vender a Galicia, porque allí el hielo es mucho más barato. Y ese hielo resulta absolutamente imprescindible en la industria del pescado fresco.

Con cifras concretas a la vista, la tonelada del repetido hielo cuesta en Avilés 1.250 pesetas, mientras en Burela sólo hay que pagar por ella 550 pesetas.

Consecuentemente, y dado que la situación económica de los pescadores no es precisamente boyante, sino más bien todo lo contrario, éstos se han ido de Asturias para la región vecina.

La Cofradía de Pescadores de Avilés, primer puerto de Asturias por el volumen de sus ventas pesqueras, se sintió alarmada, e inició las gestiones oportunas para resolver la cuestión. Pero nadie les atendió, y el problema sigue planteado, de manera que se teme que, tras los de Cudillero, otros pescadores asturianos vayan abandonando la base avilesina y llegue a desaparecer, en plazo no muy lejano, el principal puerto asturiano en esta actividad.

Lo curioso, después de todo, es que la razón que la Junta de Obras da para la tremenda diferencia del pre-

cio del hielo entre Avilés y los puertos gallegos es que en Avilés hay tres fábricas de este producto, y como pasan sus apuros, no cabe modificar las actuales circunstancias. Increíble, pero cierto. ■

ROSAS

RECUPERADO EL CAÑON DE UN NAVIO DEL SIGLO XVIII

ROSAS (Gerona).—Por submarinistas locales ha sido recuperado el cañón perteneciente al navío "Triunfante", que en el año 1798, debido a un temporal, se hundió en la bahía de Rosas.

La "Triunfante" pertenecía a la flota que al mando del almirante Gravina se encontraba anclada en la bahía de Rosas defendiendo desde el mar la importante plaza que en aquella época era Rosas, y de la que formaban parte, en defensa terrestre, La Ciudadela y el castillo de la Trinidad, hoy en ruinas.

Después de dar parte a las autoridades de Marina del hallazgo se piensa solicitar de la misma que dicho cañón pueda quedar en la villa como parte de su historia, así como otros que pudieran ser hallados en los diversos navíos que se encuentran hundidos en la bahía, de los cuales, desaprensivos van extrayendo cada año importantes piezas sin dar cuenta de ello.

La posibilidad de esta recuperación ha sido debida a que este invierno un fuerte temporal dejó al descubierto parte del navío hundido, durante muchos años enterrado en el fondo por la arena. Diversos elementos más de dicho barco pueden ser recuperados, ya que parece que se encuentran en él varios cañones más.

AMETLLA DE MAR

EL GOBERNADOR CIVIL VISITA LA CASA DEL MAR

AMETLLA DE MAR (Tarragona).—El gobernador civil de Tarragona, don Agustín Castejón Roy, acompañado por el delegado provincial de Trabajo, don Ricardo Martínez Bau, visitó la Casa del Mar de Ametlla.

Los visitantes recorrieron las dependencias: en la planta baja, bar-cafetería, sala de TV y club de lectura, en donde los pensionistas ofrecieron al gobernador la maqueta de un barco; el primer piso, que aloja consultorio médico, practicante y sala de rayos X; la planta superior, en donde se encuentran los servicios administrativos y aula de formación profesional, en donde se estaba celebrando un curso para esposas de pescadores. Las asistentes al curso habían montado una exposición de trabajos, que el gobernador siguió atentamente, consultando sobre sus detalles.

En este aula, el delegado provincial del 1SM, señor Escudero, agradeció, en sentidas palabras, la presencia de la primera autoridad provincial, dando cuenta de los servicios de la Casa y su funcionamiento, a lo que el señor Castejón correspondió felicitando a las asistentes al curso, coordinado por la Delegación Provincial de Trabajo y el propio Instituto Social de la Marina.

BILBAO

BUENA COSTERA DE LA ANCHOA

BILBAO.—La costera de anchoa a lo largo de la costa cántabra supera a la alcanzada otros años por estas mismas fechas.

Muchos pescadores que realizaban sus capturas en el Abra bilbaína y la costa de Santander han cerrado en sus lances una cantidad de anchoa superior a los 8.000 kilos, hecho por el que se han visto en la necesidad de ceder el sobrante que no les entra a bordo a sus compañeros.

La anchoa capturada es de muy buena calidad y el kilo está formado por un promedio de unas cincuenta unidades, con un precio que oscila entre las 15 y las 60 pesetas kilo.

Según han manifestado los pescadores que toman parte en esta costera, debiera procederse por parte de la Federación Provincial de Pesca, a regular las capturas, de forma que no sean superiores a los 4.000 kilos.

Por su parte, los boniteros que acuden al Abra de Bilbao para la pesca de la anchoilla han capturado hasta la fecha más de medio millón de kilos. ■

CASTELLON

UN YATE Hunde UNA EMBARCACION PESQUERA

CASTELLON DE LA PLANA.—Una embarcación pesquera se hundió frente al puerto de Burriana al ser abordada por un yate que se dirigía a puerto para efectuar reparaciones.

La embarcación "José Martorell", matrícula de Castellón, propiedad de Ramón Valls, vecino de Burriana, encontraba faenando cuando fue abordada por el yate "Sonsoles".

Pilotada por Ramón Salvador, la barca se fue a pique, pero sus tripulantes se pusieron a salvo al ser rescatados por el yate. ■



Don Teodoro con las autoridades, tras la imposición de la medalla al Mérito Social Marítimo.

MEDALLA AL MERITO SOCIAL MARITIMO A DON TEODORO RIUS CASTELL

CASTELLON.—Bajo la presidencia del delegado de Trabajo, don Diego Arenas, celebró sesión el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, al objeto de imponer a don Teodoro Rius Castell, la medalla al Mérito Social Marítimo, que recientemente le ha sido concedida por Consejo General.

Aparte de numerosos consejeros, asistió al acto el representante de la autoridad de Marina, señor García Alonso, y el presidente del Sindicato de la Pesca.

El secretario dio lectura al acuerdo de concesión, a la cual el presidente concedió la palabra al delegado provincial señor González Sobaco.

A continuación el delegado de Trabajo, señor Arenas, procedió a la imposición de la medalla y entrega del correspondiente diploma, así como a la ayuda económica de 30.000 pesetas. Finalmente se dirigió a los asistentes ensalzando la figura del homenajeado.

El señor Rius dio las gracias visiblemente emocionado. ■

TORREVIEJA

LA COFRADIA DE PESCADORES DECIDE NO FAENAR LOS SABADOS

TORREVIEJA (Alicante).—Por acuerdo adoptado en una reunión convocada con carácter urgente en la Cofradía Sindical de Pescadores, la flota que se dedica en este pueblo a la pesca de cerco y que ocupa a unos 300 trabajadores del sector, decidieron unánimemente no faenar los sábados pese a que se vienen consiguiendo buenas capturas.

La decisión fue tomada por los mayoristas del ramo, alegando que los domingos no hay venta en el mercado y les pagan la pesca a precios irrisorios. ■



CARTAGENA

EXCELENTE TEMPORADA DEL LANGOSTINO EN EL MAR MENOR

CARTAGENA.—El primer periodo de la temporada del langostino en el Mar Menor ha sido el mejor de cuantos se recuerda en esta Ribera.

La pesca del langostino en este mar se divide en dos fases: la primera comprende los meses de mayo, junio y julio, y la segunda abarca desde últimos de septiembre hasta fin de mayo.

Durante el primero de estos períodos se pescaron, este año, nueve mil kilos, que al precio de lonja han superado un valor de más de ocho millones de pesetas. En el mismo periodo del año anterior, las capturas sólo fueron de 2.579 kilos. ■

SAN FERNANDO

BOTADURA DEL "ENTRE RIOS II"

SAN FERNANDO (Cádiz).—Un buque multipropósito, el "Entre Ríos II", construido en la factoría de esta ciudad de la Empresa Nacional Bazán con destino a la compañía Empresa Línea Marítima Argentina (ELMA), ha sido botado en un acto que ha presidido el almirante jefe del Arsenal de La Carraca.

Se trata del segundo buque de una serie de diez barcos gemelos encargados por la citada empresa armadora argentina, de los que los cinco primeros se construyen en la factoría de San Fernando y los otros cinco en la de Oladeaga.

Dispone el "Entre Ríos II" de cinco bodegas, con una capacidad total de 25.810 metros cúbicos, y de tres tanques de carga líquida con capacidad de 1.180 metros cúbicos, pudiendo transportar, además, 314 contenedores de 20 toneladas cada uno.

Asistieron a la ceremonia de la botadura, de la que fue madrina María Renaldi, esposa del segundo jefe de la comisión de construcciones de Europa de la citada empresa armadora argentina, junto con el almirante jefe del Arsenal de La Carraca, el alcalde de San Fernando y otras autoridades y representantes de la empresa armadora y de la Empresa Nacional Bazán, así como el cónsul de la Argentina en Cádiz.

Una vez terminada la ceremonia de la botadura se procedió a la puesta en quilla del tercer buque de la misma serie, que llevará el nombre de "Chaco". ■

PALMA DE MALLORCA

VENCEDORES EN CLASE OPTIMIST

Antonio María André y Rosina Coll resultaron vencedores en el I Trofeo Internacional Príncipe Felipe, de vela clase Optimist, celebrado en Mallorca. La Reina doña Sofía les hizo entrega de una medalla conmemorativa. ■

SEVILLA

PREMIOS VIRGEN DEL CARMEN A DOS MARINOS MERCANTES

SEVILLA.—Los trabajadores del sector de la Marina Mercante, José Segundo Fernández y Manuel Herrera Conejero, han recibido los premios anuales Virgen del Carmen de carácter provincial y nacional, respectivamente, instituidos por el Sindicato de la Marina Mercante.

Presidió la entrega de los premios el titular del Sindicato Provincial, Eduardo Carballido García, acompañado de la comisión permanente del mismo, integrada por los presidentes y vicepresidentes de las distintas agrupaciones que componen el Sindicato de la Marina Mercante de Sevilla.

Después de unas palabras del señor Carballido García, los homenajeados dieron las gracias por los premios otorgados, consistentes en un diploma y un regalo en metálico. ■

LAS PALMAS

EMBARRANCO EL MOTOPESQUERO "NUESTRA SEÑORA DEL PINO"

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El motopesquero isleño "Nuestra Señora del Pino" ha sufrido un violento embarrancamiento cuando navegaba por la costa de África, a unas quince millas al Sur de Villacisneros y a unas tres al Sur de Cabo Aguas de Mauritania.

Aunque el pesquero no se ha hundido, se encuentra fuertemente encallado en las rocas y visiblemente escurrido a estribor. Al parecer, su casco sufre roturas.

Los seis tripulantes del buque, todos ellos canarios y con residencia en la isla, se encuentran en tierra firme en perfecto estado de salud. De acuerdo con las noticias que se van recogiendo, los tripulantes del pesquero, estacionados en un lugar cercano al lugar del siniestro, no carecen de alimentos, ya que disponen de una pequeña lancha abastecida de víveres.

En constante enlace con los tripulantes permanece el buque factoría "Toula" de la firma Pescanova. ■

II JORNADAS DEL MAR EN LAS PALMAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Al igual que el pasado año la delegación del Instituto Social de la Marina, coincidiendo con la festividad de la Virgen del Carmen, programa la segunda edición de las Jornadas del Mar que se han celebrado en todas las islas de la provincia desde el 1 al 25 de julio.

Estas Jornadas se han caracterizado por una serie de actos dentro de un programa variado, donde no han faltado los cursos de seguridad en la mar, especialmente en las islas de Lanzarote y Graciosa, así como competiciones deportivas, fiestas marineras en varias localidades, concursos, exposiciones, excursiones de pensionistas del mar, juegos infantiles, proyección de películas, etcétera. De todos estos actos, y por su interés, destacamos los siguientes:

PARA TRABAJADORES DEL MAR

La clausura del seminario de Formación Jurídica y Económica para trabajadores del mar tuvo lugar en la Casa del Marino. Estuvo presidida por el delegado de Trabajo, don Felipe Armán de Vega, acompañado del comandante militar de Marina, delegado del Instituto Social de la Marina, director de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, jefe del servicio de Fomento Social y director del seminario.

En el transcurso del acto tomó la palabra el señor Betancort González, delegado del Instituto, para resaltar la concurrencia a este seminario, que, como experiencia piloto se había llevado a cabo en materias tan importantes como la jurídica y económica, viéndose a completar la formación del trabajador del mar que en numerosos casos desconoce sus deberes y derechos.

A continuación se procedió a la entrega de los diplomas que en número de 36 recogieron los asistentes al seminario.

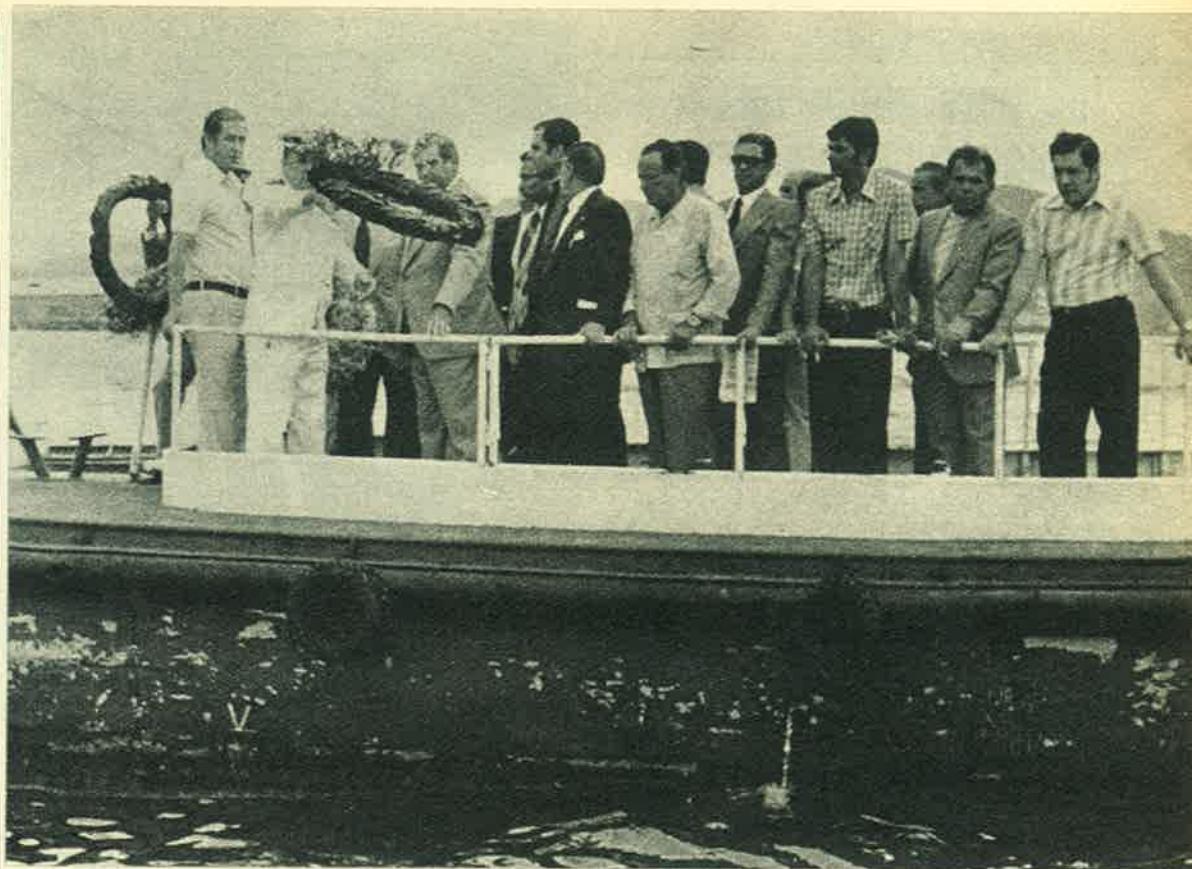
Por último clausuró el acto el delegado de Trabajo, don Felipe Armán de la Vega, quien felicitó cordialmente a los alumnos que habían seguido el mismo con aprovechamiento; un seminario que se destacó por su dureza y exigencia, de tal forma que de los 115 alumnos matriculados en un principio sólo terminaron 36. Consideró la experiencia de muy positiva, ya que la misma se puede aplicar a otros campos de trabajo que están muy deficitarios en este aspecto.

OFRENDA FLORAL EN LA BOCANA DE LA BAHIA

Como en años anteriores y en la bocaña de la bahía se llevó a cabo la ofrenda floral en recuerdo de los marinos fallecidos en acto de servicio. La misma se llevó a cabo en la mañana de la festividad del Carmen con la participación de los remolcadores de servicio en puerto, así como algunas falúas. En una de ellas iban las autoridades asistentes al acto, encabezadas por el comandante militar de la Marina don Franco Rodríguez Torres. Una vez que todas las embarcaciones se situaron en la bocaña de la bahía, el padre Hernández Francés, capellán de la Casa del Marino, rezó una oración en recuerdo de los marinos fallecidos y a continuación fueron arrojadas al mar varias coronas y ramos de flores, mientras los remolcadores hacían sonar sus sirenas.

ENTREGA DE PREMIOS DE LAS COMPETICIONES DEPORTIVAS

A continuación de la ofrenda floral se llevó a cabo en el estío de actos de la Casa del Marino el acto de la



Ofrenda floral en la bocaña de la bahía del puerto de Las Palmas, en la mañana de la festividad del Carmen.

entrega de premios a los vencedores de las competiciones deportivas que organizó el Sindicato Provincial de la Marina Mercante. Presidió dicha entrega su presidente, don Luis Navarro Rodríguez, acompañado de otras representaciones.

También en este acto se hizo entrega de los Premios Virgen del Mar que con carácter provincial se han concedido este año a los productores don Juan Ramos Gutiérrez, conductor de la Organización de Trabajos Portuarios, y don Manuel Santana Afonso, subencargado de la aguada de la Junta del Puerto. Igualmente se entregó en este acto el Premio Agrupación de Consignatarios de Buques a don Antonio Alonso River, que lleva treinta y seis años al servicio de la casa consignataria Miller y Cía., y el Ezequiel Hernández Blanco a don Francisco Chirino Santana, empleado de la Organización de Trabajadores Portuarios, por tener once hijos. ■ JUAN F. FONTE.

ESCALA DE UN BUQUE SOVIÉTICO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El buque de bandera soviética "Gruzita", procedente de La Habana, ha llegado a Las Palmas.

Durante la escala en esta ciudad se prohibió la bajada a tierra a un grupo de estudiantes cubanos que viajan hacia Odesa y que desde allí se dirigirán a Moscú para perfeccionar sus estudios. ■

CABO JUBY

EMBARRANCA UN PESQUERO MÁLAGUEÑO

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Han sido puestos a salvo los tripulantes del pesquero "José Giner", con base en Málaga, que embarrancó, por causas que se desconocen, en las inmediaciones de Cabo Juby, en el Sahara Occidental.

Los pescadores lanzaron un SOS que fue captado por la estación costera de Arrecife.

Alertado por las llamadas de socorro, acudió al lugar del accidente el pesquero "L. Miral", que recogió a los naufragos que habían abandonado el barco en botes salvavidas ante el peligro de que zozobrara.

El patrón de costa del "José Giner" se ha negado a abandonar el pesquero, a pesar de las recomendaciones que en tal sentido le han hecho sus compañeros. El criterio de las autoridades es que la embarcación no se puede recuperar. ■

ULTIMA HORA

EL SUBSECRETARIO DE PESCA DEL CANADA, EN ESPAÑA

MADRID.—El subsecretario del Medio Ambiente y Pesca de Canadá, señor Blair Seaborn, llegó al aeropuerto de Barajas procedente de Londres, al frente de una delegación del Departamento.

La delegación canadiense se entrevistará en Madrid con miembros de la Subsecretaría de Marina Mercante y con una serie de armadores españoles cuyos barcos van a faenar en aguas de aquel país.

Entre los proyectos de estas entrevistas figura la aplicación del acuerdo pesquero hispano-canadiense que se firmó el pasado mes de junio y que contempla las operaciones de carga y descarga en puertos canadienses.

La delegación canadiense, que llegó a España en visita oficial, fue recibida en el aeropuerto de Madrid por el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Franco; director general de Pesca, Víctor Moro, y otras personalidades. ■

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. A.

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



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORÍFICOS -
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES

F L O T A

"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

UNIVERSITARIOS CANADIENSES, EN SANLUCAR DE BARRAMEDA

Acto de clausura, que presidió la alcaldesa de Saint John's, a quien acompañaban el representante del gobernador civil de Cádiz, vicesecretario general del ISM, alcalde de Sanlúcar, otras autoridades y profesorado.



IV CURSO INTERNACIONAL DE VERANO EN EL PICACHO

SANLUCAR DE BARRAMEDA.— Durante todo el mes de agosto se ha celebrado en el colegio El Picacho un nuevo Curso Internacional de Verano, ya en su cuarta edición, que el Instituto Social de la Marina organiza y patrocina para universitarios de las ciudades de Saint John's y Saint-Pierre et Miquelon (Terranova).

Han asistido al mismo veinte alumnos, estudiantes de lengua española de la Memorial University de Saint John's y del liceo de Saint-Pierre. Los temas principales del curso han sido lengua, literatura y arte españoles, habiéndose impartido también clases especiales de cocina, canciones y bailes españoles. Han completado luego el

programa del curso una serie de actividades extraordinarias, compuestas concretamente por un ciclo de actividades culturales y por visitas y excursiones a lugares de la zona de interés artístico, todo ello cuidadosamente seleccionado con vista de ofrecer a los participantes una muy completa visión de conjunto de la España auténtica.

En el desarrollo de este curso hay que destacar un hecho importantísimo que, sin duda, le da un carácter especial sobre los celebrados anteriormente. Se trata de la visita al colegio de la alcaldesa de Saint John's, señora Dorothy Wyatt, interesante mujer, gran amiga de España, llena de inquietud por cuanto signifique promocionar los valores culturales, artísticos y espirituales entre los hombres, así como del entendimiento y colaboración entre todos los pueblos. Llegó el colegio el día 25 y se incorporó a las actividades del curso, conviviendo los días finales del mismo en íntima relación con profesores y alumnos, en un contacto directo con el ambiente, lleno de calor y entusiasmo, que todos, tanto el personal organizador del curso como los propios alumnos asistentes, han puesto en su mejor desarrollo.

El día 30 tuvo lugar la clausura, que resultó sumamente brillante. El acto estuvo presidido por la alcaldesa, a la que acompañaba don Fernando Sánchez García en representación del gobernador civil

de la provincia; también figuraban en la presidencia el alcalde de Sanlúcar, don Pedro González Salcedo; el vicesecretario general del Instituto Social de la Marina y director de estos cursos, don Gerardo Harguindegay Banet, otras autoridades locales y profesorado.

Tras la lectura de la Memoria final del curso, se procedió a la entrega de diplomas a los alumnos asistentes. Seguidamente, el alcalde de la ciudad hizo uso de la palabra para encomiar la labor del Instituto Social de la Marina en Sanlúcar, y para manifestar públicamente su satisfacción por la presencia en los cursos de su colega la alcaldesa de Saint John's, con quien ya venía manteniendo contactos a través de cursos anteriores. Habló a continuación la alcaldesa, quien pronunció un hermoso discurso en el que elogia el espíritu de universalidad del noble pueblo español, puesto de manifiesto en empresas grandes como la de descubrimientos de nuevos mundos y en este su constante afán por intercambiar ideas y estrechar lazos de amistad entre todos los hombres de la Tierra. A continuación hizo entrega a la ciudad de Sanlúcar de una bandera de los Juegos Olímpicos Nacionales de Canadá. Cerró el acto el representante del Gobernador Civil, quien dedicó sus palabras a elogiar la actividad cultural que el Instituto Social de Marina desarrolla en esta provincia a través del colegio El Picacho, centro al que calificó de modelo en su género y al que viene observando con admiración creciente por su gran actividad en pro de toda manifestación cultural y artística. Finalizó animando al Instituto y al colegio El Picacho a proseguir esta tarea emprendida y que tanto prestigio y beneficio proporciona a la provincia gaditana.

Como último acto se tuvo la comida de hermandad, a la que asistieron los componentes del curso y el personal del colegio El Picacho. A los postres hubo palabras de los alumnos, de los profesores, y mucha emoción en todos. La señora alcaldesa pronunció unas palabras de agradecimiento en español; el director del curso redondeó la serie de pequeños discursos con unas interesantes palabras, en las que apremiaba y urgía a todos a seguir afanándose por conseguir la concordia y la amistad entre todos los hombres como miembros que, al final, somos de una misma familia.

Siguió la entrega de premios a los alumnos ganadores en los distintos certámenes académicos celebrados. Luego se inició una fiesta familiar donde los alumnos hicieron gala de lo aprendido durante el curso, tanto en baile como en canciones populares españolas. ■



A su llegada al colegio de El Picacho, los alumnos dieron la bienvenida a la señorita Dorothy Wyatt, alcaldesa de Saint John's (Terranova).



Recepción oficial en el Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda a todos los componentes del curso. El alcalde (en la fotografía, a la derecha) pronunció unas palabras de salutación y destacó la importancia de la labor que se realiza en el colegio El Picacho.

CAMPAÑA "MEDITERRANEO I"

MADRID (Redacción).—Por el Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona —Patronato Juan de la Cierva— se tiene previsto para el próximo día 6 de octubre la iniciación de un programa de estudio del Mediterráneo español. De dicho programa, que tiene un indudable interés científico, reproducimos a continuación un amplio resumen:

Al fundarse el Instituto de Investigaciones Pesqueras, con sus distintos laboratorios costeros en Blanes, Vinaroz y Castellón, se iniciaron los trabajos oceanográficos de la plataforma mediterránea que se vieron limitados en su desarrollo por la falta de medios, lo que motivó que estos estudios se realizaran en zonas muy próximas a la costa. En el transcurso del tiempo, en estaciones fijas y de forma más o menos secuencial, se realizaron una serie de trabajos hidrográficos y planctónicos que permitieron obtener un conocimiento parcial del ecosistema nerítico, al mismo tiempo que plantearon una serie de interrogantes que debían ser atacados para su resolución.

En consecuencia, se hace necesario realizar un estudio general del Mediterráneo occidental abarcando un área más amplia, alrededor de las islas Baleares y frente a la Península Ibérica, con el fin de resolver los problemas planteados, gracias a que actualmente se puede disponer del B/O Cornide de Saavedra. Para tal fin, una comisión de científicos formada por los responsables de los distintos grupos de trabajo en Barcelona, ha propuesto un vasto plan de campañas a realizar en el Mediterráneo occidental, con vistas a estudiar su ecosistema marino.

AREA DE ESTUDIO

El área de estudio, que abarca unas 60.000 millas cuadradas, se especifica claramente en el mapa adjunto y se extiende entre el meridiano 05° 00', la costa española desde el cabo de Creus hasta el cabo de Gata, el paralelo 42° 30' 00" N y la línea que en sentido NE-SW une los puntos geográficos 39° 30' N 05° 00' E y 36° 30' N, 02° 00' E.

JUSTIFICACION DEL ESTUDIO

A pesar de la existencia en sus márgenes de un relativamente elevado número de laboratorios, los estudios hidrográficos llevados a término en la región han sido hasta la fecha más bien escasos y fragmentarios. Desde las campañas del THOR en 1908-1910, las del XAUEN (DE BUEN y NAVARRO, 1937) y las del LACAZE-DUTHIERS (FURNESTIN, 1960) no han sido realizadas investigaciones oceanográficas que cubriesen la totalidad de la región. Existen, sí, diversos estudios de las zonas costeras (Castellón, Palma, Barcelona, Blanes), generalmente impulsados por fito y zooplanctólogos, que han producido una información temporal de gran valor para la comprensión de los fenómenos hidrográficos y ecológicos.

Sin embargo, existen todavía un gran número de cuestiones de gran interés oceanográfico que se encuentran sin respuesta adecuada. Tales son el origen de las aguas superficiales estivales, la extensión afectada por la homogeneidad vertical de invierno, la estacionalidad de la circulación general, su relación, su relación con la meteorología, etcétera, todas ellas de trascendental importancia para el análisis del ecosistema marino. Por otro lado, los procesos de enriquecimiento por nutrientes de las aguas de la zona eufótica mediante mecanismos convectivos en invierno y difusivos en verano, así como la importancia de los aportes por las aguas continentales son otros tantos problemas de capital importancia en relación con la productividad biológica de la región.

A diferencia de la hidrografía, el fitoplancton de las zonas neríticas es bastante conocido gracias a los trabajos de MARGALEF y colaboradores. En el aspecto sistemático, después de casi veinticinco años de estudios conti-

nuidos, se conoce bastante bien la flora que habita la plataforma; sin embargo, en lo que a poblaciones se refiere, es muy posible que en áreas alejadas de la costa puedan hallarse asociaciones específicas, propias de determinadas condiciones hidrográficas, que nos servirán para confirmar si los grupos de algas característicos de ciertos tipos de aguas puedan utilizarse como indicadores biológicos.

Asimismo, la sucesión específica, tal y como se concibe hoy en áreas neríticas, posiblemente pueda presentar notables variantes en alta mar, siendo que su evolución va íntimamente ligada a las características hidrográficas.

El aspecto de la producción podrá abordarse en áreas pelágicas. Si, por una parte, conocemos sus fluctuaciones anuales sobre la plataforma y su variación en sentido latitudinal (crecimiento de S a N), poca cosa sabemos en cuanto a las variaciones experimentadas a medida que nos alejamos de la costa, más allá del talud continental. En este aspecto, una vez más, las condiciones hidrográficas serán las que mayor influencia tengan respecto a la distribución de nutrientes y, en consecuencia, sobre la producción de las diferentes zonas.

En lo que concierne al zooplancton, posiblemente el Mediterráneo sea una de las zonas más estudiadas del mundo. Sin embargo, la mayoría de los trabajos son fragmentarios, sobre todo en lo que se refiere a las regiones pelágicas, puesto que abordan principalmente el aspecto sistemático, dando, a lo sumo, anotaciones de abundancias con referencia a las profundidades de pesca y a los parámetros físicos registrados en la misma estación de captura. Son trabajos esporádicos y de relleno que constituyen un aditamento a la verdadera investigación de la campaña que acostumbra ser de tipo hidrográfico. Por lo general, no hay secuencia alguna en el estudio y constituyen una visión muy parcial del plancton animal.

No ocurre igual con el zooplancton nerítico; un repaso bibliográfico nos pone de manifiesto la existencia de estudios secuenciales a lo largo de uno o varios ciclos anuales en determinadas áreas cercanas a centros de investigación costeros (Argel, Castellón, Barcelona, Banyuls-sur-Mer, Marsella, Villefranche-sur-Mer, Mónaco, Nápoles). Por lo que se refiere a la costa española, tanto en la zona nerítica catalana como en la levantina (Castellón), especialmente en esta última, nuestro Instituto ha realizado estudios secuenciales que abordan prácticamente todos los grupos del zooplancton. Se han registrado en ellos las diversas comunidades de plataforma entre las que han aparecido, de forma esporádica, poblaciones alóctonas de indudable origen pelágico. Estos grupos animales apenas han sido estudiados debido a que viven generalmente en alta mar y en zonas del talud o a gran profundidad. Lo mismo podría decirse de las comunidades batipelágicas, que prácticamente están por estudiar y en general se han dado pocas ocasiones que permitan establecer una relación entre las comunidades planctónicas y las masas de agua existentes en el Mediterráneo.

OBJETIVOS DE LA CAMPAÑA

A continuación exponemos en forma esquematizada los diferentes aspectos oceanográficos a estudiar, que constituyen los subprogramas incluidos en la campaña propuesta.

I. Hidrografía

Se incluyen aquí aquellos aspectos hidrográficos que de una manera directa afectan al ecosistema marino, tales como:

- 1) Circulación general dentro del área con especial atención al intercambio de masas de agua con las regiones colindantes y su relación con las condiciones meteorológicas.

- 2) Procesos de fertilización de la zona fótica en relación con la destrucción otoñal de la termoclina y posible iniciación de los mecanismos de convección.

II. Fitoplancton

- 1) Dinámica de las poblaciones de fitoplancton y sus relaciones con las características hidrográficas.
- 2) Estimación de la producción primaria de las diferentes áreas neríticas y pelágicas.
- 3) Establecimiento de un balance de los ciclos de nutrientes más importantes. Su distribución en relación con la dinámica del agua.
- 4) Integración de un estudio de parámetros globales referentes a la estructura y fisiología de las poblaciones de fitoplancton dentro de un marco ecológico general.

III. Metabolismo del nitrógeno

IV. Zooplancton

- 1) Distribución espacial y temporal de las poblaciones zooplánctonicas (holo y meropláncton) en relación con las masas de agua. Aspectos cualitativos (sistemática, especies indicadoras) y cuantitativos (biomasa).
- 2) Metabolismo del zooplancton en diferentes niveles fóticos.

V. Necton

- 1) Distribución de biomasa y migraciones verticales de las poblaciones nectónicas, con especial referencia a los ciclos diarios y estacionales.
 - a) Evaluación de las poblaciones de determinadas especies de peces a partir de huevos, larvas y fases juveniles pelágicas.
 - b) Estudio de la capa difusora profunda (DSL), su evolución diurna e identificación biológica de la misma.
 - c) Movimientos de los organismos vivos y formación/disgregación de acúmulos.

VI. Interfase sedimento/agua

- 1) Características físicas y químicas de los sedimentos (granulometría, oxígeno, pH, materia orgánica, etcétera).
- 2) Reconocimiento y distribución de las comunidades macrobentónicas de plataforma y talud. Sus relaciones con las características ambientales.

METODOLOGIA

Operaciones que se desarrollarán a bordo

Se ha previsto realizar un total de 45 estaciones de las cuales 22 están situadas en puntos de profundidad inferior a los 1.000 metros; 10, entre los 1.000 y 2.000, y las 13 restantes sobre fondos superiores a los 2.000 metros.

Al señalar las estaciones se ha tenido en cuenta la posibilidad de establecer cortes hidrográficos más o menos perpendiculares a la costa unos, y otros siguiendo la dirección del vulgarmente llamado "canal" existente entre las Baleares y la Península.

En cada estación se llevarán a cabo las siguientes operaciones:

Toma de datos atmosféricos. Temperatura del aire. Velocidad y dirección del viento. Presión atmosférica. Nubosidad, visibilidad y mediciones de radiación en superficie.

Toma de datos hidrográficos. Dirección y altura de las olas y profundidad de visión del disco de Secchi.

Inmersión del cable hidrográfico con botellas NISKIN, provistas de termómetros basculantes (protegidos y no

SERA REALIZADA POR EL PATRONATO JUAN DE LA CIERVA DE BARCELONA

rotegidos), a las siguientes profundidades en metros: 0, 5, 0, 20, 30, 40, 50, 75, 100, 125, 150, 200, 250, 300, 400, 00, 600, 700, 800, 1.000, 1.200, 1.500, 2.000, 2.500, de acuerdo con la profundidad de la estación. Asimismo se tomarán datos hidrográficos de otras profundidades: en la zona de la termoclina, si esta fuese muy marcada, o de niveles donde haya un fuerte gradiente en la concentración de nutrientes.

Simultáneamente con dichas estaciones y también entre ellas, especialmente cuando la distancia sea grande, se efectuarán perfiles verticales de temperatura de los 150 primeros metros con toma de muestras mediante el uso de una Rosette en aquellas profundidades que se estimen interesantes.

Análisis químicos. Con las muestras de agua tomadas durante las estaciones hidrográficas, se efectuarán medidas de salinidad, oxígeno disuelto y análisis de nutrientes (nitrito, nitrato, silicato y fosfato).

Biología. Con vistas a los análisis biológicos a realizar, en cada estación se tomarán, además de las muestras de profundidad obtenidas con las botellas NISKIN, otras en niveles estándar de 0, 10, 20, 30, 50, 75 y 100 metros con botellas tipo Van Dorn (modificada) para análisis diversos.

Bacteriología

Se realizarán determinaciones de nitrógeno particulado en todas las estaciones y en los mismos niveles de toma de muestras para pigmentos y producción.

Asimismo se efectuarán recuentos bacterianos sobre placa de distintos grupos fisiológicos: heterótrofos aerobios, fijadores y utilización de distintos substratos. Finalmente y para evaluar la importancia de la fijación de nitrógeno en un mar pobre en elementos nutritivos se llevarán a cabo los correspondientes análisis por el método de la reducción de acetileno en todas las estaciones y en unos diez niveles.

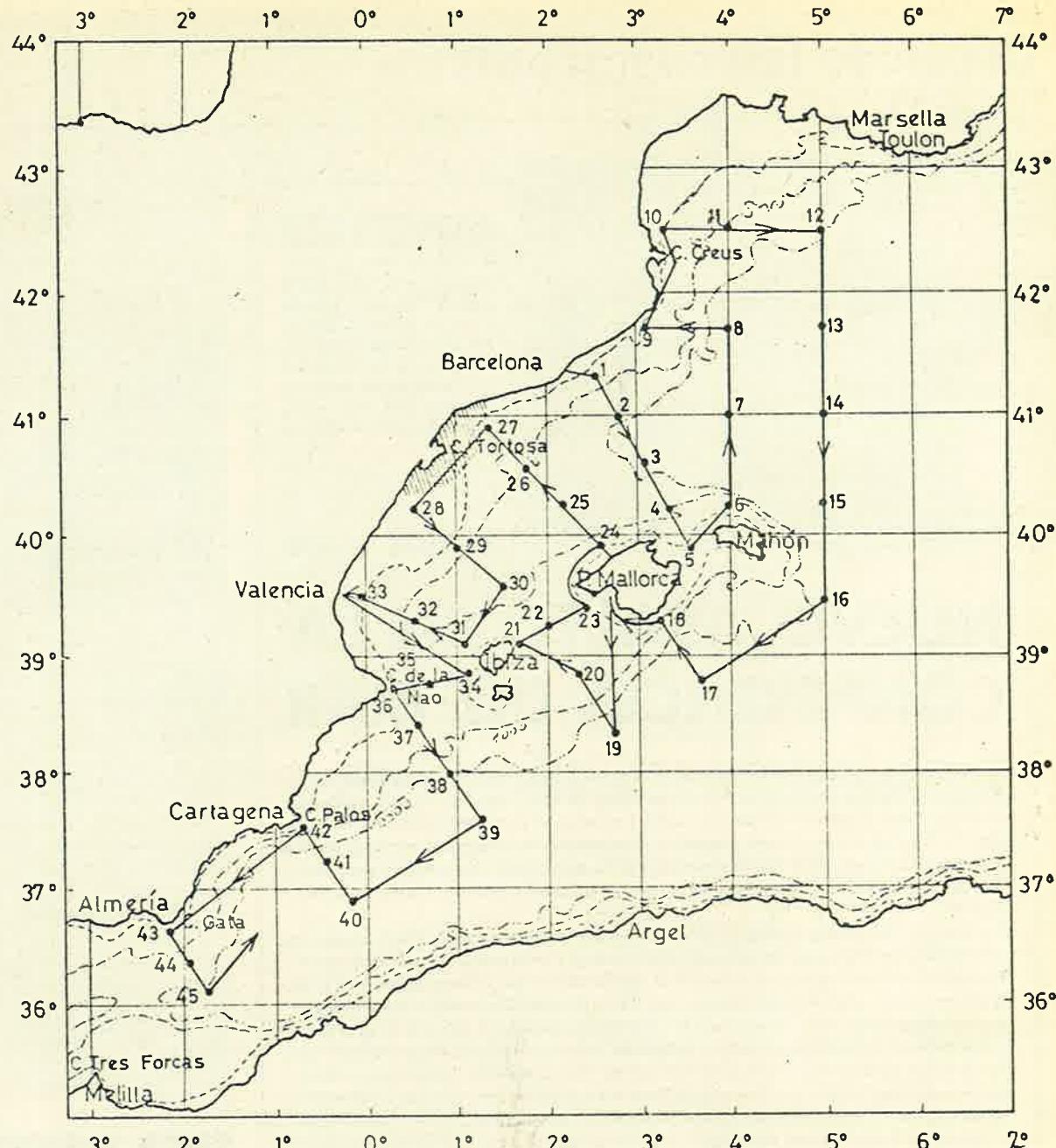
Fitoplancton. Para el estudio sistemático y recuento de células de fitoplanctón se fijarán con lugol muestras de 125 ml. de los siguientes niveles: 0, 10, 20, 30, 40, 50, 75, 100, 125, 150, 200 y 500 metros en las estaciones oceánicas, y hasta donde la profundidad lo permita, en las neríticas.

Para análisis de pigmentos, se tomarán muestras en 0, 20, 50, 75 y 100 metros; paralelamente y para la fijación del carbono (C^{14}), a 0, 20, 50 y 75 metros. Las incubaciones se harán en superficie haciendo uso de filtros que dejen pasar 10 y 1 por 100 de luz, además de la directa (del 100 por 100) y se realizarán a plena luz solar. En caso de no ser posible, se utilizará luz artificial de 1.500 W.

En los mismos niveles en que se determinen pigmentos clorofílicos y se valore la producción primaria, se estudiará la asimilación por el fitoplancton de NO_3^- y NH_4^+ por N^{15} .

Asimismo se llevarán a cabo recuentos de partículas con el contador COULTER en muestras sin fijar. Con el modelo TA se realizará una medida de la abundancia total y un espectro de la distribución de volúmenes en un número apropiado de canales no inferior a 6.

Zooplancton. En las estaciones pelágicas se efectuarán pescas verticales con red WP-2, de 250 micras de malla,



entre los niveles siguientes, 1.000-500, 500-200, 200-50, 50-0 metros, asimismo se realizará una pesca vertical de 200-0 metros con red WP-2 de 200 micras de malla para los valores de biovolumen. En las estaciones neríticas aquellas pescas se efectuarán entre los niveles que permita su profundidad.

En las mismas profundidades en que se recojan las muestras de agua para los estudios de productividad, se tomarán muestras de agua de 12-15 litros para la valoración de la biomasa que no atraviese la malla de 50 micras, y para los estudios del metabolismo.

En todas las estaciones se llevarán a cabo pescas horizontales con red para larvas e inclinadas con red Bogorov (de 250u) por encima de la termoclina para terminar con la pesca de meropláncton (red Bongo) entre los 200-300 metros y la superficie. Finalmente, en grandes profundidades y en determinadas estaciones se utilizará el sistema Bongo de apertura y cierre para el estudio de las comunidades abisales.

Necton. En las estaciones cercanas al talud se efectuarán pescas con el arte pelágico de Isaac y Kidd en los niveles donde se detecte la capa difusora profunda (DSL). La duración de las mismas será de treinta minutos a una velocidad de cuatro nudos.

Bentos. Con vistas al estudio de las comunidades macrobentónicas de plataforma y talud, se tomarán muestras de fondo (en estaciones de hasta 1.200 metros de profundidad) con draga Van Veen, un corer y una muestra de

agua de un nivel situado a un metro de altura sobre fondo.

Análisis y registro en continuo. Entre estaciones se efectuará el análisis secuencial y en continuo de superficie, de los parámetros químicos y de las poblaciones de fitoplancton, registrándose a su vez la temperatura y salinidad.

Asimismo, se tendrán en funcionamiento en forma continuada los sondadores de eco para la detección y evaluación de la biomasa pelágica y de concentraciones de plancton (en especial de la capa difusora profunda (DLS), principalmente en zonas próximas al talud). Se dejará funcionar continuamente el sondador EK-38 conectado con el integrador de ecos.

Toda la información en continuo se recogerá en Datta-Logger para ser procesada posteriormente en el ordenador.

Estudio particular de las áreas próximas a la desembocadura del río Ebro. Despues de realizar la presente campaña, se llevarán a cabo determinados estudios hidrográficos en la zona de la desembocadura del Ebro (sombreada en el mapa adjunto) con vistas a dilucidar la estructura hidrográfica de la misma. A tal efecto se efectuarán barridos continuos durante cuarenta y ocho horas con análisis en dos niveles, lo que obligará a utilizar un divergente equipado con sensores y unidad de bombeo, haciéndose necesario reducir la velocidad de desplazamiento del buque a tres nudos. ■

Cronicas Internacionales



El secretario de Estado de los Estados Unidos, Kissinger, dirige unas palabras en el término de un almuerzo que se celebró con los líderes de las delegaciones de los países asistentes a la Conferencia sobre el Derecho del Mar, celebrada en la ONU.

ESTADOS UNIDOS

NUEVO ASALTO EN LA CONFERENCIA DEL MAR

NACIONES UNIDAS (De nuestro corresponsal, JOSE MARIA CARRASCAL).— Imagino que lo que interesa a los lectores de "Hoja del Mar", respecto a lo que pueda salir de la Conferencia sobre el Derecho en mares y océanos, se centra principalmente en torno a la pesca y a su próxima regulación internacional. Por desgracia, ese tema ha ido pasando poco a poco de la más urgente actualidad, para quedar más y más en segunda línea, mientras el de fondos marinos emerge como el verdadero caballo de batalla de la Conferencia.

Nunca se ha visto más claro que al iniciarse esta sesión extraordinaria de la misma, en el Palacio de las Naciones Unidas, patrocinadora de la Conferencia, a primeros de agosto en Nueva York. La pesca es ya de hecho un asunto sobre el que reina consenso, que si no satisface a todos, al menos parece que no hay forma de cambiarlo, como el tema aguas jurisdiccionales. Estas van a extenderse a las doce millas, mientras la faja que alcanza hasta a 200 millas de la costa se convierte en la llamada "zona económica", nuevo concepto que está a medio camino entre el mar territorial y el mar libre o alta mar. En esta zona, el Estado ribereño tiene derechos y tiene obligaciones. Está obligado, por ejemplo, a permitir el paso de buques de otras banderas en completa libertad, pero retiene, por otra parte, "la jurisdicción sobre los recursos económicos, tanto en las aguas como en la plataforma continental bajo ellas. Dado que la pesca se concentra, ya en la primera franja territorial, ya en esta segunda franja económica, el futuro no se presenta bien para las potencias pesqueras. "Hay que contar, dice un miembro de la delegación española, con las 200 millas en adelante. Lo único que estamos intentando es que la soberanía sobre la pesca en ellas no sea absoluta, como en las doce primeras y como quieren algunos Estados ribereños. Nuestro objetivo, como el de otros muchos países, es que esos Estados costeros se conviertan en una especie de guardianes de las riquezas pesqueras en esa zona, pero obligándose a compartir la si no son capaces de aprovecharla ellos completamente, y respetando los 'derechos históricos' —aunque este concepto no gusta mucho a las naciones jóvenes—, de los pescadores de otros países en aquellas aguas". Es en lo que se está, y sobre lo que se discute en la comisión correspondiente. Pero el establecimiento de la zona económica en las primeras 200 millas, con inclusión de la pesca, parece ya cosa hecha.

Pero como apuntaba al principio, el gran tema en debate es quién explotará los tesoros de los fondos marinos, las reservas minerales que allí se encierran desde hace miles de años. Los países sin desarrollar, que son los más, quieren declarar esa riqueza "patrimonio común de la Humanidad", y, por tanto, someterla a la autoridad de una organización supranacional, que daría los permisos de explotación y controlaría las ganancias. Estas naciones del Tercer Mundo no sólo recelan de la explotación particular del subsuelo marino, porque ello les privaría de una importante fuente de ingresos, procedentes de los beneficios que repartiera esa administración internacional, sino por temer que dichos fondos se conviertan en suministradores de las materias primas que hoy constituyen la principal, por no decir única, fuente de ingresos de los citados países. Para algunos de ellos, esa competencia podría ser fatal. Los países industriales, en cambio, quieren manos libres para que sus grandes empresas, provistas de la técnica necesaria, comiencen por su cuenta dicha explotación. Se cree, por ejemplo, que sólo una sección del océano Pacífico, al Suroeste de Hawái, contiene tal acumulación de nódulos de manganeso, níquel y otros metales, que su valor está estimado en 5.000 millones de dólares.

Sobre esos billones se centra la pelea en esta ronda de la Conferencia del Mar. El gran peligro que se cierne sobre ellas es que, como no haya acuerdo de aquí al 17 de septiembre, cuando debería acabar, la paciencia de algunos países, como los Estados Unidos, se acabará, y comenzarán a actuar por su cuenta y riesgo. Henry Kissinger ya ha advertido a los reunidos que esta es la última oportunidad, y tanto Congreso como Senado norteamericano han aprobado por ley las 200 millas, así que están dispuestos a dar luz verde a sus multinacionales para que se lancen sobre las riquezas del subsuelo. En resumen, aunque el 85 por 100 de los temas de la Conferencia están resueltos, el 15 por 100 restante resulta cada vez más difícil de resolver. Pero el tiempo apremia, y como esta vez no se consiga, en vez de un nuevo Derecho del mar, tendremos la ley de la jungla en los océanos. ■



TRES MUCHACHOS DESCUBREN UN TESORO MEDIEVAL

VEJBY (Costa Norte de Dinamarca).—Tres muchachos de quince años de edad, Lars Egesoe, Jesper Egesoe y Carsten Soenderley, han descubierto en las costas de Vejby, a poca profundidad, un auténtico tesoro medieval, compuesto por monedas y otros objetos de oro, que proceden de los restos de un barco inglés hundido en 1338. Los jóvenes comunicaron en seguida su hallazgo y las piezas han sido recogidas por el Museo Nacional danés, que las expondrá al público. Los tres chicos han recibido una buena recompensa por su trabajo. ■ (Fotos: JESPER STORMLY-EUROPA).





Ante el límite de aguas canadiense y zonas prohibidas por la ICNAF, en Terranova

PREOCUPACION POR EL PORVENIR DE LA FLOTA BACALADERA ESPAÑOLA

SAINTE PIERRE ET MIQUELON, Terranova (De nuestro corresponsal). — Después de un mes de junio de regular movimiento de parejas españolas, que entraron a completar víveres y combustible para finalizar la primera campaña bacaladera de este año, el mes de julio fue de clama casi chicha, pues sólo entraron dos parejas, también a completar consumos y víveres para finalizar la pesca y hacer ruta a España, y un congelador, el "Combaroya III", a dejar un tripulante enfermo que más tarde sería repatriado, al terminar su buque las faenas de pesca.

El mes de agosto, en su primera mitad, también es de poco movimiento, pues sólo han entrado dos parejas bacaladeras, una a dejar un accidentado y la otra a completar víveres y combustible, aunque esperamos que en la última decena entren más parejas españolas, ya que son varias las que de regreso de España están pes-

cando por esta zona. Si ha habido pocas entradas de pesqueros españoles, en cambio fueron bastantes los buques japoneses que hicieron escala en este puerto para transbordar o descargar pescado congelado, así como también algún pesquero ruso.

Asimismo entran numerosos yates de pequeño tonelaje y alguno que otro de mediano porte, tal como el "Serendipity", de bandera liberiana, con base en Mallorca, que es un lujoso yate de 1.345 toneladas de registro bruto propulsado por dos motores de 1.800 HP. cada uno, con 31 tripulantes y 12 pasajeros. Permaneció varios días en este puerto. Entraron también dos veleros, con motor auxiliar, el "Belle Espoir II", matrícula de Brest, de 100 toneladas de registro, aparejado de bergantín goleta con tres palos, y el "Rara Avis", de 135 toneladas, matrícula de Cheburgo, con tres palos que aparejan de goleta. El primero tomó parte en la regata

de Bermudas a Rhode Island. Hemos tenido también la satisfacción de saludar a Eric Tabarly, vencedor de la regata en solitario de travesía del Atlántico en su velero "Pen-Wick VI".

Actualmente está fondeado en la rada de Saint-Pierre el mercante liberiano "Goldar Frost", de 7.000 toneladas, que está recibiendo pescado congelado de varios pesqueros japoneses, y en este mercante toda la tripulación es española, siendo riojano el capitán; oficialidad, vascos y gallegos, y el resto de la tripulación, tanto de cubierta y máquinas, como de fonda, gallegos.

La población de Saint-Pierre está muy preocupada por el porvenir de la flota española bacaladera que viene normalmente a este puerto, ya que temen, con razón, que con el límite de las aguas de pesca canadienses y con las zonas prohibidas por la ICNAF para nuestros bacaladeros, restrinjan o supriman las escalas en este puerto, donde

una gran parte de la población vive de cara a los buques de pesca, pues para los bares, comercios, restaurantes, taxis, etcétera, sin contar los prácticos del puerto, Aduanas, hospital, consignatarios, etcétera, la flota española ha sido durante una veintena de años una buena fuente de ingresos a la economía de estos habitantes.

Desde hace dos meses, estas islas han pasado de Territorio de Ultramar a Departamento de Ultramar con los mismos derechos y obligaciones que los demás departamentos franceses. Esperemos que este cambio sea una mejora y ayuda al desenvolvimiento de las islas.

Toda la colonia española hemos recibido con alegría la noticia de la concesión al doctor José Luis Alarcos, por el Instituto Social de la Marina, de la medalla de plata al Mérito Social Marítimo, ya que después de tantos años con nosotros se le aprecia y recuerda con cariño. ■ JOSE LUIS LOURIDO.

NORUEGA VENDE BACALAO A PORTUGAL

Varias empresas noruegas han firmado un contrato con Portugal para el suministro de bacalao seco y bacalao verde por valor de 120 millones de coronas. El contrato es uno de los más importantes en la historia de la industria pesquera noruega. En total, las ventas ascienden a 8.000 toneladas de bacalao seco y 3.000 toneladas de bacalao verde, y las entregas empezarán en mayo.

LA INDUSTRIA PESQUERA PORTUGUESA BUSCA LA AYUDA NORUEGA

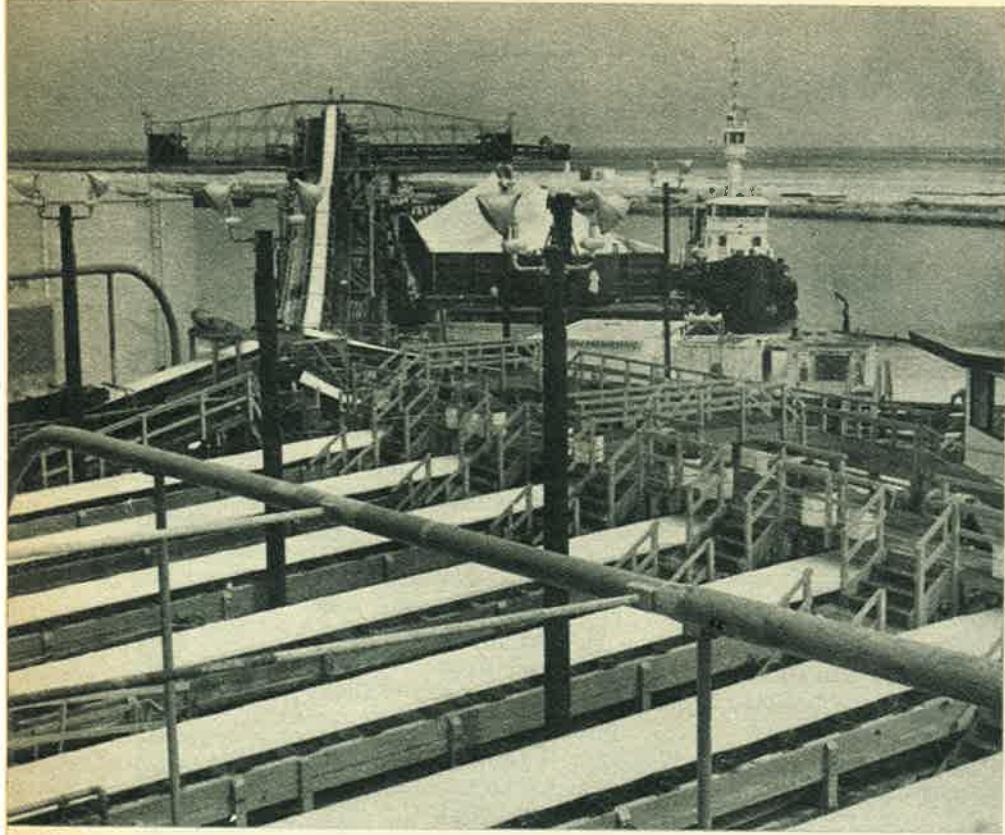
El Gobierno noruego ha decidido que Portugal se acoja a las normas especiales que rigen para los beneficios estatales a las exportaciones.

PROYECTO PESQUERO DE NORUEGA PARA TANZANIA

Noruega ha firmado un acuerdo con Tanzania para el desarrollo y mejora del Centro de Fomento de Pesquerías en Mbgani.

Tanzania ha solicitado asistencia para el desarrollo de la industria pesquera del país. Este posee importantes recursos pesqueros y dicha cantidad provee la base para amplios incrementos en las capturas.

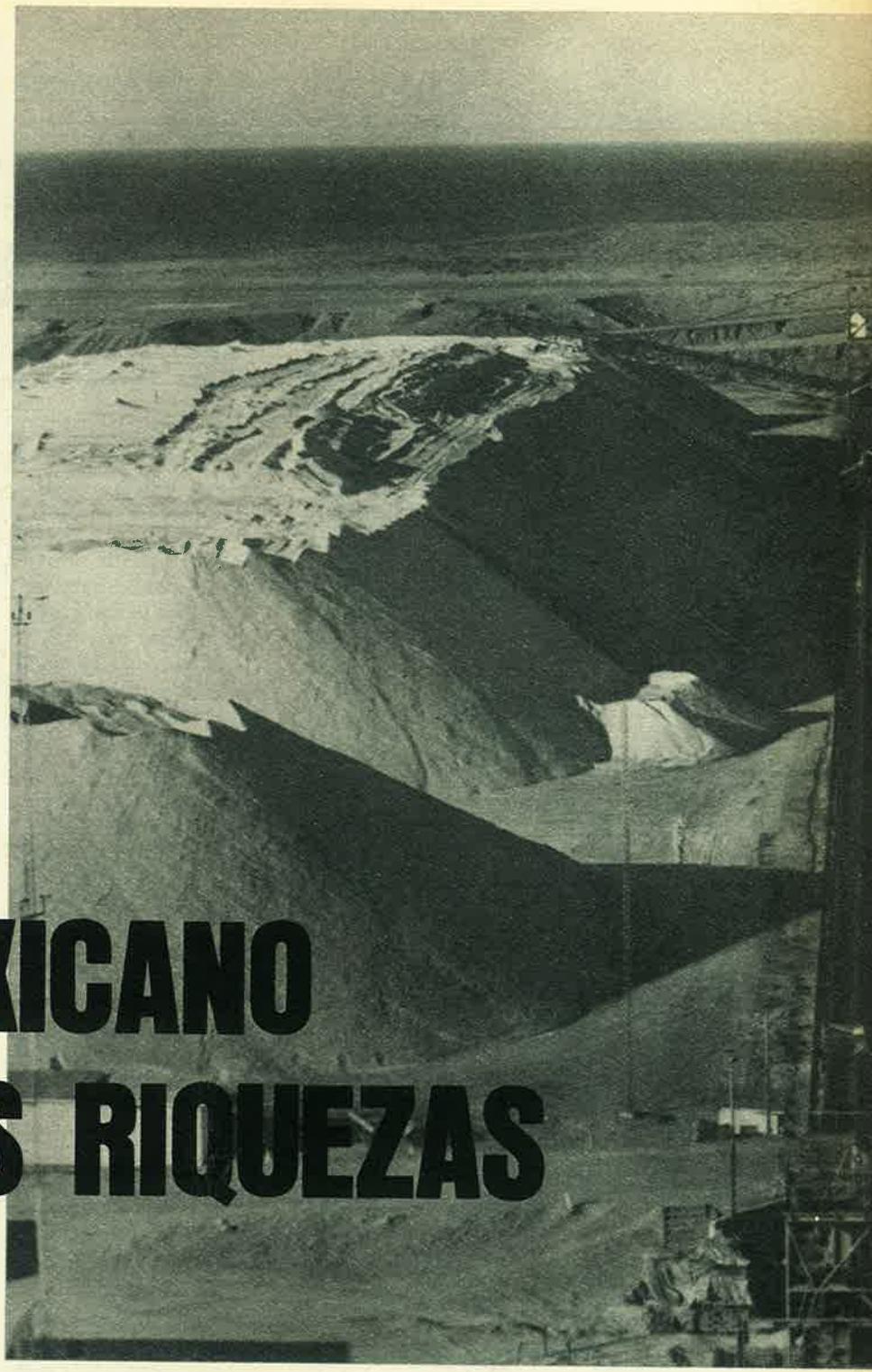
El proyecto al que ahora va a contribuir Noruega incluye la adquisición de buques-escuela, la construcción de una estación de desembarco, un muelle y un taller de maquinaria, la conservación de buques y la adquisición de equipo para una compañía armadora de buques de madera. Se espera que la asistencia ascienda a 17,5 millones de coronas. ■



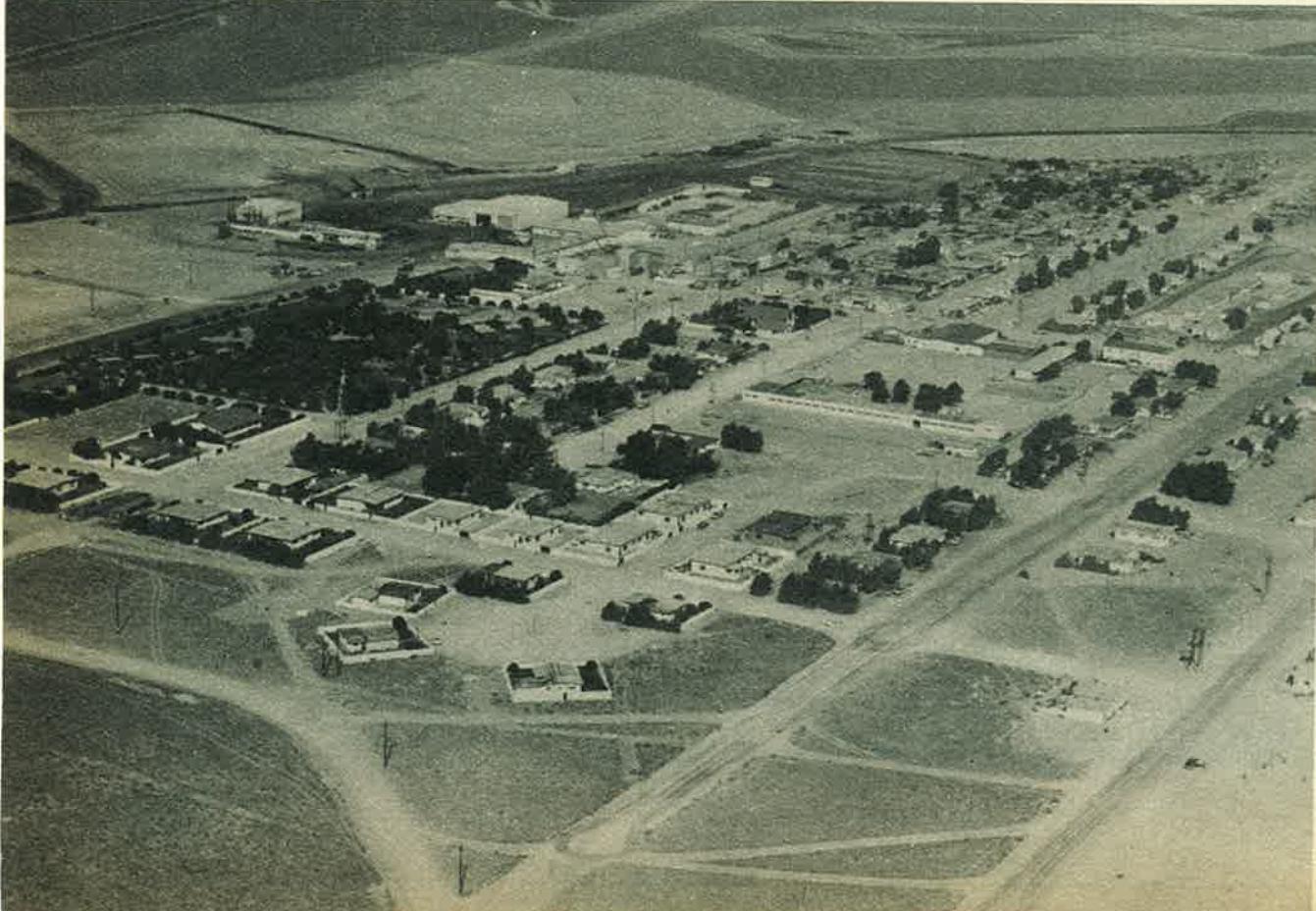
"Chaparritos": lugar del lavado de la sal.

CRONICA DE MEXICO

EL PUEBLO MEXICANO LUCHA POR SUS RIQUEZAS NATURALES

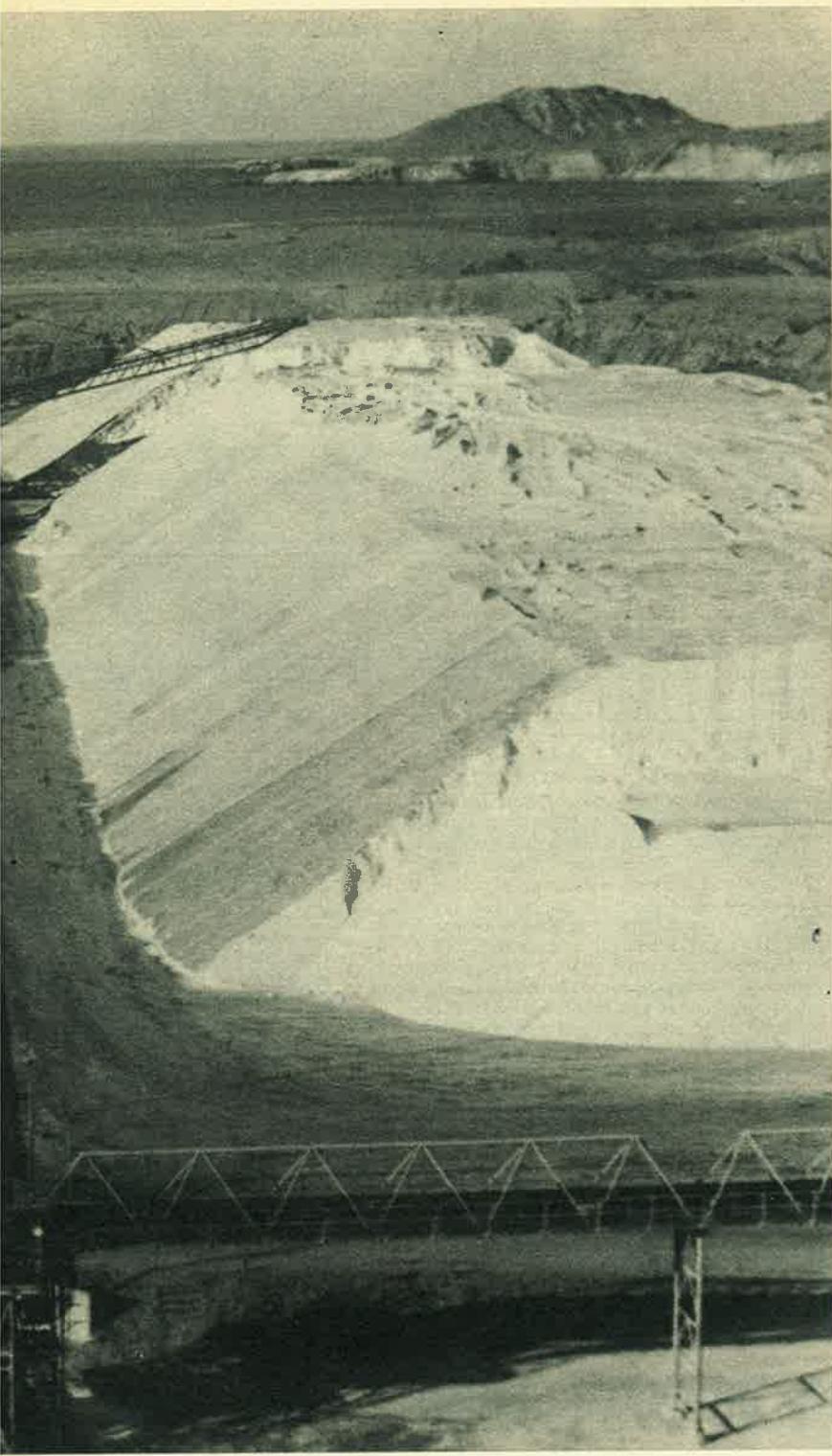


Un millón de toneladas de sal se en-
cuentran apiladas en Punta Morro.



HACIA LA
NACIONALIZACION
DE LAS SALINAS
DE LA "LAGUNA
OJO DE LIEBRE"

En el Estado de Baja California se en-
cuentra el Poblado de Guerrero Negro.



Al fondo, isla Natividad. En primer plano, el muelle de Punta Morro.

las barcazas hasta con siete mil toneladas de sal y llevarlas a Cedros.

Al personal mexicano no se le otorgaban permisos ni vacaciones como establece la Ley. Trabajaba día y noche, sin horario. En cambio, a los canadienses se les traía su provisión desde Estados Unidos, y cuando trabajaban un mes se les enviaba a la casa de visitas y posteriormente se les llevaba en avión hasta sus casas, a descansar treinta días. Esta situación duró hasta que la tripulación del "Cóndor" (remolcador), de Transportadora de Sal, en señal de protesta por no haber provisiones a bordo, se bajó en "Chaparrito" (puerto en el interior de la bahía de Ojo de Liebre). Al siguiente día se presentó el capitán de puerto de isla de Cedros, Miguel Batalla Freyre, a levantar actas amenazando a los tripulantes que pedían justicia, diciéndoles los castigos a que se habían hecho acreedores; pero nunca señaló los derechos de que eran merecedores, y habló siempre en favor de la compañía. Sin embargo, la mayoría de los tripulantes señalaron, de común acuerdo, que se había bajado para pasar un día alegre y que el barco los había dejado. El oficial de cubierta pidió permiso para trasladarse a la ciudad de México a exponer su caso a las autoridades; pero el capitán, David Middleton, gerente de isla de Cedros, dijo que no podía conceder permisos, que el barco se encontraba esperando a todo el personal en la isla, que a partir de esa fe-

cha iban a empezar a descargar los tripulantes diez días.

CONQUISTAS LABORALES

Muy lentamente, los mexicanos han ido escalando puestos claves en la empresa. De aquel grupo de extranjeros sólo ha quedado el capitán Middleton, quien ha sido ascendido recientemente y pasado a Guerrero Negro.

Llegan unos cien barcos de gran tonelaje al puerto, y se sacan aproximadamente seis millones de toneladas de sal por la isla.

El Gobierno de Luis Echeverría adquirió el 25 por 100 de las acciones de la empresa Exportadora de Sal y se encuentra actualmente en negociaciones a fin de adquirir el total de las acciones, lo que hará necesaria la adquisición de tres o cuatro barcos de ciento cincuenta mil a doscientas cincuenta mil toneladas.

Por su parte, el licenciado José López Portillo, candidato a la Presidencia de la República, reconoció la situación degradante de los mexicanos por culpa de los jefes extranjeros y mexicanos vendidos, enfatizando su reconocimiento al sacrificio realizado en un lugar tan inhóspito, luchando por construir un México mejor. Ofreció ayudar a dignificarse, dentro de los cauces de la justicia y del trabajo, y continuar la política revolucionaria constructiva de Luis Echeverría Alvarez, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. ■

ABIU ZAMUDIO.

MEXICO (De nuestro corresponsal).—A mitad de la Baja California por el lado del Pacífico existe una gran bahía cuya riqueza incalculable estuvo largo tiempo sin ser aprovechada. En la década del cincuenta, el multimillonario Luwing logró que se le diera la concesión, pero no fue sino hasta fines de la década del sesenta cuando se inició la explotación de las riquezas salinas que había en la laguna Ojo de Liebre: millones de toneladas de sal hechas con el tiempo y posibilidades de hacerla artificialmente por medio de bombeo.

La explotación de la sal, inicialmente, se hizo desde el puerto de Venustiano Carranza (Guerrero Negro), pero posteriormente, por estar el puerto asolvándose continuamente por los fuertes vientos del Noroeste, decidieron buscar un lugar que permitiera el

ataque de grandes barcos. Se escogió Punta Morro, en isla de Cedros, y la empresa Bicansa activó los trabajos de construcción de las instalaciones. Una vez terminadas éstas empezaron a llegar barcos de gran tonelaje a cargar sal. Hicieron dos empresas con diferente razón social: una llamada Exportadora de Sal, a la que pertenecían los jefes extranjeros, y otra Transportadora de Sal, a la que pertenecía el mexicano.

RACISMO

Innumerables veces se rumoró el deseo de la empresa de trabajar los barcos remolcadores con capitanes extranjeros; incluso contrató un remolcador canadiense, "Lemars", que estuvo haciendo servicios en la parte interior de la laguna Ojo de Liebre, y los mexicanos tenían que tomar

PROTESTAN POR LA COMPETENCIA DE LOS ASTILLEROS JAPONESES

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—El acontecimiento de la vida marítima irlandesa del cual se habla más en este momento es la decisión de la compañía de navegación Bell Lines, de Waterford, tercer puerto de la República irlandesa, de hacer construir en el astillero Kagoshima, del Japón, los cuatro nuevos buques "containers" que desea. Según la dirección del astillero irlandés de Cork, que había esperado recibir de Bell Lines la orden de esta construcción, el precio ofrecido por el astillero japonés es más bajo de no menos del 30 por ciento que el sugerido en Cork. Este caso se parece al de Irish Shipping Limited, el armador más importante del país, que hace unos meses hizo construir también por un astillero japonés los nuevos buques que quiere. Como entonces, ahora también los sindicatos interesados en la construcción marítima protestan con vehemencia, y se trata una vez más, en un país de la Europa Occidental, de la falta completa de una política coherente de construcciones navales frente a la concurrencia de los astilleros japoneses.

El astillero más célebre de toda la historia de Irlanda, el de Harland and Wolff Ltd., de Belfast, donde nacieron los famosos "Olympic", "Oceanic", "Titanic", "Ark Royal" y tantos otros, parece hallarse próximo a su fin. Hace treinta años era el astillero más grande del mundo, con 30.000 empleados. Ahora no hay más de 9.000, y el astillero pierde cada año millones de libras esterlinas. Estando en la Irlanda del Norte, bajo dirección del Gobierno británico, este astillero hubiera creído que se encontraba en la lista de todos los grandes astilleros británicos que van a ser nacionalizados por la nueva Ley del Parlamento británico sobre la nacionalización de la construcción naval y aeronáutica, pero ha sido excluido, y el Gobierno de Londres anunció que no ofrecerá más dinero si Harland and Wolff no puede arreglar por sí mismo sus dificultades financieras. Muchos ciudadanos de la República interesados en la vida marítima del país dicen, y han dicho muchas veces, que les parece penoso

que nunca, en la historia del Estado independiente de la Irlanda meridional, haya sido construido en el astillero de Belfast ningún buque para las compañías de navegación estatales de la República ni para otras compañías y organizaciones meridionales. Se cree que la construcción en el Norte de buques para el Sur hubiera ayudado a limar los desacuerdos tradicionales entre las dos regiones.

El Gobierno irlandés acaba de declarar su intención de tratar como aguas irlandesas las de los alrededores de la isla de Rockall, que se encuentra entre Irlanda y Escocia, donde, según los geólogos, hay probablemente bajo las profundidades de un mar casi siempre agitado yacimientos importantes de petróleo. La reacción del Gobierno británico no se sabe aún, pero es casi cierto que no aceptará la declaración irlandesa.

He visto el mes pasado, como casi siempre en el verano de nuestros días, varios hechos irresponsables de individuos que salen a navegar sin conocer el oficio. Esto obligó a salir a las lanchas de socorro, que dependen del dinero dado por el público y con cuantiosos gastos que se ven acrecentados por la conducta indiscriminada de tantos marineros "amateurs".

La dirección del Maritime Institute of Ireland está esperando con impaciencia dos noticias de España: la de los detalles de la conferencia de organizaciones semejantes decidida por la Liga Naval Española para la primera semana de noviembre, en Barcelona, y la de la expedición gallega instituida por el profesor Romero, de Santiago de Compostela, destinada a mostrar cómo llegaban a Irlanda en la Edad de Hierro los celtíberos de Galicia.

Casi cada mes se dice en Irlanda algo nuevo sobre la famosa Armada española de Felipe II. Esta vez se trata de un ancla descubierta en una playa desierta del Condado de Mayo, región desolada del Oeste de Irlanda, que parece ser una de las anclas de uno de los buques españoles naufragados en aquella costa en 1588.

En el siglo XVIII, las costas orientales y occidentales de Irlanda fueron reunidas por la

construcción de un canal, gran triunfo tecnológico por la época. Durante más de medio siglo, este canal era de una importancia económica capital, pero poco a poco, con la introducción, en primer lugar, de los ferrocarriles, y después del automóvil, cayeron en decadencia. En los años 60, sin embargo, empezaron varios individuos a ver las posibilidades de una utilización para la recreación del canal, que une Dublin al puerto occidental de Limerick. Con el apoyo del Maritime Institute fue inaugurada The Ireland Waterways Association, que logra desde principios un éxito enorme con una gran serie de festivales y regatas y concurrencias en el canal y en los ríos navegables del país. El acontecimiento más importante cada año sobre el canal es la fiesta de Roblitztown, aldea del Condado de Kildare, antiguo puerto interior, donde los pasajeros que viajaban de Dublin a Limerick pasaban la primera noche de su viaje en un magnífico albergue de 1800, caído en ruinas, pero reconstruidos por los esfuerzos de los aldeanos, dirigidos por su joven cura, el padre Patrick Murphy, el cual murió en un accidente automovilístico en noviembre. Esta pérdida produjo la tristeza de miles de irlandeses, a los cuales había mostrado por primera vez la lindera, la tranquilidad y el potencial turístico del gran canal de Irlanda. Esta 25 de julio, una muchedumbre enorme llegó a Roblitztown para ver la inauguración de la fiesta de 1976 y para conmemorar a un hombre inolvidable que cuando murió terminaba una tesis importantísima sobre el comercio marítimo irlandés de la Edad Media. El albergue se ha hecho museo y centro de estudios de la vida canalística, y el ministro de los Asuntos Locales, James Tully, que inauguró la fiesta, vino a la aldea en un buque tirado por un caballo, como en el siglo XVIII.

La industria pesquera sigue pidiendo la imposición por el Gobierno de un límite exclusivo de 50 millas alrededor de la costa irlandesa. El buque español más importante visto en el puerto de Dublin durante el mes fue el "Navahera". ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

INTERES POR EL CONGRESO DEL MAR DE BARCELONA

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—En los círculos irlandeses donde interesan las cosas del mar se habla mucho del proyecto del profesor Romero, de la Universidad de Santiago de Compostela, de hacer de Galicia a Irlanda un viaje de profundo interés arqueológico-marítimo en un barco construido en Galicia, según las bien elaboradas ideas del profesor sobre los barcos gallegos de la Edad de Hierro. El muy leído diario dublinense "The Sunday Independent" publicó un largo artículo sobre este proyecto, y el Maritime Institute of Ireland ha hallado para el profesor, deseoso muy amablemente de tener en su equipaje un miembro irlandés, a un joven estudiante muy deportivo, miembro de una familia muy distinguida en la historia del país, que conoce un poco la lengua castellana, para que acompañe a los gallegos aventureros en su viaje histórico.

Otro proyecto español que ha creado un muy vivo interés en los mismos círculos es el de la Liga Naval Española, del cual un miembro de la Embajada de España discutió largamente con un representativo del Maritime Institute. Este proyecto es el de tener en Barcelona una conferencia internacional de todas las organizaciones en el mundo que equivalen a dicha Liga. Esta espléndida iniciativa española podría abrir el camino a un nuevo y más alto desarrollo de la cultura marítima internacional, y se contemplan las posibilidades de una posible colaboración estrecha en el futuro entre la organización, que creará la conferencia de Barcelona, y el Instituto Internacional de Cultura Marítima, en la fundación del cual hubo una participación española importante.

El viaje del "Saint Brendan", barco de cuero como el del profesor Romero, hacia la América del Norte, comenzó en el condado de Kerr,

donde vivía el santo navegante, el 16 de mayo.

Poco a poco, a pesar del mal tiempo que duró durante casi todo el mes, el "Saint Brendan" remontó la costa irlandesa hacia el Norte del condado de Donegal y atravesó la mancha de agua que separa la Irlanda de la Escocia. Siguió entonces la costa occidental de Escocia, territorio donde se habla el mismo idioma, Gaélico, que se habla siempre en Donegal, hacia el Norte, de donde va a lanzarse en el océano abierto para alcanzar Islandia, Groenlandia, y al fin el continente norteamericano. Uno de los tripulantes del "Saint Brendan" ha debido abandonar el viaje, pero el señor Severin, armador y capitán del "Saint Brendan", no tuvo la menor dificultad en reemplazarlo.

El futuro del gran astillero naval de Belfast, el de Harland and Wolff, en la primera mitad del siglo el más grande del mundo, se discute muy seriamente. Si se cierra el gran astillero, donde fueron construidos barcos famosísimos, como el "Olympic" y el portaaviones de la segunda guerra mundial "HMS. Ark Royal", habrá una crisis económica al Norte de Irlanda no menos aguda que la que dura desde hace siete años en la esfera política. Se dice que el Gobierno británico no quiere ayudar más al astillero, donde la gran mayoría de los obreros es fuertemente protestante, porque los representantes parlamentarios del Norte de Irlanda en el Parlamento de Londres (diez de los doce protestantes pro-británicos) se oponen sistemáticamente a la política del Gobierno británico acerca de la nacionalización de los astilleros del Reino Unido. Lo que es paradójico es que la gran mayoría de la población católica de Belfast, incluso el único diputado católico de Londres, Gerry Kit, anciano marinero, quiere afanosamente que sobreviva el astillero, en el

que ve una de las fundaciones más importantes de la Irlanda unida y desarrollada del futuro.

La lancha de socorro de la bahía de Dublin recibió doce llamadas para salir durante el mes pasado. Remolcó, en tiempo ventoso, al puerto de Dun Laoghaire un pequeño barco de pesca, pero tuvo que salir una tarde por tiempo oscuro y bastante ventoso cuando recibió un mensaje bien verificado y aparentemente auténtico de un yate en dificultades con tres personas a bordo que pedían ayuda. Llegada al punto indicado no halló la lancha. La semana siguiente otro esfuerzo se hizo para salir la lancha. El secretario de la estación de socorro prohíbe esta vez la salida, que hubiera sido una vez más valiosa, como se descubrió más tarde.

Como otros incidentes de salidas de pequeñas embarcaciones mal preparadas y sin lo que se necesita para señalar un accidente, muestra cómo han declarado con fuerza igual el Maritime Institute y la Institución de Socorro, la importancia de una educación seguida de las poblaciones de la costa irlandesa sobre el mar, de sus peligros y de la estupidez de añadir a los riesgos eternos de cada actividad marítima.

Visitó al puerto de Dublin durante el mes el buque de cabotaje español "Bayren", y se vio también en aguas irlandesas el "Magali", asimismo español. Llegó a Dublin, de Barcelona, el "City of Lisbon", inglés.

Un comité especial del Maritime Institute estudia el futuro de la Marina de Guerra irlandesa y se espera durante el verano la publicación de su estudio, que incluye número y tipos de barcos que deberían hallarse en una Marina como la que necesitan las circunstancias especiales de Irlanda, el entrenamiento de los marineros y otras tales cosas ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

ALEMANIA

SOBRE EL SEGURO DE VEJEZ

DUSSELDORF (De nuestro corresponsal).—No me molestaste en nada con tu pregunta en aquel "Gastätte" de Düsseldorf, del puerto, que no del centro, y no fastidiaste mi rato de expansión por dos razones: primera, que todos sabéis "que para eso estamos", y segunda, que te das cuenta cómo sólo quedaron haciendo ruido los dados de aquellos alemanes, que, por desgracia para ellos, no nos entendían, pues, quizá, también habría valido para ellos. Al final no había manera, ni estómago para tomarnos todas las "Bieres" que teníamos invitadas.

Nuestros compatriotas habían ido a "tirar marcos" contra quien fuera, y tú, con tu preguntita, les hiciste entrar en puerto firme y aplicaron, al principio, oídos, y, poco a poco, dejaron las mesas y hubo alguno que se vino con la "Fräulein" de turno hasta la barra.

Para los que allí estaban y para los que nos acompañaron voy a repetir tu pregunta —mejor dicho preguntas— y las respuestas que corresponden:

He navegado bajo bandera holandesa cerca de cuatro años (no sabías exactamente cuántos meses y no era momento de comprobarlo), llevo nueve bajo bandera alemana y en la misma armadora —debes ser estupendo— y, además, en España fui obrero en el puerto de Vigo, considerado de plantilla, y la empresa cotizó por mí. ¿Es verdad que para la vejez pierdo lo del extranjero si no llego a Alemania a las ciento ochenta mensualidades? Me han dicho que debo reclamar la parte que me corresponde de lo cotizado en Holanda y Alemania para no perderlo todo. ¿Debo hacerlo? Tengo ya cincuenta y siete años y quiero largarme...

Contesté a tu segunda pregunta con un "celazo" que, aunque esté en el Espasa y en el Secreto, "Hoja del Mar" no me iba a pasar. Más correctamente y ya para todos repetiré:

Los meses cotizados en el extranjero, países del Mercado Común, se añaden a los abonados en España y se percibe la pensión correspondiente a cada nación de acuerdo con los meses tributados y sueldo percibido.

Se considera como mes cotizado aquel en el que se haya abonado al seguro un solo día.

Alemania exige para tener derecho a la pensión de vejez un "periodo de carencia" de 180 mensualidades y tú has abonado cuarenta y ocho meses en Holanda, 108 en Alemania y 60 en España; para Alemania tienes cubierto (te sobran treinta y seis meses) el "periodo de carencia" para tener derecho a la citada pensión por aquellos países y por España. Cada nación te pagará por su parte y de acuerdo con lo cotizado.

Naturalmente, a más cotizado, más renta. Por eso, si túquieres seguir pagando una vez regresado a casa, bien como autónomo en nuestra Patria o al finalizar cada año posterior a tu regreso a la Alemania, puedes seguir abonando a esta nación, a razón de 18 marcos mensuales por años vencidos y seguir así aumentando el número de cotizaciones y, naturalmente, la cantidad a recibir como jubilado.

Estoy seguro que aquella noche lo comprendiste, pero por si las "Bieres" y para aquellos que no nos acompañaron, cumple mi promesa de darlo a "Hoja del Mar", con lo que, pese a tus dudas, te demuestro una vez más que no me fastidiaste la noche, ya que para eso estamos. ■ ANGEL.

PROTAGONISTA: LA MAR

LIBROS

BAROJA Y EL MAR (1)

Don Pío Baroja, famoso vasco, nació en San Sebastián en 1872 y falleció en Madrid en 1956. Hijo de un ingeniero de Minas, estudió Medicina, fue un gran viajero, pero, sobre todo, un extraordinario novelista. Existe un dibujo, al carbón, que le hizo Pablo Picasso y que es un resumen plástico de la honda personalidad del eximio escritor. Entre otras caricaturas, apuntes y retratos, se conserva una fotografía que le hizo Lara (y que está en muchos manuales), en la que aparece don Pío, ya en el ocaso de su vida, delante de su casa solariega de Vera de Bidasoa. Baroja lleva su boina, un amplio pañuelo en el cuello (como en el dibujo de Picasso y en tantos otros), se apoya en un bastón, mientras levanta unos ojos enormemente cansados.

La obra literaria de Baroja es amplísima. Seguramente, con don Benito Pérez Galdós, sea uno de nuestros novelistas más prolíficos.

LAS NOVELAS DEL MAR.—Dentro de la vasta producción de Baroja ("Zalacain el aventurero", "La busca", "El mayoralgo de Labraz", "Paradox", etcétera), y como un aire fresco, está su tetralogía sobre el mar, en la que, con su peculiarísimo estilo, no exento de belleza, nos describe el mundo romántico y soñador de los barcos de vela. Incapaz de renunciar a su origen vasco y marinero, en cada una de las páginas de estas novelas Baroja va dejando toda la admiración y todo el amor que sentía por el mar y por aquellos intrépidos vascos que hicieron las rutas transoceánicas en un tiempo en el que "todavía el mundo estaba mal conocido". Bergantines, fragatas, carabelas, polacras, urcas, saicas, sindalos, galeotas... pasan iluminados, casi irreales, por el mar increíble y aventurero, sangriento y peligroso, de aquellos años anteriores a la aparición del vapor, plagado de piratas y negros.

Baroja, a través de estas novelas, nos dejará para siempre una galería de personajes inolvidables: Juan de Aguirre, John Stuart, "El Inglés"; el capitán Chimista, el doctor Mackra, etcétera, etcétera.

Cuatro son las novelas que Baroja dedicó al mar cuando el barco de vela "era una bendición divina": "Las inquietudes de Shanti Andía" (escrita en 1911), "El laberinto de las sirenas" (en 1923), "Los pilotos de altura" (en 1929) y "La estrella del capitán Chimista" (en 1930).

"LAS INQUIETUDES DE SHANTI ANDÍA".—En esta novela nos relata Shanti Andía la historia (o las Memorias) de su vida, comenzando por su niñez en Lúzaro, rincón del País Vasco en el que había nacido y crecido, en el seno de familia de vieja estirpe marinera. Su padre, Damián de Andía, había sido capitán de un barco, muriendo en el naufragio de la "Mary Rose" en el Finisterre inglés. Personajes como sus amigos José Mari Recalde o Domingo Zelayeta quedarán para siempre fijos en su recuerdo, especialmente lo que respecta a sus correrías por el mar de Lúzaro, las gabarras y lanchones y, más que nada, sus incursiones aventureras a la goleta "Stella Maris", hundida a la altura del Frayburu, y a la misteriosa gruta del Izarra...

Posteriormente, Shanti, estudiante de Náutica por decisión familiar, viaja a Cádiz, a casa de don Ciriac Andonaegui, capitán de una fragata que hacia la ruta de Filipinas, donde daria comienzo a sus interminables viajes por el mundo a bordo de los inolvidables barcos de vela.

La novela es densa, salpicada de aventuras, lugares exóticos y personajes grotescos (Juan de Aguirre, Tristán Ugarte, el capitán Zaldumbide, etcétera), enormemente encantadora, en la que se manifiesta, de manera sencilla y lineal, todo el arte narrativo (a veces desconcertante) de este digno representante de la generación del 98, que resume, en gran parte, el panorama novelístico español de preguerra. En "Las inquietudes...", como en las restantes obras que dedicó al mar (y de las que nos ocuparemos en números sucesivos), sorprende la ansiedad de vivir, a veces ingenua, casi de museo o de botella, de estos curiosos personajes, en contraste con el mundo sombrío y triste de sus otras novelas de anarquistas o suburbios de la España negra. En las Memorias de Shanti Andía está la niñez y la ilusión de don Pío, de cara a los vientos de ese mar de las playas de Lúzaro, su Lúzaro. ■ JOSE ASENJO SEDANO.

tos artistas para encarar su lucha contra los bravos elementos de la Naturaleza.

LOS GRANDES MAESTROS (1)

Desde las primeras manifestaciones artísticas sobre temas del mar, hasta nuestros días, ha habido una sucesión de artistas, tendencias y escuelas que se han referido a este tema adoptando distintas técnicas, bien grabando sobre metales preciosos, bien esculpiendo, modelando, tallando o pintando frescos, pastel, acuarelas u óleo, siendo la pintura al óleo la más bella y sugestiva para plasmar de forma más permanente y rica en valores cromáticos y la ideal para la consecución de una obra en la que hayan de intervenir como protagonistas la mar y el cielo.

El descubrimiento en 1908 del arqueólogo americano Saeger, en la isla de Mochlos, frente a Creta, de un tesoro en joyas del periodo minoico (2800 a 2200 a. de C.) fue quizás el hallazgo más importante de la primera manifestación artística relacionada con la mar, al encontrar entre ellas un anillo macizo de oro en el que está grabado un barco de vela saliendo de Rea, la deidad cretense considerada como madre de los dioses y protectora de los marineros.

Por su parte, cuando sir Arthur Evans excavaba en Creta en el Palacio de Cnosos, en el siglo XIX, halló un modelo en marfil que representaba un barco de vela con detalles tales como las cubiertas de las bodegas, sellos de piedra empleados en las transacciones marítimas del 1700 a. de C., donde se aprecian naves de un mástil que transportan caballos, sellos de esteatita pertenecientes al primer periodo minoico, donde se advierte un barco de dos velas sobre cuyos mástiles hay dos medias lunas quizás para dar a entender que el viaje duró dos cambios de luna.

Y así, arqueólogos e investigadores nos han proporcionado aisladas manifestaciones artísticas del mar y sus barcos, tales como bajorrelieves del 1200 a. de C., donde se representa la victoria de Ramsés sobre los filisteos en la primera batalla naval que se conoce en la Historia. Dibujos de navíos romanos del 800 a. de C., como el Isis, de características tan exactas y similares al famoso cliper americano Great Republic. Dibujos del 649 d. de C., donde se muestra una gran flota saracena tomando la isla de Chipre. Embarcaciones mediterráneas de todo tipo con detalles exactos de sus cascos y envergadura, etc., hasta el siglo III y desde esta fecha hasta el siglo IX, período en el que la construcción naval en el Mediterráneo se pierde casi por completo no aparece ninguna obra de gran relevancia relacionada con nuestro tema.

La pintura del mar y sus barcos hasta el año 1600 sólo aparece, pues, en obras de carácter más bien descriptivo, sin que tanto la pintura pagana como la cristiana nos muestren un autor o una escuela en la que se trate este tema al mismo nivel que se trataron tantas obras maestras de aquellos siglos.

Con la aparición de la familia holandesa Van der Velde nace al fin, en 1611, la primera escuela de marinistas del mundo, la familia encarnada por Guillermo padre (Velde El Viejo) y Guillermo hijo (Velde El Joven), a quien se le llegó a llamar el Rafael de la pintura del mar. Auténticos genios en pintar la mar como escenario de calmas, rompientes, tormentas y batallas navales. ■ E. A.



LOS MARINISTAS INGLESES DEL SIGLO XVIII

El comienzo de la Escuela de Marinistas ingleses se debe, sin duda, a la llegada a Inglaterra de los Van Der Velde, padre e hijo, quienes ya desde 1672, contratados por el Rey Carlos II se entregaron totalmente a plasmar en sus lienzos los acontecimientos navales británicos de mayor relevancia.

La influencia de los Velde resulta, pues, decisiva para las nuevas generaciones inglesas de pintores del mar, que siguen su especialización con remarcada identidad en estilo y tipos de temas a tratar.

El primero de los pintores ingleses que decide abiertamente seguir las directrices y esencia de la Escuela de los Velde es Peter Nonamy, nacido en Jersey en 1670 y muerto en Londres en 1749, quien sigue los mismos preceptos de composición, situando el primero y principal motivo del cuadro, un gran navío con los más primorosos detalles de decoración, balanceado y contrastado con otros pequeños navíos o embarcaciones de menor porte, para componer armoniosamente el conjunto de la obra.

Nonamy fue en realidad el más distinguido de los seguidores de Velde, entre los que podemos destacar como más importantes Robert Woodcock, Francis Swaine, Charles Brooking y Samuel Scott, todos ellos coetáneos de Nonamy, y siguiendo muy de cerca la línea trazada por los grandes maestros holandeses.

Entre todos ellos el más destacado fue Scott, nacido en Londres en el año 1703 y muerto en Bath en 1772, quien se dedicó más a la acuarela, siendo uno de los más importantes acuarelistas que ha tenido Inglaterra y a quien se le llegó a llamar el Van der Velde inglés, por su exactitud en la representación de las batallas navales ganadas por su país; tanto es así, que fue el pintor favorito del almirante Vernon y de lord Anson, que le comisionaron definitivamente para pintar las escenas marinas de mayor interés histórico. Desde 1741 tomó parte en las exposiciones de la Royal Academy Artist Society, así como de la Free Society y de la Spring Garden Room.

Es curioso que aunque este gran marinista inglés vivía en permanente contacto con la costa del río Támesis, donde tenía su estudio, el único viaje por mar que hizo en su vida fue a Holanda, para visitar Hannover, no para pintar ni para tomar apuntes de los efectos y movimientos del mar abierto, sino para divertirse con un

(Pasa a la pág. siguiente.)

PINTURA

LA MAR. COMO TEMA

La mar, esa inmensa masa líquida de nuestro planeta, ese formidable elemento donde se tempila y engrandece el alma, donde se robustece y enriquece el espíritu del hombre que lucha contra sus múltiples adversidades, ha sido siempre objeto apasionado de interpretación para los artistas.

Su grandiosidad, el tremendo empuje de sus olas en continuo movimiento, sus infinitas siluetas cromáticas en constante cambio, hipnotizan la sensibilidad del hombre de mar y predisponen su estado de ánimo para poetizarlo.

Los grandes pintores del mar se sintieron siempre magnetizados por su atractivo y vivieron en contacto constante con esa inigualable sinfonía de acordes sublimes entre agua y cielo.

Pero si la realización de una obra de arte sobre este difícil tema plantea el principal problema de plasmar en un lienzo la dinámica del mar en un instante determinado, los grandes maestros basaron la ejecución de su trabajo sobre una base técnica bien estudiada, un conocimiento profundo del dibujo, color, perspectiva y composición y, sobre todo, sometiéndose a las enseñanzas de sus profesores en la visión repetida, persistente y poética del mar, como si fuera un espejo en el que se refleja la inmensa variedad de colores que muestra el cielo.

Los grandes pintores del mar nos han legado muchas de sus mejores obras en casi todas las grandes pinacotecas del mundo; en ellas nos expresan con seriedad la enorme fuerza y dignidad de este precioso elemento y nos enseña con sencillez el profundo respeto que debemos al mar, la excepcional memoria retentiva que han precisado para plasmar sus sutiles y delicados efectos y la gran preparación de es-

PROTAGONISTA: LA MAR

(Viene de la pág. anterior.)

grupo de amigos en su aventura a bordo de un velero, tomada en plan humorístico.

Se conservan sus obras en la National Gallery de Londres, las principales: "Old London Bridge" (1745), "Old Westminster Bridge", "Vista de Westminster sobre el Támesis" y "Vista de una parte de Old Westminster Bridge". También en el museo Victoria y Alberto de la misma capital se encuentran: "El Támesis", "El puente de Blackfriars" y "San Pablo y el Támesis". Merecen citarse también las acuarelas que se conservan en el museo de Manchester: "Antiguo puente de Londres", "La torre vieja de Savoy" y "Twickenham sobre el Támesis".

La característica especial que distingue todos los cuadros de Scott y personaliza su obra es la perfecta ambientación atmosférica de la ribera del río londinense, envuelta siempre en esa densa niebla y destacando en sus cuadros la perfecta y escrupulosa observación del paisaje.

En realidad, el río Támesis fue para los pintores ingleses lo que para los holandeses fueron sus canales, y a partir del reinado de Enrique VIII, en el que se inició la gran expansión del poderío inglés ultramarino, cuando se terminó la guerra contra los holandeses y se inició una nueva fase de preponderancia y rivalidad sobre Francia, el Támesis se convirtió en el paraíso de los pintores ingleses sobre temas del mar. Pues entonces fue cuando se inició la construcción de gigantescos astilleros para construir navios de tremendo porte para aquella época.

LA FAMILIA CLEVELEY

Entre todos los pintores ingleses del siglo XVIII merece destacar la familia inglesa de Depford, formada por Juan Cleveley El Viejo (1711-1773) y sus hijos gemelos nacidos en 1747, Juan y Roberto.

El padre se especializó en pintar los ríos y puertos, las ceremonias de los embarcos en presencia de los Reyes. Como artista fue el más distinguido de la familia, y hay indicaciones de que se dejó influir mucho del pintor Canaletto. En sus vistas de Depford, sus marinas reseñan enorme variedad de acontecimientos que daban animación al río introduciendo navíos de todo tipo y porte con pequeñas embarcaciones, viejos botes y figuras incidentalmente introducidas con la elegancia propia de aquella época.

Su hijo Juan se instruyó y trabajó en los astilleros de su ciudad natal, siendo su profesor artístico Pablo Sandby, por lo que la obra de este artista está también realizada en acuarela. Fue elegido para plasmar los acontecimientos importantes que se realizaron en las exploraciones al Ártico con el capitán Phipps (Lord Malgrave) en el viaje en que Nelson navegó como guardiamarina y posteriormente en sus exploraciones a Islandia con José Banks. Sus obras figuran en la Galería Nacional de Arte Británico, y en el museo Victoria y Alberto tiene magníficas acuarelas que se refieren a dichos viajes.

Su hermano Roberto, marinero durante su juventud, llegó a ser el pintor de marinas del príncipe de Gales y ejecutó muchos lienzos inspirados en episodios navales británicos. Sobresaliendo el cuadro "Nelson a bordo del 'San José'" y "La victoria de Howe". Murió en Douvres en 1809 a consecuencia de una caída de lo alto de los acantilados. ■ ESTEBAN ARRIGA.

SELLOS

SERIES DE LA COMUNIDAD BRITÁNICA

Como la celebración del bicentenario de la independencia de los Estados Unidos ha sido, sin duda alguna, uno de los hechos históricos que ha dado lugar a la producción del mayor número de sellos en las más diversas administraciones postales, hoy empezamos esta crónica haciendo referencia a series aparecidas en países y territorios de la Comunidad Británica y contabilizamos las siguientes:

Santa Lucía, en grupo de 1/2, 1, 2, 5, 15, 35, 50 centavos y un dólar, más una hoja bloque, en donde van los sellos de 15, 35, 50 centavos y un dólar, nos muestra estos buques: el primer buque de guerra norteamericano, el "Hanna"; el buque correo británico "The Prince of Orange"; la goleta "HMS Edward"; el mercante británico "The Millen"; el lugre norteamericano "The Surprise"; el navío británico "Serapis"; la primera fragata que tuvieron los norteamericanos en su Marina de guerra, "The Randolph", y el "Alliance".

A su vez, otra isla del Caribe, la de Antigua, dispone de una serie formada con 1/2, 1, 2, 5, 35 centavos, 1 y 5 dólares, más una hoja bloque con un sello de 2,50 dólares. De todos estos efectos nos interesa reseñar únicamente los dos últimos, pues en ellos figuran, respectivamente, el corsario norteamericano "Montgomery" y la goleta de la misma nacionalidad "Ranger".

Por su parte, Dominica ha confeccionado un grupo de 1/2, 1, 2, 45, 75 centavos y un dólar, con una hoja bloque, en la cual figuran los sellos de 75 centavos y un dólar. Los motivos de los tres valores más altos son: marines británicos, abanderado británico y el almirante Hood.

Y para el archipiélago de las Virgenes, hay cuatro valores que son los de 8, 22, 40 y 75 centavos. En ellos están estos buques de los norteamericanos: el brick "Hazard", de catorce cañones, que capturó al corsario británico "Active" frente a la isla de Santo Tomás, el día 16 de marzo de 1779; el brick "Spy", de doce cañones, que entre otros buques británicos capturó a la goleta "HMS Prince William"; la fragata "Raleigh", de treinta y dos cañones, y la fragata "Alliance", de treinta y seis cañones, que en mayo de 1781 capturó a los buques británicos "HMS Trepasy" y "HMS Atalanta".

Por último, las islas Salomón tiene también su conjunto sobre la independencia de los Estados Unidos, pero su emisión es un tanto curiosa, pues para nada se refiere a este acontecimiento, sino a otro, como es la segunda guerra mundial. Son un total de cuatro signos del correo, de 6, 20, 35 y 45 centavos, pero de todos ellos, sólo nos interesa el segundo (20 centavos), el cual hace referencia al episodio del cual fue protagonista el teniente de Navío John F. Kennedy, que mandando la lancha



torpedera "PT-109", ésta fue partida en dos por un destructor japonés que la abordó. En otro aspecto, son temática naval, aunque los buques son simples señales en los dos sellos, se puede hacer referencia al 6 centavos, en donde hay unos vigías que contemplan en la lejanía el paso de una escuadra nipona, y al 45 centavos, que hace mención a la conquista de la isla de Guadalcanal, realizada a costa de muchas pérdidas por los soldados de los Regimientos 1 y 5 de la Infantería de Marina de los Estados Unidos.

En cuanto a sellos con otros motivos, tenemos éstos:

En la serie de tipo turístico de Granada, formada con 1/2, 1, 2, 35, 50, 75 centavos y un dólar, el un centavo se refiere a la pesca submarina.

En la de las Granadinas, asimismo sobre el tema turismo y de 1/2, 1, 2, 18, 22, 75 centavos y un dólar, más una hoja bloque de 2 dólares, interesa ésta porque figura un yate, pero también todos los sellos, pues sus motivos se refieren a la pesca, a regatas, etcétera.

Las islas Maldivas, en su emisión dedicada a festejar el centenario de la invención del teléfono por Alexander Graham Bell, y que es de 1, 2, 3, 10 y 20 larees, 1 y 10 rupias, más una hoja bloque con un sello de 4 rupias, interesa destacar el valor 1 rupia, pues en el mismo figura un buque cablero y hay que pensar que su dibujo está tomado de un buque de esta clase, pero que no hemos podido determinar.

Y se cierra esta amplia relación con la serie de Bermudas, con la cual celebra el cincuentenario de su estación biológica. La misma es de 5, 17, 20 y 25 centavos, figurando: un batiscafo, el edificio de la estación biológica desde la mar, el "HMS Challenger", de 1873, y el batiscafo "Beebe", en el descenso que hizo en el año 1934. ■ LUIS MARÍA LORENTE.

DISPOSICIONES DEL "BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO"

Real Decreto-Ley, 15/1976, de 10 de agosto, por el que se modifica la base de cotización y se perfecciona la acción protectora por desempleo. ("B. O. E." de 14-8-76, núm. 195, y "B. O. E." de 14-9-76, núm. 221).

TRABAJO

Orden de 31-7-76, por la que se distribuyen los tipos de cotización durante el trimestre comprendido entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de 1976, en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. ("B. O. E." de 10 de agosto de 1976, número 191).

Orden de 31-7-76, por la que se modifica la Ordenanza de Trabajo para el personal obrero de los organismos portuarios dependientes del Ministerio de Obras Públicas. ("B. O. del E." de 13-8-1976, núm. 194).

Real Decreto 1.925/76, de 16 de julio, por el que se modifican determinados artículos de la Ley de Procedimiento Laboral, texto refundido, aprobado por Decreto 2.381/73, de 17 de agosto. ("B. O. E." de 14-8-76, núm. 195).

Corrección de errores de la Orden de 8-4-76, aprobando la Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima de buques bacaladeros. ("B. O. del E." de 16-8-1976, núm. 196).

Orden 31-7-76, por la que se aprueba la Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en buques arrastreros al fresco ("B. O. E." de 24-8-76, núm. 203).

Resolución 5-7-76 de la Organización de Trabajos Portuarios, convocando 16 plazas de la Escala Administrativa por el sistema de oposición libre. ("B. O. E." de 2-9-76, núm. 211).

COMERCIO

Orden de 31-5-76 sobre regulación de las Pesquerías del Atlántico Norteamericano (NEAFC) ("B. O. E." de 9-8-76, número 190).

Orden 31-5-76, por la que se autoriza el cambio de dominio "mortis causa" de la concesión del vivero Carmiña número 1. ("B. O. E." de 23-8-76, número 202). Ordenes de 31-5-76 por las que se autoriza el cambio de dominio "mortis causa" de la concesión de los viveros flotantes Dorinda números 2, 3 y 4 ("B. O. E." de 23-8-76, número 202).

Resolución de 9-6-76 de la Dirección General de Navegación, por la que se declara la homologación de un radiogoniómetro para su empleo en buques mercantes nacionales ("B. O. del E." de 23-8-76, número 202).

Orden 31-5-76, autorizando el cambio de dominio de la concesión de varios viveros de moluscos ("B. O. E." de 25-8-76, número 204).

Orden de 2-7-76 sobre suspensión temporal de instalación de nuevas depuradoras de moluscos ("B. O. del E." de 9-9-76, número 217).

El TIEMPO en la MAR



FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE SEPTIEMBRE

El último día de julio —y vamos de historia— los satélites meteorológicos localizaban, a las cuatro de la madrugada (hora Z), la primera borrasca tropical de la temporada, muy próxima a las Azores. Se la denominó "Anna" y no llegaba, ni mucho menos, a la categoría de ciclón ni tampoco de huracán. Su posición, según las fotografías recibidas en el Servicio Meteorológico Nacional desde el satélite, era exactamente de 32° N.-35° O., más o menos a unas 400 millas al SO. de las Azores. Su velocidad andaba sobre los 20 nudos y se desplazaba —según se comprobó por posteriores fotografías— en la dirección ENE. Los vientos eran de 45 nudos cerca del centro, con ráfagas de hasta 60. Vientos de 35 nudos se observaban hasta distancias de 100 millas del centro, tanto en su semicírculo oriental como en el occidental, con un oleaje de 5 metros o más.

Al día siguiente —1 de agosto—, la posición era 34° N.-26° O., con vientos de 55 nudos cerca del centro y ráfagas de hasta 70. También el oleaje, en sus semicírculos oriental y occidental, era ligeramente superior a los 5 metros. Esto lo comprobarán perfectamente en el mapa adjunto (grabado número 1) que muestra el de olas trazado, a las 6 de la mañana (hora Z), por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional el mencionado día.

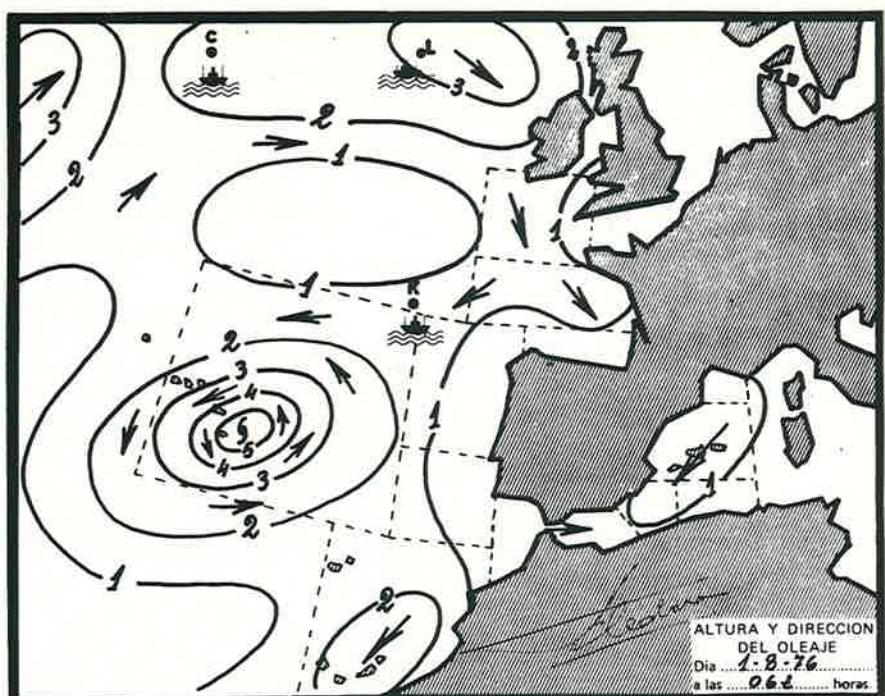
Veinticuatro horas después —día 2 de agosto—, la borrasca tropical "Anna" estaba centrada en 37° N.-19° O., desplazándose en la dirección ENE, con una velocidad de 25 nudos. A su alrededor —en un radio de 400 millas del centro— se registraban vientos de fuerza 8, los cuales levantaban olas de hasta 7 metros.

Por fin, el día 3, "Anna" se convertía en una simple depresión extratropical con un centro de 1.006 milibares. Su posición era 43° N.-13° O., desplazándose —ya lentamente— hacia el ENE. Los vientos más atemporalados y la mar más encrespada estaban en su parte posterior. Eran de fuerza 6 a 7 y procedían del N. al NE. Ni que decir tiene que levantaban mar gruesa a muy gruesa.

Y aquí acaba la historia —porque con historia empezamos— de "Anna", la primera borrasca tropical del año que logró alcanzar aguas de nuestra zona marítima de responsabilidad meteorológica española. Las demás de agosto no consiguieron tan alto honor. Y, salvo lo dicho, este mes pasado fue de escasos temporales y poca mar.

El otro mapa significativo (grabado número 2) muestra el estado de la mar el día 21. No hay en tal fecha temporal en nuestras zonas, pero sí mar gruesa a muy gruesa de componente E. en los extremos NE. de Azores y NO. de Finisterre, así como también en la mitad O. de Vizcaya. En el resto de estas zonas y en las demás atlánticas se registraban marejada a fuerte marejada, mientras que en las mediterráneas había un régimen de brisas.

Con el mapa número 3 ya iniciamos los pronósticos gráficos para septiembre. En él se dibujan las isotermas medias previstas del agua del mar en superficie. Como es lógico, son ya ligeramente inferiores a las del pasado agosto, pero superiores —en conjunto— a las del último julio. Y es que, por otro lado, esto coincide con los mapas previstos a largo plazo calculados por el Centro Meteorológico Mundial, ya que dan temperaturas superiores a las

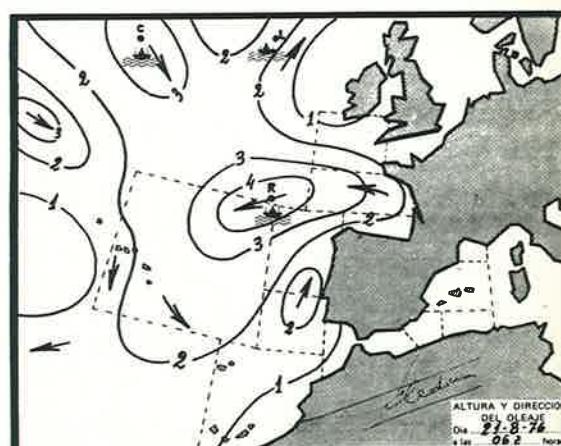


MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje correspondiente al día 1 de agosto ppdo. La posición del ciclón "Anna" se aprecia perfectamente centrado al SE. de las Azores. Los números indican la altura de las olas expresada en metros.

normales, para septiembre, por todas nuestras zonas. Las únicas excepciones son las Baleares y el golfo de León, regiones ambas que quedan con temperaturas normales. Y no olviden que, por lo general, la temperatura superficial del agua del mar es ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima. Como es norma obligada, las isotermas van rotuladas en grados centígrados.

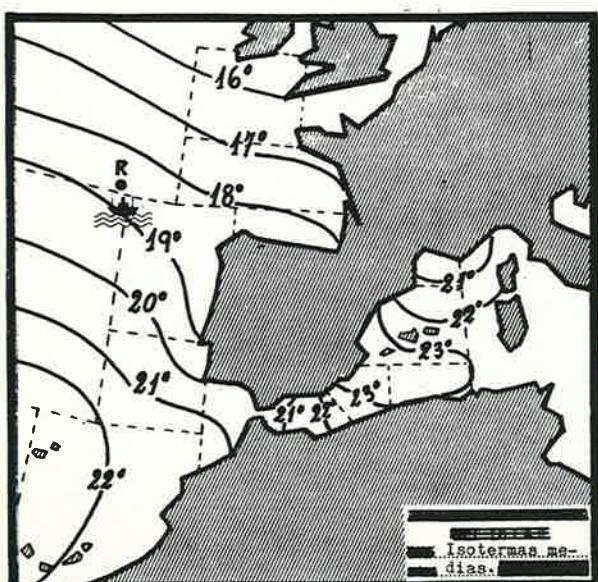
El mapa número 4 muestra los días previstos de temporal (o ráfagas atemporales) en las distintas zonas próximas a España. Como ven, escasean. Sólo en Gran Sol y Vizcaya se espera haya temporales a tres días a lo largo de septiembre. Las flechas indican la dirección dominante del viento en los días de temporal.

Por fin, el mapa número 5 resume el estado previsto de la mar para el mes en curso. La cifra que aparece junto a las flechas que inciden en cada uno de los lados del rombo muestra el número medio de días en que, para cada zona, la mar provocaría del cuadrante correspondiente. El número del centro del rombo indica el de días de mar llana. Los que al totalizar faltan (y no en todos los casos, como es obvio) hasta contemplar los treinta días de que consta septiembre, corresponden a mares confusos. Por otro lado, debajo o a la derecha (según el espacio de que disponíamos) de cada rombo, aparece la media

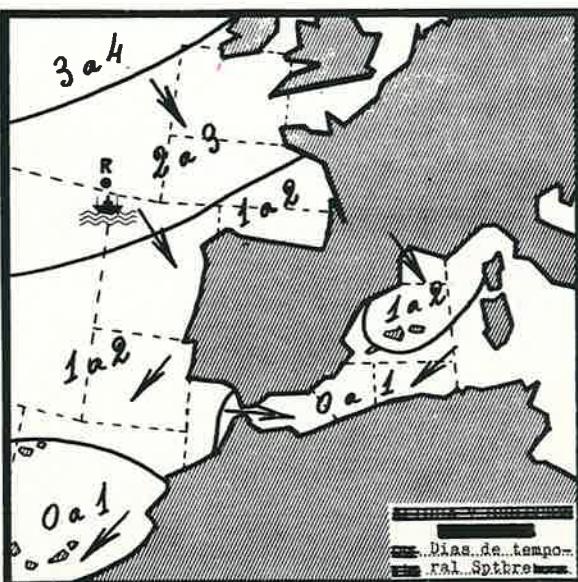


MAPA NUMERO 2.—Carta de oleaje más significativa de la segunda quincena de agosto último. Los números expresan, en metros, la altura de las olas.

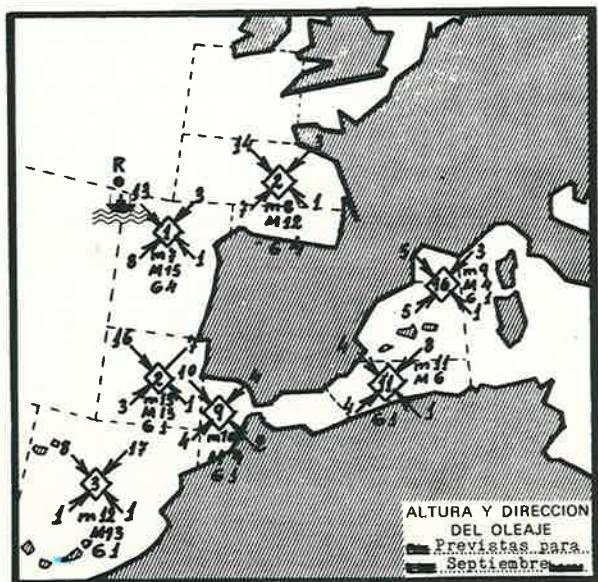
mensual de días de mar rizada a marejada (hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (2 a 3 metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa o más (4 metros en adelante), que expresamos por una "G". También aquí hay que explicar cuánto antes decímos: que los días que faltan —al sumar— hasta completar los treinta que trae este mes, corresponden a oleajes intermedios.



MAPA NUMERO 3.—Isoterma medias previstas del agua del mar en superficie para el mes de septiembre.

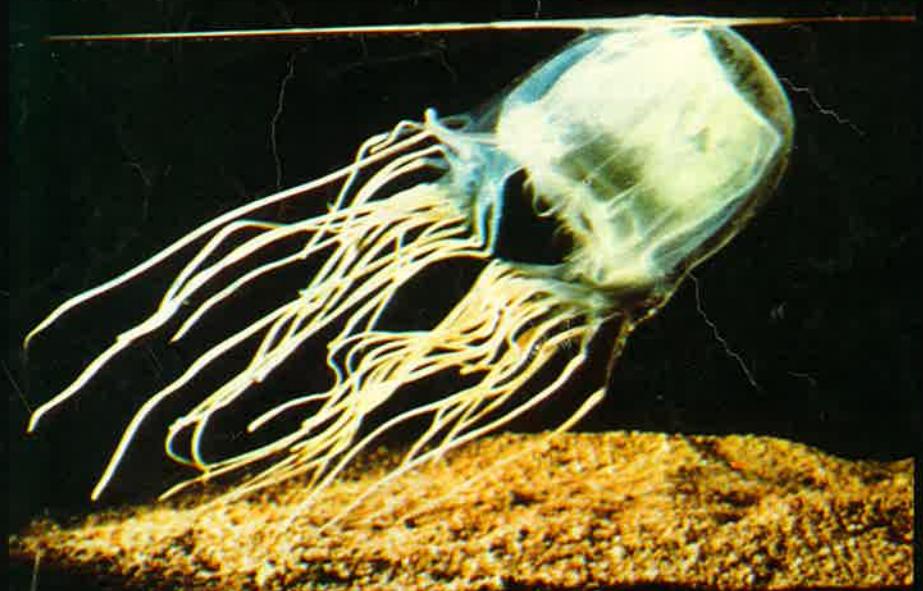


MAPA NUMERO 4.—Número de días de temporal previstos para este mes de septiembre, con expresión de la dirección del viento.

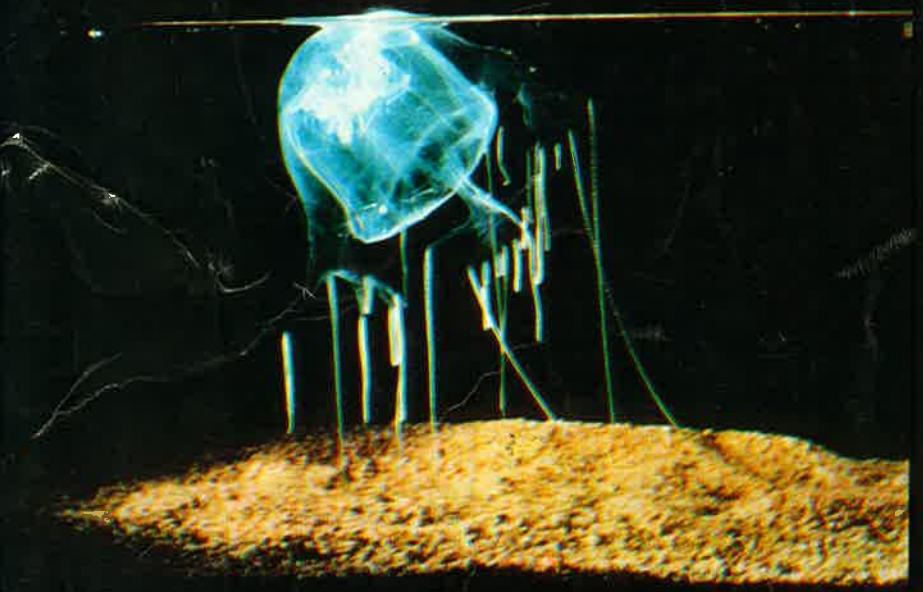


MAPA NUMERO 5.—Estado previsto de la mar y del viento para el mes de septiembre en curso.

LA MUERTE EN LA MEDUSA



Chironex fleckeri, la medusa-casilla o avispa de mar. La altura y el diámetro de la campana es de 13 por 100 centímetros; los tentáculos, con una longitud normal de 50 centímetros, pueden extenderse hasta alcanzar una longitud de metro y medio. Capturada en la Strand, de Townsville, en Queensland del Norte. Esta peligrosa medusa es casi cuadrada, con un pedalium en cada esquina del que cuelgan nueve tentáculos. Nadando a velocidad de dos a cinco millas por hora, se alimenta principalmente de quisquillas y peces pequeños.



Chironex fleckeri, la medusa-casilla o avispa de mar. La altura y diámetro de la campana es de 13 por 9 centímetros. Sus tentáculos, de una longitud normal de 45 centímetros, se extienden hasta alcanzar una longitud de 1,20 metros. Capturada en The Strand, de Townsville, Queensland del Norte. La medusa-casilla es muy transparente y resulta casi invisible en agua clara. Al parecer, prefiere una playa arenosa, ligeramente inclinada, con una marea en formación, en cuyo caso se acerca a la orilla, a profundidades del agua de sólo 24 centímetros e incluso menos. Sus tentáculos pueden extenderse o contraerse en pocos segundos, mientras cuelga, justamente debajo de la superficie, esperando a su presa de quisquillas y pequeños peces.



Chironex fleckeri, la medusa-casilla o avispa de mar. A la primera señal de peligro, un ejemplar de diez centímetros defiende su cuerpo carnoso y vulnerable, en forma de campana, sumergiéndose en el fondo y descansando la parte superior de la campana en la arena y disponiendo sus mortales tentáculos como una pantalla protectora.

La peligrosa Chironex fleckeri, conocida más comúnmente como la medusa-casilla o avispa del mar, tiene una forma casi cuadrada, con un pedalium en cada esquina, del cual cuelgan hasta nueve tentáculos mortales. En forma de T mayúscula, boca abajo, con la base de la T unida a la campana y la parte ancha de la T sosteniendo los tentáculos, los cuatro pedaliums hacen de este animal algo único y fácilmente distinguible de otras medusas.

Aunque relativamente es fácil detectarla en aguas descoloridas o turbias, la avispa de mar es muy transparente y se hace casi invisible en agua clara. El tamaño se mide generalmente por el diámetro..., que puede variar de 2,5 centímetros a 30 centímetros. La mayor que he capturado media unos 24 centímetros y tenía 36 tentáculos, cada uno de ellos de cuatro metros y media de longitud.

Capaz de nadar a una velocidad de dos a cinco millas por hora, la avispa de mar prefiere una playa arenosa, inclinada, con una marea en formación, en cuyos momentos se introduce en aguas de tan sólo 24 centímetros de profundidad o incluso menos profundas. Prefiere también un mar cálido y en calma, especialmente las playas tranquilas, y los estuarios y le desagrada las aguas ásperas o turbulentas.

Marchando a la deriva por el agua, esperando a su presa, la avispa de mar es capaz de extender o contraer sus tentáculos de tres a seis metros en unos segundos. Su alimento consiste principalmente en pequeñas quisquillas, pero las avispas de mar que he capturado en la zona de Townsville, en Queensland del Norte, en Australia, tenían principalmente peces pequeños en sus campanas al ser capturadas.

Los métodos que utilicé para capturar esta especie dependen del tiempo climatológico —las avispas de mar abundan, normalmente, más si existe un ligero viento de unos cinco nudos, seco y cálido, procedente del Norte— y del estado del agua. Si el agua está clara, camino delante de la avispa de mar, dejando que ésta nade hacia mí y entonces la saco del agua, cogiéndola por la parte superior de su campana, teniendo buen cuidado de que el viento no impulse sus tentáculos punzantes y mortales contra mi cuerpo.

Sin embargo, cuando el agua no está clara, arrastro una red de quince metros, con malla de 2,5 centímetros a lo largo de la playa. Hace falta gran cuidado al llevar la red a la playa, pues un movimiento violento o brusco puede causar grave daño a esta especie. Las avispas de mar son sacadas después cuidadosamente de la red y colocadas suavemente en un recipiente con agua de mar.

PRIMERAS AYUDAS

Las primeras ayudas adecuadas dependen, en gran parte, de las cualificaciones del grupo. A quienes no hayan sido entrenados en socorristismo, les aconsejamos el procedimiento siguiente:

1. Tiendan al paciente en el suelo con cuidado, para no entrar en contacto con los tentáculos de la avispa de mar.

2. Laven los tentáculos, para arrancarlos la piel, con alcohol metílico, teniendo cuidado de no verter alcohol en la boca, la nariz o los ojos.

3. Si falla la respiración o se ha interrumpido enteramente, asegúrense rápidamente de que no hay arena, algas u otros objetos extraños en la boca del paciente. Luego quitele la dentadura falsa, levante su cabeza, pongan arena bajo los hombros y depositen la cabeza para que descansen en el hueco. El cuello debe estar estirado y tenso.

4. Respire profundamente, colocando la mano izquierda en la frente y con el dedo índice y el pulgar cierre, presionando la parte blanda de la nariz. Coloque la mano derecha bajo la barbilla, con el pulgar sujetando la barbilla para que le permita mantener la boca abierta. Ponga su boca sobre la del paciente, cerrando la abertura enteramente y sopla dentro de la boca al ritmo de doce a quince veces por minuto, hasta que vea que el pecho del paciente empieza a elevarse y descender.

5. Busque ayuda médica. Para aquellas personas cualificadas, es aconsejable el mismo procedimiento descrito. Sin embargo, si el corazón ha dejado de latir, apliquen la resurrección cardiaca.

Fotografías de C. E. FITZPATRICK - CAMERA PRESS

(texto e ilustraciones)

Londres.