

hoja del mar

NUMERO 115

AÑO XI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • MAYO 1975

RUPTURA DE LA VEDA: UN FUTURO DE PENURIA

**LOS PESCADORES DE
CASTELLON VUELVEN
A LAS ANDADAS**



LA PRINCESA Y CADIZ

En páginas interiores publicamos informaciones especiales sobre la provincia marítima gaditana, cuya población conserva aún el grato recuerdo de la visita que hicieron los Príncipes de España en fecha no lejana. La Princesa doña Sofía navegó por el Atlántico, y el Guadalquivir aguas arriba, vistiendo el típico traje andaluz, en una jornada inolvidable que rememoramos en esta portada. (Foto: PIELFORT.)



FRUCASA

**CONSIGNATARIOS ★ AGENTES DE
LINEAS REGULARES
ESTIBADORES ★ ESPECIALIDAD
BUQUES PESQUEROS**

MARINA, 18

Edificio CACITSA, 2.º
Apartado 327

Teléfonos 24 64 94-24 52 65

Telegramas: FRUCASA

Telex: 92035 FRUCA E

SANTA CRUZ DE TENERIFE

JUAN REJON, 52

Edificio FRUCASA
Apartado 2053

Teléfonos 26 31 78-26 31 82-
26 31 86

Telegramas: FRUCASA

Telex: 95059 FRUCA E

LAS PALMAS

PASEO DE LA HABANA, 64, 4.º C.

Teléfonos 259 43 61-457 65 71

Telegramas: FRUCASA

Telex: 23114 FRUCA E

MADRID-16

CALVO SOTELO, 1

Teléfono 81 07 16

Telegramas: FRUCASA

Telex: 95333 FRUCA E

ARRECIFE (LANZAROTE)

LA MAR Y SUS SELLOS



SELLOS ESPAÑOLES PARA LOS MESES DE ABRIL Y MAYO

EN relación con las últimas emisiones españolas, acabadas de aparecer o que están a punto de ser puestas en servicio en el momento en que se redacta esta crónica, hay que mencionar éstas:

Día 21 de abril: Serie Flora española, con valores de 1, 2, 3, 4 y 5 pesetas, en donde figuran, respectivamente, los frutos del almendro, granado, manzano, castaño y naranjo. Fabricados en huecogrado multicolor (a los mismos que dichos frutos), la tirada es de 7.000.000 de series completas.

Día 28 de abril: Serie Europa '75, que como este año, de conformidad con las regulaciones de la Conferencia Europea de Correos y Telecomunicaciones (CEPT), ha de llevar motivos tomados de pinturas, en los nominales de 3 y 12 pesetas figuran reproducidos sendos motivos tomados de la pintura del hombre primitivo y que son «El recolector de miel» (cueva de la Araña) y «Caballo» (cueva de Tito Bustillo).

Día 28 de abril: Serie Europa '75 para empleo en el despacho del correo español en el Principado de Andorra, formada por los precios de 3 y 12 pesetas, en donde se muestran pinturas románicas del siglo XII. Como la serie española, va en huecogrado multicolor y la tirada es de 600.000 ejemplares para cada sello.

Día 6 de mayo: Día Mundial del Sello, en donde se muestra una marca prefilatélica de León, ya que en esta población tendrán lugar en octubre las Jornadas Filatélicas Nacionales y una exposición del mismo rango.

Efecto postal de 3 pesetas y tirada de 20.000.000, en huecogrado al color de dicha marca prefilatélica.

Día 14 de mayo: XXV aniversario de la Feria del Campo, con tasa de 3 pesetas y tirada de 10.000.000, también en huecogrado multicolor y con un dibujo alusivo.

EMISIONES DEDICADAS A LA MAR

GRAN BRETAÑA.—Uno de los grandes pintores de temas marinos ha sido el británico Joseph Mallord William Turner, cuyo segundo centenario de su nacimiento se cumple en este año. Por esta razón, el Post Office le dedica su serie anual de pintura, y en los valores de 4½, 5½, 8 y 10 peniques, se reproducen estos óleos: «Paz-entierro en la mar», «Tempestad-buque a la salida del puerto», «El Arsenal-Venecia» y «La costa de San Lorenzo». Estos cuadros están en el Museo Británico y en la Galería Tate, ambos de Londres, reproduciéndose los óleos a todo color.

ISLAS MALDIVAS.—En relación con el aniversario del nacimiento de Winston Churchill (1874), hay una amplia serie de 1, 2, 3, 4, 5, 60, 75 lares y 5 rupias, más una hoja bloque de 10 rupias. Pues

bien, los dibujos de estos sellos están en relación con la vida de dicho político y nos interesan los nominales de 1, 3, 4 lares y la hoja bloque, puesto que en ellos figuran buques o dicha personalidad con el uniforme de primer lord del Almirantazgo.

REPUBLICA DE TOGO.—También tiene sus efectos sobre el centenario de Winston Churchill y son de 30, 40, 100 y 200 francos CFA, más hoja bloque con estos dos últimos. En la mitad de ellos figura, junto a la efigie del político británico, un acorazado.

TRINIDAD Y TOBAGO.—Hace un año, Harold y Kwallan La Borda completaron su periplo alrededor del mundo en su embarcación «Humming Bird II», y por ello se hace una pareja de 40 y 50 centavos, donde figura dicha embarcación y la precedente «Humming Bird I».

FORMOSA.—Las grandes obras públicas que en estos momentos se están llevando a cabo en este país, significan un conjunto de 0,50, 1, 2, 2,50, 3, 3,50, 4, 4,50 y 5 en. Nos interesa señalar varios de estos precios, puesto que el puerto de Taichung está en el 3 en, el astillero de Kaohsiung en el 4,50, y el puerto de Su-ao en el 5 en.

CAMERUN.—Con el nombre de paisajes del litoral hay un 40 y un 45 francos CFA, en donde figuran embarcaciones indígenas.

COSTA DE MARFIL.—La rada de Sasandra figura en amplia panorámica en unos 100 francos CFA, estando al ancla en la misma varios buques.

ROL DE FILATELISTAS DE «HOJA DEL MAR»

Continuamos hoy con las referencias relativas a los lectores interesados en ponerse en relación con otros coleccionistas, indicando, como siempre, nombre, señas y países o temas que coleccionan.

Fernández Bedmar (Francisco). Goya, número 3, 5.º A. Granada, España, segundo centenario.

Serra Mayans (Hilario). San Francisco Javier, isla de Formentera, España, Cuba, México, Brasil, Alemania, temática Navidad y desnudos.

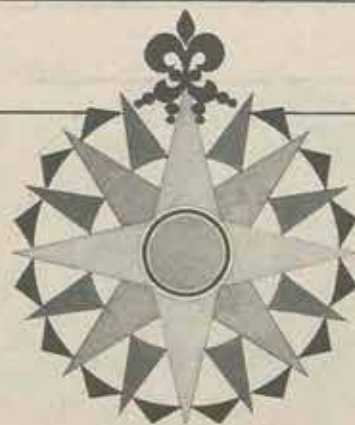
Lomba Alonso (José Luis). Rodríguez Sinde, 2. La Guardia (Pontevedra). Actividades humanas en la mar.

Laguna Gómez (Víctor Manuel). Duque de Calabria, 22. Valencia, España y sellos dedicados a la mar.

Leal Quintáns (Antonio). Las Carolinas. Villagarcía de Arosa, España y Guinea Ecuatorial.

Rey Astorquiza (Juan Ramón). San Martín, 26, 1.º C. Bermeo, España, barcos, peces y fauna marina de todo el mundo. ■
LUIS MARIA LORENTE.





LAS ISLAS DEL CUARTO LIBRO

Por ALVARO CUNQUEIRO

E

S decir, el mar y las islas del "quart livre" de los hechos y dichos heroicos del buen Pantagruel, escrito por mestre Rabelais. El primer viaje de Pantagruel por mar se hizo para ir a ver el oráculo de la Diva Botella Bacbuc. Doce eran las naves de la flota de Pantagruel, y en la almirante izaba éste por insignia una enorme botella, la mitad de plata, bien pulida y lisa, y la mitad de oro esmaltado, de rojo color. Así la botella denotaba que allí se bebía blanco y tinto. Antes de levar anclas, y temiendo tempestad en el mar, todos los viajeros bebieron durante varias horas, hasta reverter, y ello con la intención de que durante la travesía nadie sintiese mareos, ni vomitase, si tuviese perturbación alguna de estómago ni de cabeza. Rabelais, el autor, que había estudiado Medicina en Montpellier, comenta que se hubieran ahorrado esta colosal ingestión de los grandes vinos, bebiendo desde algunos días antes de la partida agua de mar pura, o mezclada con vino, con corteza de limón o granada, u observando una larga dieta, o poniendo papel sobre el estómago.

El oráculo de la Diva Bacbuc estaba cerca de Catay —es decir, China—, "en la India superior". Pantagruel, siguiendo el consejo de su piloto mayor, decidió en su navegación no seguir la ruta de los portugueses hacia las Indias Orientales, "que pasando la zona tórrida y el cabo de Buena Esperanza en la punta meridional de Africa, más allá del equinoccio, y perdiendo la guía del eje polar septentrional, hacen una navegación enorme". Pantagruel decidió pasar a la India Superior por el Noroeste, sin aproximarse al mar Artico o Glacial, por miedo de ser retenido por los hielos. Hicieron, pues, el viaje por esta ruta, sin naufragios ni peligros, en menos de cuatro meses, mientras los portugueses tardaban tres años por su camino. Esta ruta es la primera mención de la búsqueda de un paso por el Noroeste hacia Catay, hacia el Pacífico. Sorprendido de este hallazgo, Rabelais se va a burlar de sí mismo, diciendo que esta ruta de fortuna fue la que usaron los indios cuando decidieron viajar a Germania, donde fueron honorablemente tratados por el Rey de los suecos. ¿En qué época? Pues en los días de los romanos, ya que cuando los indios llegaron a Germania, la actual Alemania, era procónsul de Roma en las Galias, la actual Francia, Quintus Metellus Celer, "como lo escriben Cornelio Nepote, Pomponio Mela y Plinio después de ellos". De hecho, este imaginado viaje de los indios a Germania estaba inspirado en los llamados indios de Ruán, que fue que unos balleneros encontraron en el mar de Iroise, al Sudeste del Gran Sol, una canoa con dos tripulantes muertos, vestidos de pieles y tocados de plumas, con cuyos trajes se hizo uno para una imagen de santo de la catedral de Ruán, unos dicen que San Martín, otros que San Juan Evangelista, y que allí fue venerado el santo vestido de indio canadiense hasta la Revolución de Francia. Hay textos.

La ruta seguida por Pantagruel y sus doce naves estaba llena de extrañas islas, como la de Chéli, en la que reinaba el Rey santo Panigon, y las de Tohu y Bohu —de la Confusión o del Barullo—, y de la Farouche, antigua residencia de las Andouilles —de los Embutidos o de las

Longanizas, como quieran—. Más allá estaba la isla del Viento —lo que le permite a Rabelais glosar el refrán que dice, y es de gente de mar, "que pequeñas lluvias abaten grandes vientos"—. En cada isla, Pantagruel encuentra lo suficiente para sus desayunos, almuerzos y comidas, y ya saben que era hombre de apetito proporcionado a su gigantesca talla. Recuerden que un día quiso ensalada y salió a la huerta a buscar lechugas, que eran del tamaño de árboles, y bajo las cuales se habían echado a dormir unos peregrinos de Nantes. Los cuales fueron con la lechuga a la fuente, y Rabelais los metió en la boca, aunque hubo de escupirlos, por duros, y uno de ellos con su bordón le tocó una muela que tenía cariada, lo que le produjo al héroe rabelaisiano enorme dolor, y le obligó a beber un gran trago, con el cual estuvo a punto de ahogar a los peregrinos, quienes al fin, con el enjuague, cayeron a tierra y huyeron...

Conviene subrayar que la descripción del mar y de sus tempestades es cosa muy moderna, y Rabelais, por lo tanto, nada nos dice del paisaje marino, del alba en el mar, de los largos ponientes, ni siquiera de las aves marinas en las proximidades de las islas, cuyas disparidades le sirven para su varia crítica de las cosas y los saberes. Desde el capítulo XVIII hasta el XXIII se nos cuenta de una gran tempestad en el mar, pero excepto unas veinte líneas para decirnos en el XVIII cómo estalla: "Repentinamente, la mar comenzó a hincharse y a hervir desde el fondo de los abismos, las olas batían los flancos de los navios; el mistral, acompañado de un torbellino desenfrenado, de negras borrascas, se puso a silbar a través de los cordajes, relampagueaba, llovía, granizaba, el aire perdía su transparencia, se hacía opaco, tenebroso, oscuro..."; el resto de los capítulos está dedicado a decirnos cómo la pasaron Panurgo y fray Juan, y "un breve discurso sobre los testamentos hechos en mar". Con toda su brevedad, y aunque en ella se deslice algún tópico antiguo, esa descripción de la tempestad por Rabelais es insólita en las letras europeas del siglo XVI, y tiene un algo de veracidad de la "terribilidad" de las tormentas marinas, bien que sepamos que Rabelais nunca salió al mar, ni que haya visto más agua marina que la de Narbona. Aunque el mar de Narbona haya sido un mar de naufragios. Ese viento mistral que ha conocido en Montpellier. ¿Nos está Rabelais diciendo de la mar una tempestad que ha conocido en tierra?

En fin, en cada isla hubo sus banquetes, y las copas estaban recibiendo constantemente vino. Las islas, ya dijimos, con sus diversos regímenes y costumbres le sirven a Rabelais para su crítica del mundo y para la carcajada, mientras va navegando de una en otra por la ruta de fortuna del Noroeste, camino de Catay y de la India superior. Esta ruta de fortuna es verdadera novedad. Pero al almirante Pantagruel se le da un pito de la navegación, que lo que quiere es filosofar, comer, beber y combatir monstruos sopladores. Y cuando la tempestad termina, recuerda que se llamaba Tempestad un gran latigacizador de alumnos del colegio Montaigu, con lo cual reduce toda la mar a una anécdota escolar.

LA LITERATURA

Por José Asenjo Sedano

LA POESIA

Por Eduardo Gener Cuadrado

Yo me he definido el movimiento poético como la vibración del ser humano ante el encuentro de Dios consigo mismo a través de él: el resultado del esfuerzo hecho por el ente poético para entender esta vibración es la poesía.

Cuando el poeta encuentra una forma verbal con los artificios pertinentes, que la retórica y estilística estudian, capaz de acercarse un tanto a cuanto sintió, le nace entonces la necesidad de comunicárselo a sus próximos.

Mas ese encuentro de Dios consigo mismo a través del ser humano produce en él un tirón hacia los nudos terminales del ser, y omega y por sus vivencias corren luminosos los que podríamos llamar elementos poéticos primarios: el amor, la muerte y Dios. Aunque este elemento santo puede quedar como una iluminación sobrenatural de otro poético: la vida.

Debemos considerar además otros elementos poéticos secundarios, poseedores en segunda instancia de un trasfondo de los primarios: así la noche, la luna, el viento, el bosque, el mar.

Y podemos agregarles otros que son como vehículos que facilitan la llegada del trance. Estos son: la soledad, el deber, la melancolía, la tristeza, el olvido, y como factor común a todos, el fracaso. Los cuales podrían llegar a ser elementos secundarios en determinadas situaciones.

El mar lo consideramos como un elemento poético secundario de gran fuerza. Pues es un vocablo muy rico en múltiples sugerencias, capaz de producir, dondequiera que aparezca, un clima fuertemente poético. Y aun más cuando aparece con su rotunda voz en la lengua española.

Nuestra conversación familiar emplea tal palabra para expresar una inconmensurable cantidad: ¡La mar de cosas! Otras veces le damos cierto aire escatológico: ¡Me cachis en la mar salada!, o despectivo: ¡A la mar, miera! Y poseemos múltiples refranes marineros donde la mar se nos presenta como casquivana, matadora, infinita y única; ante el vocablo mar, sobre la imagen representativa de cualquier mar, además del complejo de forma creado por el rumor de las olas en el recuerdo, por encima de la memoria del frescor de su linfa cuando besó nuestro cuerpo en el estío, está la permanencia intelectualizada en nuestra conciencia de un elemento único y, por tanto, diferente en forma, movimiento y voz, manejados por una voluntad propia de vencer, huir, meter, dar, perder, robar y amar. Con tal intensidad de acción que yo lo he definido varias veces como infinitivo de primera conjugación del nombre sustantivo.

Forma base esperanzadora de la primera emoción poética en el inicio de la vida, cuando "... al principio creó Dios el cielo y la tierra. La tierra era confusión, y caos y tinieblas cubrían la faz del abismo, mas el Espíritu de Dios se movía sobre las aguas". Desde entonces no ha existido ni existirá poeta capaz de sustraerse a la intrusión del elemento poético mar en alguna de sus poesías.

En las raíces de nuestra civilización occidental, y dentro de la narrativa épica de las acciones y combates de sus héroes, lo emplea Homero en la «Iliada»; no digamos en la «Odisea», cuando le quiere dar el mayor énfasis a sus descripciones. Y es Horacio quien en sus decires poéticos más altos trae a colación los mares de la dominación de su Roma, y es en la pléyade de poetas castellanos desde el cuatrocientos donde la mar llena con el azul de sus aguas, el blancor de sus espumas y el sabor de su sal los versos de su inspiración.

Y cuando llegamos a la poesía de nuestros consagrados modernos... yo he podido hablar muchas veces de alguno de ellos en conferencias encabezadas por los títulos: «El mar en la poesía de... Juan Ramón Jiménez, Rafael Alberti, Antonio Machado, Rubén Darío, José María Pemán...», debiendo destacar, entre otros, los tres elementos poéticos primarios: el Amor, la Muerte y Dios.

«¡Tan finos como son tus brazos son más fuertes que el mar!» le dice a la amada Juan Ramón Jiménez. Y al vislumbrar la Muerte:

«La noche era un largo y firme muelle negro: el mar era el sueño y llevaba a la vida eterna».

Y le afirma a Dios:

«No sólo estás entre los hombres, Dios deseado: estás aquí también en este mar».

En la poesía de José María Pemán se dibujan también los tres elementos. Al sublimar a su amada junto a la mar, le pregunta:

«¿La arena es sólo arena cuando sobre ella guarda la huella de tu pie?».

Y la Muerte se presenta en la poesía pemantina diluida, como la misma existencia del poeta, en su Dios amical. Así, frente al padre mar ve al Padre Dios y le confía:

«Yo no quiero entender. Quiero en el hombro tuyo apoyarme para caminar. Y andar, Señor, andar entregando en tus manos el asombro de este alma mía, joven como el mar».

Rubén canta al Amor, a veces, sobre el mar. Pero casi siempre un amor triste y nostálgico: «... el amor... es ciertamente un río

que uniéndose al confluente del desvío va a perderse en el mar del desengaño».

Mas se define ante la Muerte al repetir el maniquero símil:

«La palabra de Darío la volverás a encontrar cuando las ondas del río sean las ondas del mar».

O cuando ante la intuición de Dios tras el mar, reza el último verso de un soneto:

«¡Levantemos los ojos y juntemos las manos!».

Alberti le ofrece a la amada:

«Te enseñaré los caminos que van rodando a los mares, amor, si vienes conmigo».

Su propia muerte la asocia al variable elemento:

«Se habrá muerto el mar

¿Quién lo enterrará?».

Y aunque se cree lejos de Dios, le dijo una vez a su Madre:

«Que tú me salvarás, oh marinera Virgen del Carmen! cuando la escollera parta la frente de mi navío».

También el Amor, la Muerte y Dios en la poesía de Antonio Machado. El Amor le canta a ella:

«A la orillita del agua por donde nadie nos vea antes que la luna salga».

Ante la Muerte, interroga:

«Morir... ¿caer como gota de mar en el mar inmenso?».

Y en el «Dios Ibero» clama:

«Este que insulta a Dios en los altares no más atento al ceño del destino, también soñó caminos en los mares y dijo: Es Dios sobre la mar camino».

Existen, que duda cabe, poetas que han dedicado sus poesías a un mar como argumento y paisaje de sus obras: Cancio, Morales... y otros que lo han utilizado como íntimo paisaje en algunos de sus trances poéticos. Así Juan Ramón Jiménez, a quien considero como un verdadero cantor del mar. Porque le inspira cuando sobre sus aguas navega hacia el amor o junto al amor navega.

Otros poetas viven la infinitud misteriosa del mar desde sus orillas. José María Pemán le lleva a ellas hasta una renunciación a su amada, y ve en el océano, como hemos dicho, a un padre mar tras el cual se oculta el Padre Dios.

Es siempre poético el trance del recuerdo de la mar. Lo vemos en Rafael Alberti cuando recuerda el mar de su Puerto de Santa María desde la serranía española donde convalece o desde el río Paraná donde se exilia.

Antonio Machado lo utiliza como bellísima alegoría autobiográfica en la que había presentado su trágico morir abandonado:

«Y cuando llegue el día del último viaje y esté al partir la nave que nunca ha de tornar me encontraréis a bordo ligero de equipaje casi desnudo como los hijos de la mar».

El mar ha constituido siempre la meta de la gran aventura humana. Las más remotas epopeyas se pierden en la nebulosa de los tiempos. Necesariamente, la literatura no podía soslayar el tema del mar; tan en la entraña y tan en la raíz de la cultura. Desde la botadura del arca de Noé (con todo un paraíso a bordo) hasta las naves de Pigmalión conquistando la primera ciudad de Occidente, el mar ha representado siempre el futuro y el enigma de los hombres. Cielos y mares casi tiemblan al parejo cuando Ulises, partiendo mozo de su tierra Itaca, se pierde ante los muros de Troya, donde Aquiles, resentido, da muerte vengativa y valerosa al famoso Héctor y arastra su cadáver sobre el polvo, a la espera de que buitres necrófagos acaben por devorar sus carnes inmortales. Después de la batalla, Ulises, rico en astucias, desaparece con su nave y pone cabal principio a la acaso más bella aventura que nunca se haya escrito en el mundo. Será Gilbert Pillot («Le code secret de l'Odysée») quien, después de muchas conjeturas, llegue a la conclusión de que el famoso navegante, con el invento fantástico de su periplo, sólo trataba de ocultar el verdadero motivo de su viaje: encontrar las rutas secretas del oro y del estafío. En su aventura, cuenta Homero, Ulises empleó largos años. Los mismos que malgastó su esposa junto a la rueca tratando de esquivar a sus pretendientes.

Los libros han pasado por el mar. Y muchos hombres han llegado a su conocimiento y a su amor a través de los relatos. El mismo Cervantes (nos lo cuenta en el capítulo LXI, segunda parte de su obra), piadoso con don Quijote y Sancho, un día de San Juan, en Barcelona, los hará amanecer el temblor del mar sobre la playa. «Vieron el mar, hasta entonces dellos no visto; parecióles espacioso y largo, harto más que las lagunas de Ruidera». Las galeras, varadas, otras en el agua, «abatiendo las tiendas—dirá—se descubrieron llenas de flámulas y gallardetes, que tremolaban al viento y besaban y barriaban el agua». El día era hermoso y el sol terminará por rayar las azules aguas. Por la orilla, al galope, a millares, los caballeros. Era fiesta y los soldados de las galeras, en un jocosísimo simulacro de batallas, disparaban la artillería (acaso como en Lepanto) sobre los muros y castillos de la Ciudad Condal.

Puede que sea don Pío Baroja, el famoso vasco, quien mejor nos haya pintado ese mundo fabuloso y aventurero de piratas, balleneros y navegaciones mercantiles, precisamente en una etapa, la del siglo XIX, de plena decadencia en el comercio gaditano con Indias. En «La estrella del capitán Chimista», «Las inquietudes de Shanti Andía» o «Los pilotos de altura», nos relatará, con su estilo brioso y directo, las bravuras de aquellos marinos de los barcos a vela que se encaraban valientes con las tremendas durezas y amarguras del mar. Baroja nos ha dejado en estas novelas las páginas más emocionantes, más tiernas y más bellas de nuestra literatura marinera. Toda su obra está transida de ese encanto especial, de ese romanticismo de los viejos grabados, de las botellas con veleros, en las que aparecen urcas como la *Dragón* o goletas como la *Argonauta*, con fondo de paisajes cántabros, chinos o americanos. Juan de Aguirre, Zaldumbide o el doctor Cornelius, entre muchos, serán genuinos representantes de ese mundo particular y entrañable del gran autor de «La busca».

Siempre ha estado el mar en nuestras letras. Escritores de las cuatro esquinas se han asomado a su luz. Valle-Inclán, cuyo mar esperpéntico barre oscuro y asustador las costas de Galicia, en tanto la ola escupe los cuerpos exangües que arranco de los barcos. Es el mar de «Romance de lobos». Mar distinto, por supuesto, al que encontraría en Méjico, cuando, español y sentimental, tocó aquellas costas a bordo de la *Dalila*, rota y varada después en las costas del Yucatán.

Dado que la enumeración sería prolija y el espacio corto, voy a tratar de concretarme, por el momento, a tres escritores pertenecientes a la actual narrativa española y que, de un modo muy particular, inciden sobre este tema del mar. Me refiero a Luis Berenguer (marino de guerra, ingeniero de armas navales), Alfonso Grosso y José Manuel Caballero Bonald. Los tres son premio de la crítica y poseen una obra que empieza a ser importante dentro del contexto literario del país. Con excepción de «Sotavento» (Berenguer), que es una crónica de la retaguardia familiar de los marinos de guerra isleños a raíz de la batalla de Trafalgar, galería pintoresca, no exenta de ironía, estos tres novelistas, con «Testa de copo» (Grosso), «Marea escorada» (Berenguer) y «Agata, ojo de gato» (Caballero), por una rara coincidencia, nos describen el mundo precario y alucinante de los parajes sureños, desde el Estrecho a las marismas cenicientas y limosas de Sanlúcar de Barrameda. En los tres narradores, el mar, el océano, es sobre todo un lastre, casi una carga, una huella que marca y borra constante la marea, reduciendo y anulando el mundo latente de este paisaje abrasador y tantas veces trágico. Esta alucinación, este desfile de contrastes (blancos, azules, rojos, apenas una mancha negra), cambian casi con la misma prisa que cambia el sol. Tan es así, que, a veces, las gentes de estas novelas nos parecen inexistentes, puro espejismo, más producto de la fiebre que de una realidad en carne viva.

Alfonso Grosso nos hablará del milenarismo mundo de las almadrabas. Desde Lances y Barbate al encanto de Sancti Petri, con la marca de los genoveses que pasaron, antaño, por estas tierras. Y contemplará el polvo y la arena de las playas doradas en «Tolvanera, remolinos y círculos».

Berenguer nos cegará con la amorosa descripción de los desiertos que van de la Ardila y Gallineras a Torregorda, donde tuvo almadraza el duque. Un mundo gastado, levantero, calcinado y sin memoria, convertido en vuelo de trapos y extraño desafío. Y siempre llamando el mar como un grito sin palabras.

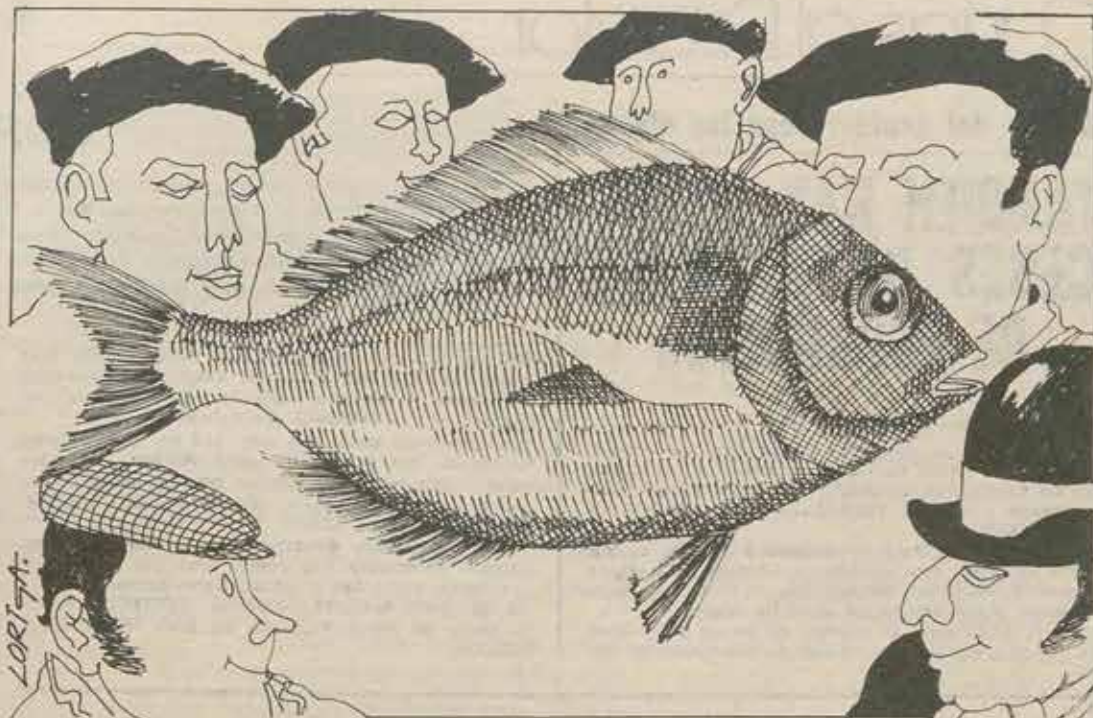
Caballero Bonald se undirá en la pastosidad de las marismas, «vermo de vientos malosanos—dirá—, asediados salvajismos y aguas corruptas». Allí donde malvuela la grulla y la tierra está «gangrenada por la sed» y «apenas cubierta de una hidropíca costa de talco». Enorme soledad, como si aquí el mar, después de amantarse en los caños, acabara convertido en un inundo pudridero.

En los tres narradores andaluces, este mar del Sur es un mar estático, sin batallas (al menos, en apariencia). No es un mar tapado por un muro de hombres, como en el Cantábrico, sino un mar tendido, en reposo y, muchas veces, imaginario. Un mar, en fin, decadente, sólo telón de fondo de un paisaje cuya humanidad pufla sobre la arena, o al currican, a la captura del cangrejo, el lucio, el congrio o la lisa, en el estero. ■





Por
**NESTOR
LUJAN**



LA BESUGOLATRIA



El besugo es la subespecie *Pagellus cantabricus*, y aunque es comestible todo el año, se ha considerado como óptimo el que se pesca entre el día de Santa Catalina (25 de noviembre) y el día de San Blas, que es el 3 de febrero. El momento de más delicadas carnes y de mayor abundancia es por San Antonio Abad, cuando van «los besugos a montón».

Para los curiosos de la etimología diremos que el origen de esta palabra es incierto, aunque lo más probable es que proceda de la palabra occitana «besugue», que quiere decir «bizco», se referiría a los ojos abultados del besugo. Parece ser que para el nombre del besugo esto de los ojos ha sido muy importante, ya que habla Cervantes de alguien que tenía los ojos de besugo y en la *Picara Justina* se dice, aplicándolos a los ojos humanos, de «unos ojos tristes y medio vueltos, que parecían de besugo cocido». Tanto han impresionado los ojos de besugo, que el nombre italiano del pez es «occhiale» u «occhialone», y en gallego, a una especie de besugo le llaman «ollomol», textualmente «ojo blando». De ahí el refrán que pondera el buen tiempo para pescarlo: «Ollomol de xaneiro vale un carneiro».

La besugolatria santanderina y vasca es comparable a la madrileña. Pero los vascos, que han gozado siempre del pescado recién pescado, lo asan sobre brasas, desdenando su guiso al horno. Un escritor del siglo pasado, Antonio Peña y Goñi, ha descrito este besugo a la donostiarra con acentos enternecedores. Don Antonio fue un tipo curioso: natural de San Sebastián, intensamente madrileñizado, ofició de cronista de toros, crítico musical y comentarista de pelota vasca. Como revistero taurino fue frascuelista; como escritor musical, wagneriano. Escribió sobre el besugo a la donostiarra desde su Madrid y dio, con pluma clásica e irrefutable, su receta: «Cuando en Madrid la Nochebuena sufro más que nunca la nostalgia de San Sebastián, mi pueblo, y se avivan en mi mente los recuerdos de la niñez, de los nacimientos, de los aguinaldos y del besugo. El clásico besugo, sobre todo, simboliza en esta época del año la cena tradicional, la patriarcal reunión de la familia en torno de la mesa en donde el apetitoso pescado figura como plato predilecto de la reunión».

«Comer en Madrid el besugo mientras ruge el Noroeste en las calles y llega el estrépito de las olas como en San Sebastián, es imposible, en mi concepto, como aderezarlo y servirlo tal cual se adereza y se sirve allí, fresco, sabroso, aromático, con dejos de océano, con blanca carne, ni dura ni blanda, con tostada piel, que cruje entre los dientes, regalo del estómago y delicia del paladar».

«He aquí el modo de aderezarlos».

«Se limpia con mucho esmero el besugo, se le espolvorea de sal y se deja colgado en lugar fresco y conveniente».

«Una hora antes de presentarlo a la mesa se coloca el pescado en unas parrillas, debajo de las cuales arde vivo fuego de carbón de encina».

«Cógese entonces la pluma de un capón, se moja bien en aceite crudo y se unta con ella el besugo suavemente, dándole varias veces vueltas hasta que la piel esté bien tostada».

«Cuando llega el momento de servirle, ábrase el pescado y rocíese de aceite muy caliente con ajos y unas gotas de limón».

«Tal es el «besugo a la donostiarra». La fórmula general es fácil. Los detalles particulares se hacen refractarios a toda explicación».

«Hay en la composición de este plato tales refinamientos de culinaria, matices tales de instrumentación, que los maestros en el arte se sirven de las plumas del capón arrancadas de la rabadilla del ave, precisamente de la rabadilla, por ofrecer condiciones especiales para el rito de ungirlo. Jamás he conseguido comer en Madrid el besugo como lo he comido en San Sebastián durante mi niñez y mi juventud».

El besugo al horno se populariza en Madrid hacia 1600, cuando llegaba «el fresco» en carros y cubierto de paja. El besugo guisado al horno a la madrileña podía disimular los desperfectos del viaje. En el País Vasco, en San Sebastián, sobre todo en Nochebuena, se toma a la donostiarra como hemos dicho antes. El besugo, desconocido prácticamente en el Mediterráneo, ha sido un pescado cantábrico de gran tradición y conocido de antiguo en Castilla:

«Arenques e vesugos venieron de Bermeo...»

cantaba el Arcipreste de Hita en la épica y goliardesca batalla de Don Carnaval y Doña Cuaresma.

El besugo al horno es plato que Madrid sabe guisar perfectamente: dorado, acuchillado por rodajas de limón, con sus sabrosas patatas y su carne compacta y blanca, y su profundo y cantábrico gusto a mar. Recordemos el célebre romance del poeta y cronista Gracia Dei:

«Besugada teneredes
si la pasáis en Madrid,
grato pescado gallego,
besugos del Cantabri».

Cartas al Director

Acerca del conflicto con los «bous»

TAMBIEN HAY «FRANCESES DISFRAZADOS DE ESPAÑOLES»

Señor director:

He leído en la revista de su dirección un artículo escrito por Mauro Rodríguez referente a las quejas de los pescadores de Mugla, en cuanto a los «bous» franceses y de LOS ESPAÑOLES DISFRAZADOS DE FRANCESES.

Los barcos de Pasajes nombrados por los compañeros de Mugla son: «Cudillero», «Arnoya II» y «Egura Mesa». El verdadero nombre de este último es «Gure Ametza», y también existe el «Gure Ametza II».

En la actualidad, el técnico de pesca del «Arnoya II» es español, pero ha habido una época en que

los técnicos de pesca de estos cuatro barcos eran franceses. Así que no es de extrañar que, aunque en buques de bandera española, estos señores continúen con su «sistema» de trabajo.

No pretendo decir con esto que no haya algunos españoles que actúen de igual manera, pero que quede claro que, al menos en tres de estos barcos —que antes he citado—, son FRANCESES DISFRAZADOS DE ESPAÑOLES.

Nada más, señor director. Le ruego perdone la redacción defectuosa que pueda tener mi carta y el que se la envíe tan a última hora. Reciba un saludo. ■ JUAN MANUEL OTERMIN LOPETEGUI. Patrón de pesca de altura. PASAJES DE SAN PEDRO (GUIPUZCOA).

IMPORTANTE

Para publicarse en esta sección es requisito indispensable que en las cartas, que siempre habrán de ir fechadas y firmadas, figure el nombre, dos apellidos y domicilio completo del remitente, a fin de poder acreditar su personalidad. Incluso cuando desee firmar con seudónimo.

Rogamos claridad, brevedad y concisión en todas las cartas.

La correspondencia debe dirigirse a «Cartas al Director», Hoja del Mar, Génova, 24, Madrid-4.

VERSION POLEMICA DE UN MAQUINISTA NAVAL

LA "VERDADERA VIDA" DEL HOMBRE DE MAR

Señor director:

Me refiero al artículo «A hombre de mar no le viven la vida» firmado por don Mario Otero, que publicó últimamente esta revista y que voy a contestar a su autor.

Estoy totalmente de acuerdo con las características que usted presenta como particulares de la época artesana, así como de los perjuicios que señala, trajo consigo la llamada «revolución industrial». Pero es en la última parte de su exposición donde discrepo de usted. Veamos:

Al referirse al hombre de mar, afirma no estar éste proletariado, entendiéndolo como tal —según tesis de Julián Marias— «toda pérdida de forma social, cualquiera que fuera el grado social a que afecte».

Y yo me pregunto: ¿Se puede perder algo de lo que siempre se ha carecido? El hombre del mar no está proletariado. De acuerdo. Pero no porque haya perdido su forma social, sino porque aún hoy carece de ella.

Por propia experiencia como marino, sé que si a nuestra forma de vida se la puede considerar social, es valiéndose de los más arcanos y rudimentarios principios que configuran una sociedad.

Para basar esta afirmación, alega una serie de características propias a que está sujeta nuestra actividad y cuyas consecuencias no pueden alcanzar a programar un gabinete técnico, quedando su resolución en la iniciativa personal del obrero.

Pues sí; eso es cierto, pero con un doble fondo y su correspondiente color, menos rosado que el suyo.

Como mecánico naval sé lo que significa no disponer la mayoría de las veces de los adecuados medios técnicos, e incluso herramientas para desarrollar un determinado trabajo, teniéndolos que valer para ello de nuestra pericia, e incluso de nuestro sexto e instintivo sentido. ¿Pero es acaso loable esto, merece la pena convencerse de ello, si no es para llegar a la conclusión de que en la mar no sólo estamos marginados social y culturalmente, sino también en lo que a avances técnicos se refiere, haciendo que los obreros de a bordo tengamos que ser unos verdaderos artesanos? Lo cual en sí no es nada denigrante.

En su segundo punto, desvela como ventajas de este sector industrial el que hayamos sufrido aún —como ha ocurrido en otros sectores— que sus individuos tengan que desarrollar su trabajo bajo un ritmo programado de antemano.

También es totalmente cierto, pero con su correspondiente cara oculta. Ya que a bordo (bien en puerto o navegando) casi puede afirmarse que se carece de un horario de trabajo, ya que, como muy bien dice usted, estamos expuestos a toda una serie de conocimientos y eventualidades en el trabajo, que nos hacen ser esclavos de él durante las veinticuatro horas del día, por vivir a expensas de lo que usted llama Naturaleza.

En su tercer párrafo habla de la celebración mutua, por tratarse de un círculo muy reducido aquel en que se desenvuelve el hombre del mar.

Muy ingenioso. Pero le diré que para que haya colaboración mutua —la palabra lo dice todo— es necesario, ante todo, no un reducido espacio de relaciones o convivencia, sino un desinteresado y verdadero sentimiento de camaradería para con el prójimo. No sé si habrá navegado mucho o poco, o algo al menos. Pero los marinos que lean estas líneas sabrán como yo, de las disputas, querellas y tensiones que existen a bordo, y sólo por desenvolverse nuestra vida de una forma tan apilada y monótona, careciendo de las más elementales diversiones del hombre actual que puedan servir de novedad y válvula de escape, poniendo una nota de distracción en la rutina diaria.

Y por último habla de los atenuantes que entrañan las características propias de nuestra profesión. Y dice que el mantenernos alejados de los modernos medios de comunicación, contribuye a que no se lleve a cabo en nosotros el fenómeno de la despersonalización.

Me río yo de la personalidad que nos confiere nuestra dedicación como tal. Los largos periodos que pasamos aislados del resto del mundo, no vienen sino a poner de nuevo sobre el tapete la marginación que padecemos en todos esos ámbitos, haciendo que cuando estamos integrados a la sociedad durante cortas vacaciones, nos sintamos desplazados en todos los medios en que nos desenvolvemos: hogar, amigos, etcétera. Sin saber responder en el orden actual de las circunstancias.

En conclusión —acaba usted diciendo—, el hombre de mar, hoy por hoy, vive su vida. ¡Ya lo creo que la vive! ¡Y qué vida! Separado de la mujer, de los hijos, con agobiantes jornadas de trabajo, siempre dando tumbos en el ancho océano del mundo, en la mayoría de las veces sin seguridad en el trabajo, regularizando éste mediante contratos de los que mejor es no hablar, sin condiciones higiénicas a bordo y en continua tensión. Lo que hace que nosotros, los del mar, seamos considerados por el resto del pueblo como seres excéntricos y raros.

Todo esto holgaba decirlo para los que, como en el caso de uno, hayan de desenvolverse y convivir en este sector industrial, como usted lo llama. Lo que me movió a contestarle, fue el pensar que quizá muchos de los lectores no conozcan nuestra idiosincrasia y circunstancias, y pudieran darse por conformes con el concepto que usted expone, contribuyendo a que sigamos tan poco y mal conocidos por todos. Y ha sido únicamente este afán de esclarecer la objetiva y cruda realidad lo que me ha movido a escribir esto. ■ F. M. F., maquinista naval. LA ESTRELLA DE LA JARA (Toledo).

Sabemos que es usted exigente; y que es usted quien atiende a las señales.

Sabemos que cuando usted compra equipos de señales, tiene que ser extremadamente exigente; tiene que elegir con sumo cuidado los aparatos que realmente necesita. Por este motivo, deseamos informarle sobre la amplia y atrayente gama de equipos acústicos Kockums: sabemos que usted desea lo mejor.

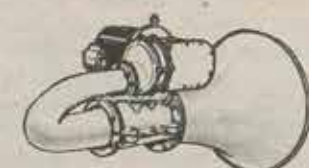


Como la sirena Steam-Tyfon, la poderosa voz que se escucha en el mar décadas ha. De ella, tenemos tres modelos: el nuevo, extremadamente económico ST-230/75 para grandes buques, el tipo medio T 300 ME y el pequeño T 200 DSEVL. Las tres se accionan mediante solenoides y van también provistas de palancas para accionamiento manual de emergencia. El ST-230/75 puede equiparse con un actuador Kockums, sistema hidráulico de una sola conducción para operación desde el puente.

La sirena Kockums Supertyfon de aire comprimido tiene una sólida reputación de buen funcionamiento, gracias a su diseño brillante en cuanto a simplicidad. La nueva serie KT incorpora varias mejoras, tales como un insuperable conjunto de membranas oscilantes, duración indefinida en condiciones normales y un sistema de calentamiento integrado para la válvula y el regulador, controlado automáticamente mediante termostato. Las sirenas Supertyfon no necesitan, virtualmente, mantenimiento. Disponemos de cinco modelos en la serie KT, incluyendo el potente KT-230/75 para buques de 200 metros o más de eslora; todos los modelos van equipados con válvulas electroneumáticas de bajo consumo y reguladores.



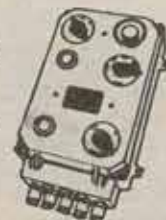
de flujo, tipo tobera, que permite emplear aire de alta o baja presión. El calentamiento controlado por termostato es igual en todas. Las sirenas eléctricas Kockums Electro-Tyfon se hacen oír por sí mismas, mediante un sistema patentado consistente en un pistón oscilante dentro de un cilindro de acero inoxidable; disposición que no necesita lubricación en absoluto. Gracias a esta no necesidad de lubricación, la eficacia de funcionamiento se conserva incluso a temperaturas muy bajas sin un calentamiento auxiliar. El motor de la sirena tiene arrollamientos interiores propios para protegerle de sobrecarga. Su mantenimiento regular requiere atención sólo una vez al año. Disponemos del Electro-Tyfon en tres tamaños diferentes.



Las luces de maniobra Kockums están pensadas principalmente como accesorios para los equipos de señales Supertyfon y Electro-Tyfon. El cometido de estas luces es hacer más fáciles de detectar e identificar las señales de maniobra o aviso, incluso en condiciones de elevado nivel de ruido o visibilidad reducida. Las potentes lámparas de señales de Kockums se operan desde una unidad de control conectada al automatismo de la señal sonora. Normalmente, funciona en sincronismo en las sirenas.



Se dispone de varios modelos de estas luces de maniobra; cada una de las cuales tiene tres o cuatro bombillas dentro de una lente de 360° con un ancho ángulo de visibilidad vertical. Esta disposición con varios filamentos, permite que las luces sean encendidas y apagadas rápidamente si se necesita emitir señales de Morse. El Auto-Control del Tyfon-Kockums es un versátil dispositivo temporizador y de control que puede usarse en cualquier combinación de Steam-Tyfon, Supertyfon y Electro-Tyfon con o sin luces de maniobra. El modelo básico incluye un mando selector para intervalos de señalización de 40, 60 ó 120 segundos, una luz piloto que indica funcionamiento automático y un pulsador para accionamiento manual. Otras funciones opcionales son: mando selector para combinaciones de una o dos sirenas, temporizador de señales distintas de las anteriores, mando con luz piloto para desconexión de calentamiento eléctrico de válvulas, membranas, etc.



KOCKUMS
Kockums Mekaniska Verkstads AB

Enviar a Kockums Mekaniska
Verkstads AB Dept. 291
Fack, S-201 10 Malmö 1,
SUECIA
Envíeme información
técnica sobre sus
equipos de señales.
Telefonéme.

Nombre _____

Empresa _____

Dirección _____

Teléfono _____

Representante en España:
NIFE ESPAÑA, S. A.
Hermosilla, 117, MADRID
Tel. 401 73 50
Telex 23.018 ANIFE E

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

Editor:

Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo)

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y
Publicaciones del Instituto
Social de la Marina

Génova, 24, planta séptima
Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24
Madrid (España)

Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizabal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Ignacio Irizar. Cádiz: Cristina Chillida. Cartagena: Juan Oliva Cervantes. Castellón: Antonio González Sobaco. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Juan Carlos Chillida. La Coruña: José Antonio Sánchez Riera. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Málaga: Felipe Peña Vázquez. Melilla: Luis Pérez Gutiérrez. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Alborno. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayós. Vigo: Joaquín Rolland. Villagarcía de Arosa: Generoso Martín. Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

En el extranjero: Lisboa: Alberto Miguez. Düsseldorf: Angel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Dublín: John de Courcy Ireland. México: Abiú Zamudio Luviano. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Alarcos Saint-John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Bermeo Arce.

Redacción Central:

Redactores: José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Angel Sánchez Harguindey.

Publicidad: Jorge Jiménez Smerdou.

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

Director:

Joaquín Vidal

Servicio de cierre: Inagra, S. A. Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid
Imprime: Hauser y Menet, S. A.
Plomo, 19. Madrid-5

Depósito legal: M. 16.516-1963

POR SI FUERA POCO...

NEGRO PORVENIR PARA EL MEDITERRANEO

● No es por derrotismo, no. ¡Qué más quisiera uno que decir cosas buenas del mundo marítimo!, en el sentido de que el capital se multiplica, el trabajo no falta, está remunerado y hasta tiene participación en la empresa; el consumidor disfruta —a la par— de calidades, abundancias y baratura, etcétera.

Mas no hay tal cosa. Abril no ha sido mejor que marzo, sino antes bien...

● La Comisión Interfederativa del Cantábrico tuvo que poner el grito en el cielo y adentrarse en el proceloso mar de las gestiones a todos los niveles para ir clareando un poco el horizonte ese en el que se juntan producción e importaciones, de tal guisa que queda confuso, en detrimento precisamente de la producción.

● La bajura coruñesa estuvo sin hacerse a la mar asimismo (¡qué cosas!) porque, como quien dice, no les daban un duro por la sardina, ya que ésta lucía pródiga en los mercados, fruto de las importaciones.

● Por si fuera poco (y aunque algunos no lo barruntan, ¡y mira que lo hemos dicho veces aquí!), el porvenir se presenta negrísimo para la

pesca de arrastre en aguas de Castellón. Que no, que no es por derrotismo. La evidencia es ésa: el Mediterráneo no aguanta un pelo. Quiere decirse que no aguanta pasadas y pasadas del arte de arrastre, una vez y otra, aquí y allá.

● Los años cuarenta supusieron el desastre. Afortunadamente, biólogos hay (y oiga: están dando ejemplo en todo), los cuales advirtieron de que o se paraba de machacar ese mar o lo acabáramos matando. «La mar es muy agradecida», dice, entre otros, el no menos científico doctor López-Roda, con quien publicamos una entrevista en estas páginas. Y como es agradecida, bastó que los pescadores castellonenses y tarraconenses dejaran de arrastrar para que aquel «Mare Nostrum» volviera a ser lo que fue, y hasta mejor, en cantidades y finura de las especies.

● ¿Valió la lección? Pues bien se ve que no valió la lección: Ya están otra vez rastreándolo, sin veda ni nada. Lo que decíamos en la portada: que vuelven a las andadas. Lo de la cigarra y la hormiga, ¿recuerdan? Pues aquí, cigarras todos, incluso a la fuerza, como les ocurre a benicarlandos y vinarocenses, que

ellos sí quisieran veda, y como no les hacen caso, tienen que echarse a la mar, a robarle el sustento que, en otro caso, sería para sus hijos.

● Al final van a tener razón cuantos piden Subsecretarías, Ministerios, Superministerios —¡la monda!— o lo que sea, pero con una sola rúbrica: pesca. Tanta dispersión de cometidos y atribuciones puede dar por consecuencia aquello de «la casa sin barrer». En la mar parece que tal ocurre. ¡Dios salve a la mar!

● Pero, al menos, hay movimientos «prometedores del mar» desde tierra adentro. Por lo menos consiguen, sí, que la gente se entere de que la mar existe. Pero no van por ahí los tiros ahora. Las tiros tienen otras magnitudes: cuestiones empresariales graves, lastre de anteriores políticas marítimas que no vislumbraaron muy bien, que se diga, el futuro; cientos de miles de personas que viven (al día) del trabajo en tan bonito elemento, etcétera.

● En fin, señoras y señores: que los «treinta días» de mayo sean mejores que los de abril. Y que lo podamos contar en junio. A primeros, como siempre... ■ INTERINO.

EN ESTE NUMERO

	Págs.	Color:	Págs.
Cunqueiro: «Las islas del cuarto libro»	3	Color, vida y muerte en el océano	18
Eduardo Gener: «El mar en la poesía»	4	Curso para trabajadores del mar en Sanlúcar	22
José Asenjo Sedano: «El mar en la literatura»	4	Cádiz	23
Néstor Luján, «con sabor y acento»: «La besugolatría»	5	Con los papúes de Nueva Zelanda	34
Cartas al Director	6	Artes de pesca del Mediterráneo	38
30 Días	7	Salud a bordo	40
Instalaciones para trabajadores del mar	8	El misterio de la Atlántida	60
Comisión Permanente del ISM	9	Sucesos	48
Información general	10	Crónicas internacionales	51
Crónicas nacionales	13	Ciencia, Investigación, Técnica	29
		El tiempo en la mar	58
		La mar y los sallos	2
		El damero marinero	59

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Situación del Plan de Instalaciones del Instituto Social de la Marina autorizado para el bienio 1974-75.

INSTALACIONES FINALIZADAS

LOCALIDAD	CLASE DE OBRA
Saint-John's. Lastres (Oviedo).	Casa del Mar-Clinica. Clínica Local, Delegación Local y otros servicios.
Campello (Alicante). Barcelona.	Clínica Local. Reforma Casa del Marino.
Sanlúcar de Barrameda (Cádiz).	Casa del Mar-Clinica.
Sanlúcar de Barrameda (Cádiz).	Centro de Formación Profesional.
Cartagena (Murcia).	Casa del Mar-Policlinica.
Puebla del Caramiñal (La Coruña).	Clínica.
Aguilón (La Coruña).	Clínica.
Espasante (La Coruña).	Clínica.
Arrecife de Lanzarote (Las Palmas).	Policlinica y Centro de Hospitalización.
Madrid.	Policlinica.
Santander.	Policlinica y Delegación Provincial.
Gandia (Valencia).	Clínica y Delegación.
Lequeitio (Vizcaya).	Clínica y Delegación.
Algeciras (Cádiz).	Policlinica.
Vinaroz (Castellón).	Centro de Formación Profesional y Social.

INSTALACIONES EN CONSTRUCCION

LOCALIDAD	CLASE DE OBRA
Almería.	Escuela de Formación Profesional.
Garrucha (Almería).	Guardería infantil.
Barbate (Cádiz).	Casa del Mar.
Sada (La Coruña).	Centro de Formación Profesional.
Moaña (Pontevedra).	Clinica.
Cangas (Pontevedra).	Casa del Mar-Clinica.
Bermeo (Vizcaya).	Casa del Mar-Clinica.
Ondárroa (Vizcaya).	Casa del Mar-Clinica.
Puerto de Santa María (Cádiz).	Casa del Mar-Clinica.
Avilés (Oviedo).	Casa del Mar-Clinica.
Garrucha (Almería).	Casa del Mar-Clinica.
Alcudia (Balears).	Casa del Mar-Clinica.
Cala-Ratjada (Balears).	Casa del Mar-Clinica.
Palamós (Barcelona).	Casa del Mar-Clinica.
Isla Cristina (Huelva).	Casa del Mar-Clinica.
Ayamonte (Huelva).	Casa del Mar-Clinica.
Lepe (Huelva).	Casa del Mar-Clinica.
Motril (Málaga).	Casa del Mar-Clinica.
Torre del Mar (Málaga).	Casa del Mar-Clinica.
Ametlla de Mar (Tarragona).	Casa del Mar-Clinica.
Sevilla.	Clinica Local y Delegación.
Altea (Alicante).	Clinica Local.
Santa Eugenia de Riveira (La Coruña).	Clinica Local.
Bermeo (Vizcaya).	Escuela de Formación Náutico-Pesquera.
Barbate (Cádiz).	Guardería infantil.
Motrico (Gulpuzcoa).	Casa del Mar-Clinica.
Santoña (Santander).	Clinica Local y Centro Maternal.
Llansá (Gerona).	Casa del Mar-Clinica.
Gijón.	Casa del Mar-Policlinica.

Muros (La Coruña).
Morro-Jable (Canarias).
Orío (Guipúzcoa).

Pasajes de San Pedro
(Gulpiúzcoa).

Estepona (Málaga).
Algeciras (Cádiz).
Ciudadela (Baleares).
Málaga.

Lage (La Coruña).
Panlón (Pontevedra).

Casa del Mar-Clinica.
Casa del Mar-Clinica.
Clinica y Delegación
Local.

Policlinica-Casa del
Mar y Guardería in-
fantil.

Casa del Mar-Clinica.
Guardería infantil.
Casa del Mar.
Acondicionamiento Po-
liclínica.

Casa del Mar-Clinica.
Clínica Local.

PROYECTOS APROBADOS POR LA
COMISION PERMANENTE DEL I. S. M.
(Y autorización concurso-subasta)

LOCALIDAD	CLASE DE OBRA
Cillero (Lugo).	Casa del Mar-Clinica.
Huelva.	Casa del Mar-Policlinica.
Castellón.	
(Autorizada compra pendiente obras).	Casa del Mar-Policlinica.
Calpe (Alicante).	Clinica y Delegación.
Villagarcía de Arosa (Pontevedra).	Casa del Mar-Policlinica.
Redondela (Pontevedra).	Casa del Mar-Clinica.
Aguilas (Murcia).	Casa del Mar-Clinica.
Puerto de Vega (Oviedo).	Casa del Mar-Clinica.
Figueras (Oviedo).	Casa del Mar-Clinica.
Puentedeume (La Coruña).	Casa del Mar-Clinica.
Iced de los Vinos (Tenerife).	Casa del Mar-Clinica.
Bueu (Pontevedra).	Casa del Mar-Clinica.
Bilbao (Vizcaya).	Policlinica.
Aldan-Nio (Pontevedra).	Clinica Local.
Sangenjo (Pontevedra).	Clinica.

INSTALACIONES EN PROYECTO DENTRO DEL PLAN AUTORIZADO

LOCALIDAD	CLASE DE OBRA
San Juan de la Arena (Oviedo).	Casa del Mar-Clinica.
El Ferrol (La Coruña).	Casa del Mar-Policlínica.
Sada (La Coruña).	Casa del Mar-Clinica.
Camarinas (La Coruña).	Clinica.
Mugía (La Coruña).	Casa del Mar-Clinica.
Los Cristianos (Tenerife).	Casa del Mar-Clinica.
Colindres (Santander).	Casa del Mar-Clinica.
Bayona (Pontevedra).	Casa del Mar-Clinica.
Marín (Pontevedra).	Casa del Mar-Clinica.
Pontevedra.	Policlínica.
Cudillero (Oviedo).	Clinica Local.
Barquero (La Coruña).	Clinica Local.
Cedeira (La Coruña).	Clinica Local.
Camelle (La Coruña).	Clinica Local.
Noya (La Coruña).	Clinica Local.
Rianjo (La Coruña).	Clinica Local.
C. de Cruz-Bolro (La Coruña).	Clinica Local.
Ceuta.	Casa del Mar.



Recepción de la Policlínica de Madrid.



Fachada exterior de la Casa del Mar de Cartagena.



Sala de estar de la hospedería de la Casa del Mar de Cartagena.



Delegación del ISM y Policlínica, en Santander.

IMPORTANTES ACUERDOS DE LA COMISION PERMANENTE DEL I. S. M.



Policlínica de Madrid.



Casa del Marino de Barcelona.



«Hall» de la Casa del Mar de Cartagena.



Clínica de Lanzarote.



Clínica de Espasante.



Colegio El Picacho (Sanlúcar de Barrameda): ampliación de sus instalaciones.



Aspecto de uno de los servicios de la clínica de Sanlúcar.



Delegación Local y clínica de Las tres.



Casa del Mar de Sanlúcar de Barrameda.

MADRID.—La Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina, en su sesión celebrada el pasado día 23 de abril, adoptó, entre otros, los siguientes acuerdos:

- Aprobar los presupuestos de sostenimiento de centros asistenciales para trabajadores del mar que el organismo tiene en Saint-John's (Terranova), Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte, área de Terranova), Luanda (Angola), Dakar (Senegal) y Walvis Bay (Africa del Sudoeste).

- Asimismo, los proyectos y autorización para celebrar concurso-subasta de las obras de construcción de la Policlínica del ISM en Bilbao, Casa del Mar de Aguilas (Murcia), Casa del Mar de Icod de los Vinos (Tenerife), clínicas locales en Figueras (Asturias), Puerto de Vega (Asturias), Aldán-Hío (Pontevedra), Puente deume (La Coruña), Bueu (Pontevedra) y Sangenjo (Pontevedra).

- También aprobó la Comisión Permanente el reformado de obras e instalaciones de las Casas del Mar de Lepe y Ayamonte (Huelva).

EL ANCLA DE ORO, A S. E. EL JEFE DEL ESTADO Y AL PRINCIPE DE ESPAÑA

La Junta de Gobierno de la Liga Naval Española ha hecho entrega de su máxima distinción, el Ancla de Oro, a S. E. el Jefe del Estado y a S. A. R. el Príncipe de España.

Presidió la Junta el almirante don Ignacio Martel Viniegra, quien ante el Caudillo, y al referirse a uno de los motivos esenciales que le hicieron crear la Liga Naval, hizo resaltar: «Porque teníamos, y tenemos, clara conciencia de lo que demanda el reto conjunto que nos lanzan la Historia y la geografía, la ambición presente y las posibilidades de futuro».

El Caudillo se dignó aceptar la Presidencia de Honor de la Liga Naval Española.

Dando cumplida cuenta de los propósitos y justas ambiciones de la Liga Naval a S. A. R. el Príncipe de España, y después de destacar la indudable vocación marítima del Príncipe, el almirante Martel puso de manifiesto el inquebrantable propósito de la Junta de revitalizar y potenciar al máximo los cometidos de la Liga Naval.

Al pedirle a S. A. R. aceptase la Vicepresidencia de Honor de la Liga Naval, el Príncipe de España aceptó muy gustoso, significando que era preciso promover el interés de la sociedad española hacia las cosas de la mar.



HOMENAJE DE LA TRASMEDITERRANEA A SUS EMPLEADOS MAS VETERANOS

● PRESIDIO EL ACTO EL MINISTRO DE INFORMACION Y TURISMO

La Compañía Trasmediterránea ofreció un almuerzo homenaje a todo su personal en un céntrico hotel madrileño. El acto estuvo presidido por el ministro de Información y Turismo, don León Herrera y Esteban, a quien acompañaban el presidente del Consejo de Administración de la Compañía, almirante Pedro Nieto Antúnez; subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador; don José María Sánchez Ventura, ministro de Justicia (entonces subsecretario de Información y Turismo); director general de Trasmediterránea, don Eusebio Lafuente Hernández; subsecretario de Turismo, don José Luis López Henares; director general de Ordenación del Turismo, don José Luis Azcárraga Bustamante, y otras personalidades.

Tras finalizar el almuerzo, dirigió la palabra el presidente de Trasmediterránea, almirante Pedro Nieto Antúnez, quien puso de manifiesto el deseo de la Compañía «de rendir un homenaje de reconocimiento y gratitud a quienes, a lo largo de cincuenta y veinticinco años, han dedicado su entusiasmo, su corazón y su inteligencia al servicio de la empresa». A continuación agradeció la asistencia al acto del ministro y demás personalidades. Tras estas palabras, don León Herrera y Esteban puso de manifiesto su satisfacción por encontrarse en

tre gente de mar, ya que en principio su vocación había sido la de marino. Finalmente agradeció en nombre del Ministerio la labor llevada a cabo por Trasmediterránea en pro del turismo español.

Acto seguido se procedió a la entrega de las insignias de oro y plata a los empleados que habían prestado sus servicios a la empresa durante cincuenta o veinticinco años, respectivamente. También se hizo entrega de las insignias y de la Encomienda de número de la Orden del Mérito Civil, concedida por Su Excelencia el Jefe del Estado, en reconocimiento a la labor realizada por el capitán Domingo Marco Casamayor, en el mejoramiento de las comunicaciones marítimas de nuestro país con la República de Guinea Ecuatorial. Al mozo de cubierta Vicente Parra Rodríguez se le impuso la insignia con hojas de roble y la placa de plata de Distinción Honorífica de la Compañía, por su cívica actuación en el salvamento de un compañero con riesgo de su propia vida. Y medalla al Mérito en el Trabajo a Manuel Matéu Sayós, recientemente jubilado después de cincuenta y tres años de servicio a la empresa.

Como colofón, el ministro de Información y Turismo hizo entrega al almirante Pedro Nieto Antúnez de la placa de oro al Mérito Turístico concedida a Trasmediterránea.

“ES NECESARIO UN MINISTERIO DE LA MARINA MERCANTE”

● Petición de la Oficina Central Marítima al ministro de Relaciones Sindicales

MADRID, 22. (De nuestra Redacción y Agencias).—Alcanzar una conciencia marítima y solucionar los problemas de la Marina Mercante por medio del diálogo con la Administración son los dos objetivos fijados por el ministro de Relaciones Sindicales durante su reunión con la Oficina Central Marítima, que terminaba su asamblea anual.

Don Eduardo Aznar, presidente de la oficina, resumió los problemas de la Marina Mercante. Dijo que ésta responde con rapidez y eficacia cuando encuentra apoyo, como sucedió en el caso del azúcar cubano. Afirmó que es necesario que la Subsecretaría de la Marina Mercante se transforme en un ministerio, como sucede en otros países. Y señaló la falta de protección a nuestra flota, como demuestra el hecho de que el petrolero «Guernica» lleve quince días parado en Málaga, mientras 700.000 toneladas se transportan bajo bandera extranjera. El señor Aznar insistió en que en nuestro país no hay una política naval y que hace falta una ley de reordenación de la Marina Mercante, ley de la que se habla desde hace diez años sin que se ponga en marcha.

TOMO POSESION EL NUEVO PRESIDENTE

MADRID.—El secretario general de la Organización Sindical, Manuel Hernández Sánchez, ha dado posesión de su cargo al nuevo presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, don Joaquín Fernández López.

Acompañaban al secretario general, el director general de Navegación, don Luis Mayáns; presidente del Sindicato Nacional de la Pesca, don Agustín Bárcena; presidentes de las Uniones Nacionales de Empresarios y de Trabajadores y Técnicos del Sindicato, don Eduardo Aznar y don Antonio Maqueda; vocales nacionales del Sindicato, así como armadores residentes en Madrid. Asimismo asistió el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Juan de Dios Cortés.

Se inició el acto con la lectura de la orden de nombramiento y, seguidamente, prestó juramento el nuevo presidente ante el secretario general de la Organización Sindical. A continuación habló el señor Fernández López, elogiando la labor de su antecesor en el cargo y solicitando del secretario general la propuesta de una alta condecoración para recompensar sus méritos y servicios. Afirmó por último que afrontaba con ilusión y

responsabilidad la nueva tarea, para la que solicitó la ayuda y colaboración de todos.

El secretario general de la Organización Sindical excusó la ausencia del ministro de Relaciones Sindicales, que por imperiosas obligaciones de su cargo no le fue posible estar presente en el acto. Dedicó elogios a la labor desarrollada por el anterior presidente, José Luis de Azcárraga, al frente del Sindicato y resaltó los merecimientos y la confianza depositada en el nuevo presidente, que tras una larga trayectoria de servicios a la Organización Sindical, accede ahora a este nuevo puesto, que, con similitud marítima, debía ser llevado con la ilusión de quien tripula un velero. Afirmó que para esta singladura no le faltaría el apoyo de la Organización Sindical, y terminó felicitando al señor Fernández López y deseándole mucho éxito en sus tareas de cara al futuro.

CONVENIO DE SEGURIDAD EN EL MAR

LONDRES 6.—El embajador de España en el Reino Unido, don Manuel Fraga Iribarne, firmó en nombre del Gobierno español el Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el Mar, que viene a reemplazar a la Convención de 1960, insuficiente ya para atender a las nuevas exigencias técnicas de la navegación mercante y para la protección de tripulantes y pasajeros.

El acto de la firma se llevó a cabo en la sede de la OCMI (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental). Fraga ofreció más tarde un almuerzo en honor del secretario general del organismo, J. Srivastava, al que asistió el secretario general adjunto, así como

miembros de la Embajada española y representantes de intereses priva-

dos españoles relacionados con el transporte marítimo.

PAREJA DE ALTURA

SE VENDE

Pescando actualmente en Terranova.
Capacidad de bodegas: 700 toneladas de BACALAO

Motores de 875 HP, Cascos de acero

TOTALMENTE EQUIPADA

Susceptible ambos barcos para dedicarlos, junto o por separados, a otras capturas o especies marinas.

Para más detalles e información, dirigirse a:

APARTADO DE CORREOS NUM. 589

SAN SEBASTIAN

A VECES SE SUPERA EL 200 POR 100 DEL VALOR DE LAS CAPTURAS EN RELACION CON LO PAGADO A LOS PESCADORES

MADRID.—Algunos de los problemas que afectan al sector marítimo fueron expuestos por distintas personas relacionadas con el mismo, en el curso de una mesa redonda celebrada en la Fundación General Mediterránea.

Presidió el acto el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco, y moderó el coloquio el presidente de la Liga Naval Española, almirante Martel Viniegra. A su lado se sentaban Eugenio Galdón, representante de la Fundación General Mediterránea; el presidente de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante (UOMM), el presidente del Sindicato de la Pesca, el presidente del Banco de Crédito a la Construcción y un armador de buques mercantes.

El almirante Martel Viniegra expuso, en primer lugar, la importancia de la mar para la economía nacional (más del 90 por ciento del comercio exterior se desarrolla por medio de barcos) y expresó que la Liga Naval de la que es presidente pretende hacer llegar a todos los españoles la preocupación por este medio tan vital para el país.

REESTRUCTURACION EN BAJURA

El presidente de la UOMM explicó la preocupación de esta entidad por la titulación superior de los oficiales de la Marina Mercante, que dijo está en camino de ser positivo su resultado.

MÁS DEL 90 POR 100 DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR SE EFECTUA POR MEDIO DE BARCOS.

El presidente del Sindicato de la Pesca se refirió a su importancia como alimentación y los problemas que afrontan las flotas. Muchas veces se supera en más del 200 por ciento el valor de las capturas en el circuito comercial en relación con lo pagado a los pescadores. El sector es, sobre todo en la bajura, de baja rentabilidad y se hacen estudios para su reestructuración.

El presidente del Banco de Crédito a la Construcción dijo que su entidad tenía ciento diez mil millones de pesetas «flotando» sin haber tenido fallos en recuperación de créditos o en todo tipo de pagos por parte de los prestatarios. En virtud de eso, en cuatro años se han capitalizado las empresas navieras relacionadas con el Banco.

CRISIS DEL SECTOR

Jesús Sendagorta, armador, dijo que el sector padecía una gran crisis, ya que si en 1973 se pagaba el flete de una tonelada de petróleo desde el golfo Pérsico a España en unos 30 dólares, ahora se pagan alrededor de tres. «Los barcos del futuro —dijo— tendrán muy pocos tripulantes, y su tecnología será similar a la de los aviones».

Abierto el coloquio se plantearon preguntas por parte de los asistentes en relación con financiación de instalaciones deportivas, ayudas del Banco a la construcción de puertos pesqueros en países americanos y los estudios a que está sometida la navegación de cabotaje, ya que como medio de transporte es económico, pero se utiliza poco por los trámites de todo tipo que deben realizarse.

También se preguntó por qué los armadores españoles cobran fletes internacionales y pagan a los marinos cantidades inferiores hasta en un 100 por 100 a las que pagan sus colegas extranjeros. La contestación se refirió fundamentalmente a que eso básicamente no era cierto y que muchos armadores españoles ofrecen condiciones económicas y sociales superiores a las de los extranjeros, aunque en la contestación no se precisaron sueldos base.

Por haberse terminado el tiempo previsto para el coloquio no se contestó a preguntas referidas a la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, por la que un problema laboral a bordo pasa a jurisdicción y legislaciones militares.

RUEGO DE UN PROCURADOR

QUE SE EQUIPARE LA CARRERA DE NAUTICA A LA LEY GENERAL DE EDUCACION

MADRID.—El procurador Rafael Arteaga Padron ruega al Gobierno que se realicen las gestiones oportunas tendientes a obtener con carácter urgente la estructuración y equiparación de la carrera de Náutica a la Ley General de Educación, reconociendo para sus títulos de capitán y maquinista naval jefe de la Marina Mercante el nivel académico de grado superior.

En dicho ruego, que aparece publicado en

el «Boletín Oficial de las Cortes» del 17 de abril, se añade que se favorezca por parte de la Subsecretaría de la Marina Mercante del Ministerio de Comercio —toda vez que la solicitud del Sindicato Nacional de la Marina Mercante informó desfavorablemente— la opción de estos titulados a colegiarse profesionalmente, dado los grandes beneficios que ello reporta.

SUBDIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIAS NAVALES

«LA INDUSTRIA NAVAL SOPORTARA ESTE BAJO MOMENTO»

EL FERROL DEL CAUDILLO, 7.—«La industria naval está sometida a ciclos a los que está acostumbrada y creo que soportará el bajo momento actual», ha manifestado en esta ciudad el subdirector general de Industrias Navales, Ramón Evia.

Respecto al caso concreto de los astilleros ferrolanos dijo: «Naturalmente que puede afectarles, aunque estos dos astilleros se encuentran con una cartera de pedidos bastante importante, lo cual les permite un cierto plazo de maniobra. La evolución natural de las cosas y los buques que habrá que construir para incrementar la Marina Mercante, permite esperar un futuro sin dificultad extraordinaria».

El señor Evia manifestó también que «existe una tecnología nacional, tanto en

sistema de contención como en procedimiento de construcción, patentada». En cualquier caso, añadió, «lo importante será contar con medios complementarios y auxiliares, de organización, que permitan un servicio eficaz y una buena rentabilidad».

Finalmente el subdirector general de Industrias Navales declaró que si en 1974 se entregaron casi 1,5 millones de TRB, se prevé que con las mismas instalaciones actuales o en marcha, la producción podrá alcanzar 2,5 millones de TRB. en 1980.

ESPAÑA OCUPA EL CUARTO LUGAR

LONDRES, 10 (Efe).—España ocupó el cuarto puesto mundial en construcción naval (barcos terminados) durante el pasado año de 1974, informa la estadística del Lloyd's Register of Shipping.

Durante ese año, los astilleros españoles completaron 230 barcos, con un total de 1.561.096 toneladas, lo que representa un aumento de 242.590 toneladas sobre el año anterior.

El primer lugar de la estadística lo ocupa Japón, con 16.894.017 toneladas y un aumento de 2.143.186.

El 54 por 100 de la construcción española fue de petroleros, incluyendo el «Ocean Park», que, con sus 172.336 toneladas, fue el tercero mayor del mundo construido en el año. El otro superpetrolero que salió de los astilleros españoles fue el «Texaco Spain», de 140.264 toneladas.

En construcción de cargueros de gran tonelaje, España fue la tercera del mundo, con 504.009 toneladas, 248.322 más que en el año anterior en este tipo de buques.

AUMENTO EL TRAFICO PORTUARIO

11,5 MILLONES DE TONELADAS MAS EN 1974 QUE EN 1973

MADRID.—En los puertos españoles se han movido durante 1974 más de 187,2 millones de toneladas, lo que supone un aumento de 11,5 millones sobre el año anterior, según informa un portavoz del Ministerio de Obras Públicas.

Atendiendo a las distintas mercancías manipuladas, se observa un incremento de 6,9 millones en productos petrolíferos y otras mercancías líquidas, y de 5,2 millones de toneladas en graneles sólidos.

Se han mantenido prácticamente constantes los volúmenes de mercancía general y pesca capturada, disminuyendo el volumen de avituallamiento a buques en 0,8 millones de toneladas.

Por volumen total, el puerto de mayor movimiento ha sido el de Bilbao, con 21,5 millones de toneladas, seguido de Cartagena (16,2), Santa Cruz de Tenerife (16,1), Barcelona (12,2) y Gijón (12,1).

Entre los puertos petrolíferos ocupa el primer lugar el de Cartagena (14,6 millones de toneladas), seguido de Santa Cruz de Tenerife y Algeciras, que han rebasado ampliamente la decena de millones.

Los grandes sólidos dan a Gijón como puerto de mayor volumen (9,3 millones), seguido de Bilbao (5,4); en mercancía general es el de Bilbao (4) el que figura en cabeza, seguido del de Barcelona (3,9).

Por su parte, el mayor volumen de capturas de pesca ha correspondido al conjunto de puertos menores de La Coruña (335.000 toneladas), si bien el mayor volumen nacional corresponde al del puerto de Vigo, con 138.000 toneladas.

Con respecto al año anterior se observan crecimientos espectaculares en los puertos de Algeciras y Gijón (aumento de 1,5 millones de toneladas, aproximadamente), y Huelva, La Coruña y Málaga (1,2 millones de toneladas). Como contrapartida, ha disminuido el tráfico total en el puerto petrolero de Cartagena y en los de Ceuta, La Luz, Palma de Mallorca y San Esteban de Pravia.

PREOCUPA LA SUBIDA DE TARIFAS PORTUARIAS

MADRID.—El acuerdo de transmitir al Gobierno la preocupación de los exportadores españoles ante la reciente elevación de las tarifas portuarias por estancia de buques en puertos españoles, ha sido tomado en la Reunión Plenaria del Consejo Superior de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de España.

Se formuló también una petición al Gobierno sobre la instrumentación de mecanismos complementarios de salvaguardia para la economía del país en relación con las negociaciones que se mantienen con la Comunidad Económica Europea. En este sentido, se constató con satisfacción la intensificación progresiva de actividades de las Cámaras Oficiales y del Consejo Superior en el Área Comunitaria.

En relación con las medidas recientemente tomadas por el Gobierno, se acordó mostrar una total solidaridad con los objetivos que se encaminan a reducir las tensiones inflacionistas y procuren el equilibrio básico exterior de nuestra economía.

Para saber por donde navega y en donde pesca

receptores LORAN de FURUNO®

Los receptores LORAN de FURUNO permiten establecer la posición del barco con una extraordinaria precisión y en un tiempo mínimo siendo indispensables no sólo para la navegación, sino para la pesca pues permite situarse rápidamente en las zonas de pesca conocidas.



MODELO LC/1:
Este receptor LORAN es de tamaño compacto e ideal para todo tipo de barcos, captando señales A y C.

MODELO LT/2:
Receptor LORAN que proporciona el seguimiento de curso automático de alta velocidad con ambas señales A y C.



FURUNO® ayuda a la navegación

Representante en España

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

Claudio Coello, 50. Madrid-1 Tel. 225 74 83 TELEX 22884 MOCUR-E

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales puertos españoles.

INCIDENTE ENTRE UN PESQUERO ESPAÑOL Y VARIOS PORTUGUESES

MARIN (Pontevedra).—«Los tripulantes del pesquero "Rio Mortiga" no hicieron disparos contra embarcaciones portuguesas ni llevan armas a bordo», ha declarado a Cifra el armador de este barco, con base en Marin, Ignacio García Santiago. El señor García Santiago recibió una comunicación de otro barco, que le sirvió como «puente» para enlazar con la telefonía del «Rio Mortiga», y a sus preguntas sobre el posible incidente se le contestó que lo único que había ocurrido fue que el «Rio Mortiga» había sido apedreado por unos pesqueros portugueses.

El incidente ocurrió cerca de la isla de Ons, en aguas jurisdiccionales españolas, cuando el «Rio Mortiga» realizaba faenas de arrastre en fondos de 140 brazas. El pesquero español fue rodeado por unos barcos palangreros portugueses y desde éstos les lanzaron piedras. El pesquero español no hizo caso a esta provocación, y para evitar conflictos se alejó de la zona.

Los incidentes entre em-

● PALANGREROS LUSITANOS RODEARON AL "RIO MORTIGA" Y LE APEDREARON.

barcar con la proa si el «Rio Mortiga» no cambiaba de rumbo. Según la misma versión, desde el pesquero español se hizo un disparo de escopeta que alcanzó en las manos al marinero portugués Antonio Noguera. Los portu-

EL «CENTAURO», APRESADO

Una fianza de doscientas mil pesetas ha sido exigida por las autoridades portuguesas al armador del pesquero coruñés «Centauro», apresado por una lancha de vigilancia portuguesa y obligado a dirigirse al puerto de Punta Delgada, en las islas Azores.

Noticias llegadas a La Coruña indican que todo parece solucionarse favorablemente para el pesquero. La fianza se está tramitando para hacerla llegar al Banco Atlántico de Lisboa y una vez he-

cha efectiva el buque coruñés quedará en libertad.

Las mismas fuentes informantes señalan que el trato ha sido correcto en todo momento, lo mismo por parte de las autoridades de la Marina portuguesa como por el vecindario de Punta Delgada. Los tripulantes del «Centauro», trece en total, se encuentran sin ninguna novedad y siempre en contacto con el cónsul español en la isla.

Parece ser que en el momento en que el «Centauro» fue apresado por la lancha portuguesa estaba a 13,5 millas de la costa, según comprobación del oficial de la lancha patrullera portuguesa, pero una parte del aparejo, a consecuencia del viento, fue derivando hasta introducirse dentro de las doce millas de aguas jurisdiccionales portuguesas.

El «Centauro» es de casco de madera y tiene un registro bruto de 177 toneladas. Fue construido en 1973 en los astilleros de Santiago Pérez Mariño, de Foz, que, a su vez, es el armador del buque.

● LA VERSIÓN PORTUGUESA ES QUE EL PATRON ESPAÑOL HIZO DISPAROS DE ESCOPETA.

barcaciones de arrastre y palangreros son bastante frecuentes, dado que los primeros lanzan su red y navegan con ella, arrastrándola, para capturar los pescados, y los palangreros lanzan sus artes, formadas por cuerdas con anzuelos, y a veces los arrastradores dificultan la pesca a éstos, al no advertir las boyas que señalan la presencia de los palangres.

La versión portuguesa del incidente dice que cuando el pesquero portugués «Gloria a Deus» se hallaba pescando con sus palangres en la plataforma continental española surgió el pesquero español «Rio Mortiga», que impedía las maniobras del pesquero lusitano. El patrón portugués amenazó al español de abor-

gueses contestaron lanzando piedras, mientras los españoles hacían nuevos disparos, que alcanzaron al también portugués Xoan Xusto Portela. Entonces intervino otro pesquero portugués, el «Ciudad de Viana», contra el que también dispararon los españoles, alcanzando a Xoan Freitas Dias Chaves, Manoel Poveiro y Alvaro Salgueiro, que resultaron con lesiones en brazos y piernas.

Los heridos —según las fuentes portuguesas— fueron asistidos en un centro sanitario de Viana do Castelo, y el Sindicato Libre de esta localidad hizo público un comunicado en el que deploraba la actitud de los tripulantes del barco español y lamentaba los incidentes ocurridos.

BOLSA DE TRABAJO

QUIERE TRABAJAR EN BARCOS ESPAÑOLES

Marinero con Certificado de Competencia y Patrón de Bajura, se ofrece para trabajar en algún buque español, de marinero o contramaestre. Gran experiencia. Hasta ahora enrolado en barcos extranjeros. Edad: cuarenta y cuatro años. RAMON CASTELEIRO GONZALEZ. Calle Curuto, 14, puerto del Seijo. Puenfedeume (LA CORUÑA).

CONFLICTO COLECTIVO EN UNA EMPRESA BACALADERA

VIGO (De nuestro corresponsal).—Se ha declarado en esta ciudad, ante la Delegación Provincial de Trabajo, el primer conflicto colectivo de España en una empresa del sector pesquero. Se trata de la empresa José Molares Alonso, propietaria de la pareja bacaladera «Monte Confurco» y «Monte Galiñeiro», cuyos treinta y seis marineros habían sido contratados para zarpar rumbo a aguas de Terranova el 28 de febrero, dedicándose a labores de arrachado de los barcos durante las quince fechas anteriores, pactándose entonces de palabra las condiciones económicas, en espera de que posteriormente se reflejasen los acuerdos en un contrato de trabajo.

La representación económica ofreció, sin embargo, únicamente mil ochenta pesetas mensuales de sueldo, más porcentajes sobre pesca, estipulando la duración del contrato a la de la campaña. Los trabajadores solicitaron remuneración por horas extraordinarias, que se estableciera previamente la duración de la campaña y una garantía salarial (veinte mil pesetas para el marinero). José Molares Alonso no presentó los contratos requeridos y desenroló a los 36 marineros, haciéndose a la mar, posteriormente, con una nueva dotación. El asunto está ahora en manos de la Magistratura de Trabajo de Vigo, la cual resolverá en fecha próxima el conflicto. ■ J. R.

ESCUELA SUPERIOR DE PESCA

VIGO (De nuestro corresponsal).—Con los albores del año, el ministro de Educación y Ciencia, don Cruz Martínez Esteruelas, anunció para Galicia la creación de una Escuela Superior de Pesca. El anuncio fue hecho en la capital espiritual y cultural de la región, Santiago de Compostela, en ocasión de la toma de posesión del nuevo rector de la Universidad gallega.

Las fibras más sensibles de Vigo, primer puerto pesquero de España y uno de los primeros de Europa, del Vigo productor del 80 por 100 de la riqueza marina gallega y el 30 por 100 de la nacional, del Vigo con prestigio universal en lo tocante a industrias de cara al mar, se alertaron. Ese centro docente sólo podía tener un emplazamiento, precisamente en esta ciudad, que ya cuenta con establecimientos técnicos, de investigación y docentes, tales como el Instituto de Investigación Pesqueras, la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, el Instituto de Oceanografía y la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada, por citar ejemplos.

Implícitamente, se pensaba en esta ciudad que el anuncio de Martínez Esteruelas llevaba un sello de urgencia con destino a Vigo. No obstante, se movieron las fuerzas vivas demandando lo que, con justicia, sólo podría ser concedido a la ciudad en que, aún recientemente, se celebró la más gigantesca exposición mundial de la pesca organizada por la World Fishing Exhibition en toda su historia.

Curiosamente, hubo unanimidad en este asunto, olvidándose viejas rivalidades de vecindad hasta el punto de que la misma comisión municipal permanente de la capital de la provincia, igual que la Diputación Provincial, adoptaron acuerdos de petición para Vigo de esa Escuela Técnica Superior de Pesca. Huelga decir que de Vigo partieron solicitudes del Comité Ejecutivo del Consejo Sindical Provincial, de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, del propio Ayuntamiento y de los principales organismos de la ciudad.

El alcalde de la ciudad se reservó para una fecha especial el anuncio de la grata nueva. El señor García Picher, con ocasión de la celebración del Festival de la Camelia, aseguró que todos los pronunciamientos para la instalación en Vigo de la Escuela Superior de

(Pasa a la pág. siguiente)

¿HAY PETROLEO EN GALICIA?

● LA RANGER OIL VA A EFECTUAR PROSPECCIONES ENTRE VIGO Y LA GUARDIA.

VIGO, 5.—Prospecciones petrolíferas se van a llevar a cabo en la costa comprendida entre La Guardia y Vigo, por la Ranger Oil, de Houston (Tejas, Estados Unidos).

Se espera en el puerto vigués al buque geofísico «Goel, núm. 1», canadiense, que pertenece a la compañía geofísica Offshore Explorations, encargada de estos trabajos por la Ranger Oil. A bordo vienen diez científicos y técnicos, que dirigirán las prospecciones. En esta área marítima existen posibilidades de encontrar petróleo.

En 1971 se habló de esta posibilidad de encontrar petróleo y de llevar a cabo prospecciones, tras la solicitud de investigación de hidrocarburos presentada por la compañía Ranger Oil Spain Inc.

ESCUELA SUPERIOR DE PESCA

(Viene de la página anterior)

Pesca fueron hechos, y que ese alto centro científico-docente cumpliría una parte del camino a recorrer para la radicación en Vigo de la Universidad del Mar. Tema este último del que ya dimos cuenta en estas mismas páginas hace más de un año, aunque suponiendo entonces que lo que se crearía en esta ciudad sería una Facultad de Pesca.

Se ha hecho honor, pues, a la ciudad que alberga el principal puerto pesquero de España y uno de los más importantes del continente. Se va a crear en Vigo la Escuela Superior de Pesca, un logro básico para esa aspiración de mayor envergadura, que es la Universidad del Mar. ■ ROLLAND.

PESCA EN MARZO: 547 MILLONES DE PESETAS

VIGO, 11.—A la cantidad de 547.287.084 pesetas se elevó el importe, en primera venta, del pescado subastado en la lonja viguesa de El Berbes durante el mes de marzo último. En dicho periodo se han vendido un total de 16.533.883 kilos. La especie de mayor rendimiento económico ha sido la pescadilla, con un total de 5.275.944 kilos de congelada, que dieron 158.278.320 pesetas, y 558.300 kilos de pescadilla fresca vendidos en 50.333.238 pesetas. Otras especies alijadas en cantidades destacadas han sido palmeta, gallo y rape.

BOUZAS

SEGUN LOS MARISCADORES

LAS OBRAS DE AMPLIACION DEL MUELLE CONTAMINAN LAS ESPECIES

VIGO (De nuestro corresponsal).—Turbio asunto este de las aguas de Bouzas y Alcabre, donde se está ganando terreno al mar desde hace más de un año. Pero de qué forma: el relleno se está haciendo de tal manera que los mariscadores de la zona ven en peligro la riqueza de esa parcela marina, que a juzgar por las cifras es considerable. Dicen que la tierra depositada allí para luego formar los nuevos muelles, está siendo dispersada por toda la ría, contaminando la almeja y la navaja, la nécora y el camarón, la vieira y el centollo. Lo cierto es que cualquier observador curioso verá en días de viento Norte una gran mancha de color más claro que el resto de las aguas de la ría, producida por la suspensión de tierras en el agua, y que va desde el relleno de Bouzas hasta las torres-baliza situadas frente a la playa de Samil. Cuando los vientos calman o cambian de dirección, se sedimentan en el fondo estas toneladas de tierra en suspensión, causando un grave perjuicio a la riqueza marisquera de esa zona, la más rica de la ría viguesa, y produciendo también una considerable disminución en el calado.

El Sindicato Provincial de la Pesca ha mostrado recientemente su preocupación por el tema, ya viejo, puesto que en el pasado agosto la Agrupación de Cofradías de Pescadores de la Ría de Vigo se había dirigido al ingeniero director del puerto y ría de Vigo, sin que hasta la fecha se haya producido la esperada contestación. Lo cierto es que el relleno, realizado sin unos pilotes o muros de contención que eviten la dispersión de las tierras, sigue produciendo sus estragos. Que no son pocos, si juzgamos las cifras de cosecha marisquera en esa zona. En 1973 se recolectaron allí más de 75.000 kilos de almeja blanca y casi 130.000 de rubia. En el 74, la recolección de almeja blanca supuso 21.500 kilos y la rubia alcanzó un peso total de casi cien mil kilos. ■ ROLLAND.

LA CORUÑA

TRIPULANTES DE UN BACALADERO SE NIEGAN A EMBARCAR

● PEDIAN TARTERAS ADECUADAS

LA CORUÑA.—El carecer de vajilla adecuada para comidas y no haber sido atendida su petición de proporcionarles otras tarteras especiales, ha sido la causa fundamental de que unos quince tripulantes de una pareja bacaladera abandonaran los barcos cuando éstos permanecían en el puerto de La Coruña.

El incidente se produjo a bordo del bacaladero «Huracán», pareja del «Céfiro», ambos pertenecientes a Pysbe y que llegaron procedentes de Pasajes para completar tripulación en el puerto coruñés. El contra-maestre del buque, José Tilve Carballo, en nombre de la tripulación, expuso las quejas al capitán del barco. Pidió al representante de la casa armadora que proporcionasen unas tarteras especiales de aluminio, como las que utilizan los marineros de las flotas bacaladeras, para poder comer en las mismas, dado que los actuales platos de que disponen no son aptos para su uso, porque con los golpes de mar se les derrama la comida y se quedan con el plato vacío y sin comer.

Ante la negativa de conseguir vajilla adecuada, un grupo de marineros del «Huracán» se autodesenrolaron paulatinamente, hasta completar el número de quince; entre ellos, el propio contra-maestre.

La mayoría de estos marineros residen en municipios de la provincia de Pontevedra, Poyo, Redondela y otros.

NO SALIERON A LA MAR POR EL BAJO PRECIO DE LA SARDINA

LA CORUÑA.—La situación de paro que durante cuatro días mantuvieron la mayoría de las flotas de bajura de cerco de la provincia de La Coruña quedó normalizada a partir del día 22 de abril, al hacerse las embarcaciones a la mar.

En las Cofradías de Pescadores de la provincia se recibieron noticias de las gestiones realizadas en Madrid por el procurador en Cortes representante de las Cofradías de Pescadores, Balmonero Fernández Calviño, en el sentido de que habían sido acogidas favorablemente las peticiones formuladas por los representantes de la flota de bajura de cerco y que serán estudiadas en reunión de la permanente de la Comisión Pesquera Comercial.

La mayoría de las embarcaciones de la flota de bajura de la provincia coruñesa que se dedican a la pesca con el arte de cerco, adoptaron la postura de paro como consecuencia de la baja cotización que alcanza la sardina.

ESCRITO DE MARINEROS Y SUS ESPOSAS

QUE NO SE DESPACHEN BUQUES LOS DIAS FESTIVOS

LA CORUÑA.—Un escrito firmado por 300 personas, marineros y sus esposas, ha sido entregado al comandante de Marina de La Coruña, con objeto de solicitar que las autoridades correspondientes prohiban el despacho de buques en el puerto coruñés los domingos y días festivos, según informa la revista «Xarda».

El texto dice que «desde hace tiempo se viene produciendo de manera continua en este puerto la salida de buques dedicados a la faena de arrastre, en domingos y días festivos no recuperables; que tal conducta conlleva que el personal que desarrolla el mencionado trabajo no pueda mantener las normales relaciones de convivencia familiar y disfrutar de un mi-

nimo de descanso conforme a los principios generales que inspiran la vida en el trabajo».

Tras citar diversos artículos de la Declaración Universal de los Derechos Humanos y del Fuero de los Españoles, el escrito continúa expresando que, por otra parte, «existe el precedente de otros puertos de toda la costa española en donde se cumple el periodo de descanso dominical, tales como, y a título de ejemplo: Ondárroa, Pasajes, Lequeitio, Valencia, Castellón y en general todo el Levante español, sin que por ello pueda decirse se irroga perjuicio alguno de tipo económico».

Que en la Reglamentación de Trabajo de Pesca de Arrastre, Orden de 16 de enero de 1961 («B. O. E.», 28-I-1961), en su artículo 180 especifica que «ninguna embarcación podrá hacerse a la mar en domingo» y que «cuando el buque entre en puerto en sábado o víspera de festivo no recuperable, deberán cesar, con carácter obligatorio, los trabajos».

MAS OPOSICION A LA CELULOSA DE PUENTECESO

LA CORUÑA.—Las corporaciones de los municipios coruñeses de Cabana, Coristanco, Lage y Malpica, en sendas sesiones plenarias de carácter extraordinario, han acordado oponerse a la anunciada instalación de una fábrica de celulosa-papel en la localidad de Puentececeo.

Tras esta postura de los citados municipios, se eleva a catorce el número de instituciones u organismos que han exteriorizado su postura desfavorable a la instalación de aquella celulosa. Como se sabe, han manifestado su oposición las Cofradías de Pescadores de Corme, Camelle, Lage, Malpica y Camariñas, así como los Consejos Locales del Movimiento de Cabana, Camariñas, Coristanco, Lage y Malpica.

En líneas generales, la negativa se aduce en el peligro de contaminación y de exterminio del criadero natural de las rías, que se considera base de trabajo y de sustento para millares de familias de todo el litoral.

CARIÑO

SIGUEN LOS «BOUS» FRANCESES DESTRUYENDO APAREJOS

CARIÑO (La Coruña).—«Bous» franceses impiden las faenas de pesca a pesqueros con base en Cariño, según han manifestado los tripulantes a su llegada a puerto.

Señalaron que varias embarcaciones francesas, entre ellas los «bous» denominados «Shamrock IV», «Vallois II» y «Santonre II», navegan por los caladeros llamados Las Paredes, Mar del Medio y Mar del Norte, a unas 25 millas de cabo Cortegal, y no respetan los aparejos de pesca que lanzan los marineros de Cariño y otros puertos del litoral gallego. Estos, ante el temor de perder las artes de pesca, las retiran o se abstienen de lanzarlas.

Los aparejos que utilizan los pescadores gallegos son los denominados del «pincho», consistentes en cuerdas, a las que van unidos anzuelos, y que se lanzan a bastante profundidad, para la pesca de merluza y otras especies.

Ante esta actitud de los barcos franceses, las capturas de pescado de los pesqueros gallegos en esos caladeros son mínimas.

La Cofradía Sindical de Pescadores de Cariño ha enviado un telegrama al capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, comunicándole los incidentes registrados. El capitán general ha dispuesto que el guardapesca «Sálvora» navegue por la zona.

RÍA DE PASAJE

LOS MARISCADORES PODRÁN FAENAR DONDE SIEMPRE (EXCEPTO EN LOS ENCLAVES EXPLOTADOS EN CONCESIONES ADMINISTRATIVAS)

LA CORUÑA.—La Sección Primera de la Audiencia Provincial de La Coruña ha dictado auto en la apelación interpuesta por la Central Marisquera—recurso de apelación al que se adhirieron los mariscadores del Pasaje— contra el auto del Juzgado de Primera Instancia número 1, de 12 de noviembre de 1974, en el que se fijaban como enclaves de la zona marítimo-terrestre a los que no afectaba el mantenimiento de la posesión en favor de los mariscadores, los parques de doña Joaquina Casal Rey y de doña María Hortensia Rey Pena.

La Audiencia, en resolución del 8 del mes actual, revoca y deja sin efecto el auto del Juzgado, y estima que no ha lugar a declarar, a los fines de la ejecución, cuáles son los enclaves a los que se refiere la sentencia dictada en el proceso de interdicto.

En el primer considerando del auto de la Audiencia se argumenta que la acción interdictal de retener, «se proyecta, dada la índole de aquel proceso, a la conservación de la posesión por los demandantes con carácter en rigor declarativo tan sólo de la situación posesoria precitada, y si cabe atribuirle en nuestro ordenamiento jurídico un contenido de condena», es, según la doctrina, «abstención a conducta negativa que al demandado interdictado se impone de realizar actos perturbatorios como los que se debaten o similares», que la acción en ejercicio se dirige a impedir. Añade que, por cuanto antecede, la ejecución anticipada de la sentencia, se contrae, so pena de introducir variaciones en la parte dispositiva de la misma en cuanto viene constreñida al mantenimiento de los actores en la posesión del derecho al marisqueo en la zona que aquélla expresa y a la intimación a la entidad demandada Central Marisquera de Galicia, S. A., de abstenerse de perturbarlos, o sea, a un no hacer, queda agotada con el requerimiento y apercibimiento a tales fines efectuados a dicha entidad mercantil. Por ello «no se puede acceder a la concreción y delimitación de los «enclaves exceptuados del mandato de mantener la posesión que contiene la sentencia que anticipadamente se ejecuta».

«pues excede tal delimitación del planteamiento cuestionado en el proceso interdictal», «cuyo resultado puede ser discutible en el juicio declarativo ulterior que corresponda», pues la sumaria y sencillez del proceso interdictal éste «no permite consecuencias que puedan devenir inatacables para quienes litigan, máxime cuando la sentencia da cuya ejecución anticipada se trata, contiene la fórmula sin perjuicio de tercero».

En el segundo considerando del auto de la Audiencia se razona que es obvio que los mariscadores demandados, que se habían opuesto a las pretensiones deducidas por la Central Marisquera al formularse el incidente, «consideraron clara la sentencia interdictal y suficientemente delimitada la zona sobre la que los mismos venían ejerciendo su derecho de marisqueo». Añade el auto que esto «les compete al respecto de aquellos enclaves poseídos exclusivamente por personas individuales en virtud de concesiones administrativas a que se refiere la sentencia de 25 de septiembre de 1974, que ellos mismos de forma generalizada refirieron al hecho primero de su demanda y que les son perfectamente cognoscibles», «pues caso contrario incurrirían en la responsabilidad a que hubiera lugar».

En consecuencia, al revocar el auto del Juzgado, la Audiencia estima que no ha lugar a declarar, a los fines de ejecución que los enclaves a que se refiere la sentencia sean las parcelas que se reflejan en el plano de la Comandancia de Marina aportado por la Central Marisquera, ni, por tanto, a estimar que la protección posesoria de los actores interdictales se limite a los terrenos exteriores a dichas parcelas.

BREVE HISTORIA DE LOS PROBLEMAS DE LA RÍA DEL PASAJE

En el año 1961 la sociedad Santa Cristina, S. A., compró a la familia Doval la playa de Santa Cristina. Se suscitaron entonces una serie de litigios entre la Administración y la

sociedad compradora, que terminaron con las sentencias del Tribunal Supremo, que declararon que la propiedad de Santa Cristina, S. A., comprendía toda la zona marítimo-terrestre, hasta la línea de bajamar equinoccial, que fue delimitada por el Instituto Hidrográfico de la Marina.

En el año 1973, la sociedad Central Marisquera de Galicia, S. A., compró a Santa Cristina, S. A., la zona marítimo-terrestre, iniciándose una serie de problemas con los mariscadores, quienes, reconociendo el domicilio privado de los terrenos, sostenían que por el marisqueo que desde tiempo inmemorial realizaban en aquella zona, a excepción de los enclaves explotados por particulares merced a concesiones administrativas, habían de ser mantenidos en la posesión de dichos terrenos. Para ello promovieron una demanda de interdicto, que fue estimada por el Juzgado de Primera Instancia y confirmada por la Sección Primera de la Audiencia Provincial, que ordenaba a Central Marisquera a no perturbar la posesión invocada por los mariscadores en toda la zona comprendida entre el Puente del Pasaje y la barra de la ría de este nombre, a excepción de los enclaves «que personas individuales poseían en exclusiva».

A instancia de Central Marisquera se habían aclarado por el Juzgado de Primera Instancia cuáles eran los enclaves a que se refería la sentencia; ahora, la Audiencia estima que no procede aclarar estos enclaves, porque son perfectamente conocidos por los mariscadores.

La situación actual de la Ría del Pasaje, a la vista de la sentencia de la Audiencia, queda así: los mariscadores podrán faenar en todos aquellos terrenos en que lo venían haciendo, excepto en los enclaves explotados en concesiones administrativas, mientras que Central Marisquera lo hará en el resto, no pudiendo ninguna de las dos partes invadir los terrenos correspondientes a la otra.

Esta situación es provisional, ya que el derecho a la posesión definitiva habrá de ser definido en un juicio declarativo ordinario.

EL FERROL

LLEGO EL «AL-ANDALUS»

EL FERROL DEL CAUDILLO, 14.—Llegó al puerto de El Ferrol del Caudillo el petrolero «Al-Andalus», de 361.000 toneladas de peso muerto, después de realizar las pruebas particulares de mar y haber varado en un dique de Holanda. Se prevé que en fecha próxima será entregado a la casa armadora.

El «Al-Andalus» fue, en la fecha de su botadura, el 14 de noviembre de 1974, el mayor buque del mundo botado desde grada, y su coste se calcula en unos tres mil millones de pesetas. Tiene un desplazamiento a plena carga de 429.950 toneladas. Sus principales características son: eslora total, 362,554 metros; manga, 53,300 metros; puntal, 33,500 metros; calado, 26,100 metros. En su construcción se han utilizado 57.000 toneladas de acero.

BOTADURA DEL SUPERPETROLERO «AFRAN ODYSSEY»

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El superpetrolero «Afran Odyssey», de 263.400 toneladas de peso muerto, ha sido botado desde la grada en que fue construido, en los astilleros de Astano, en Perlo-Fene, de la ría ferrolana.

El barco ha sido construido por orden de la Gulf Oil Corporation para su filial Afran Transport, de Corea del Sur.

Fue madrina de la nave la señora Rosario Cortázar, esposa de Javier de Oraa, presidente de Iberian Gulf. Bendijo el superpetrolero el sacerdote de Perlo, José María Tarrio Bello.

Presidió la ceremonia el vicealmirante del Arsenal, Pedro Durán Juan, y al acto asistieron numerosas autoridades, personalidades y representaciones.

Al llegar el barco a la ría produjo una gran ola, que se estrelló contra el puente de Las Pias, produciendo pequeños daños en la balaustrada del mismo.

El «Afran Odyssey», que hace el número 236 de las construcciones de Astano, tiene las siguientes características especiales: eslora total, 349,815 metros; manga, 51,800 metros; puntal, 25,743 metros; calado, 20,117 metros; peso muerto, 263,424 toneladas; capacidad de tanques de carga, 323,520 metros cúbicos; capacidad de combustible, 15,867 metros cúbicos; potencia máxima continua, 2 x 20.300 s. h. p.; velocidad en pruebas, a plena carga, 15,3 nudos; arqueo bruto, 130.750 toneladas.

SAN GIPRIAN

EMPIEZA LA COMPRA DE TERRENOS PARA LA PLANTA DE ALUMINA

LUGO, 7.—Se están iniciando ya las operaciones para la compra de terrenos en los términos de Jove y Cervo, para comenzar, próximamente, las obras de la factoría de Alumina-Aluminio, de la ensenada de San Ciprián.

Según fuentes allegadas a la empresa, la planta de aluminio comenzará a funcionar a finales de 1977, en tanto que la de alumina lo hará hacia el final de 1978.

Para supervisar estas primeras operaciones, visitar los terrenos y tomar contacto con las autoridades lucenses, se ha trasladado a Lugo una comisión de la empresa, que preside su titular, Pedro Nieto Boado, en la que figuran también el director general adjunto y el director financiero.

Las inversiones previstas en la factoría alcanzarán los 32.000 millones de pesetas, y supondrán la creación de unos 2.000 puestos de trabajo fijos.

PADRON

HOMENAJE DEL GOBIERNO SUECO A UN MARINERO GALLEGO

PADRON (La Coruña).—Un acto de homenaje de agradecimiento ha sido rendido por el Gobierno sueco a un marinero vecino de la inmediata localidad de Dodro, José Ferreiro Refojo.

Este acto se relaciona con unos hechos acaecidos el 17 de mayo de 1972, a bordo del buque sueco «Jarl Etrapp», a cuya tripulación pertenecía José Ferreiro Refojo. Cuando el barco navegaba por el Pacífico, el primer maquinista del navío sufrió un ataque cardíaco. Se emitió la petición de socorro correspondiente, y debido a la gran marea, se hizo necesario rescatar del agua a dos sargentos médicos de la Marina de los Estados Unidos, que desde un avión de reconocimiento se lanzaron en paracaídas para atender al enfermo. José Ferreiro Refojo fue uno de los siete marineros voluntarios que en un bote lucharon denodadamente con los elementos para rescatar a los

médicos, quienes, a su vez, lograron salvar la vida al primer maquinista enfermo.

El Gobierno sueco ha querido premiar el valor del marinero gallego, y con este fin el cónsul de dicho país en La Coruña, Henry J. Grayatt, se trasladó a la localidad de Dodro y entregó a José Ferreiro un recuerdo con la inscripción de gratitud por el hecho arriba reseñado. En el acto estuvieron presentes el presidente del Consejo Provincial de Trabajadores y Técnicos, Manuel Fraga Solar; vicepresidente de dicho Consejo, señor Raso López, y el presidente del Sindicato Provincial de la Marina Mercante, señor Quiroga Soto.

El señor Grayatt, en breve intervención, tuvo frases de agradecimiento para el marinero gallego y relató los motivos por los que el Gobierno sueco había acordado rendir este homenaje al señor Ferreiro Refojo.

GIJON

BOTADURA DE UN CEMENTERO

GIJON, 13.—El buque cementero «Bailén», de 9.000 toneladas de peso muerto, ha sido botado esta tarde en los astilleros del Cantábrico de Riera.

Actuó como madrina de la ceremonia la esposa del ministro de Comercio, Elvira Bombín de Cerón.

Las principales características del nuevo buque son: eslora, 120,80 metros; manga, 18,50, y registro bruto, 5.542 toneladas.

El «Bailén», uno de los mayores buques españoles dedicados al transporte de cemento, ha sido construido para la flota de Cepsa.

SANTANDER

MAYOR TRAFICO DE MERCANCIAS

SANTANDER, 4.—En un 15,96 por 100 aumentó en 1974 el tráfico de mercancías en el puerto de Santander, con relación a 1973, ya que pasó de 3.591.855 toneladas a 4.165.165 toneladas.

Asimismo se registró un mayor número de barcos, casi cien más de un año a otro.

En cuanto a las partidas de mercancías más importantes, fueron los productos petrolíferos, con más de millón y medio de toneladas.



Este joven pescador muestra los ejemplares de marracos, pertenecientes a la familia de los tiburones, que capturó en aguas de Torrelavega. Se comenta que estas especies son muy raras en aguas tan frías como las del Cantábrico.

BILBAO

CLASES HASTA JUNIO
EN LA ESCUELA
DE NAUTICA DE PORTUGALETE

BILBAO.—El claustro de la Escuela Oficial de Náutica, de Portugalete, ha decidido por unanimidad que el actual curso escolar prolongue sus clases durante todo el mes de junio, y que los exámenes de fin de curso se celebren en la primera quincena del mes de julio.

Con esta medida, el claustro pretende que los alumnos recuperen, en alguna medida, las lecciones que han perdido desde que comenzó el conflicto de inasistencia a clases, hace dos meses.

De 700 alumnos que forman la matrícula del centro, 235 han recibido permiso para entrar en las aulas, pero las clases se desarrollan con cierta anormalidad, ya que fueron muchos los alumnos que ayer se reunieron en asamblea para tratar el problema.

250.000 KILOS DE ANCHOA
EN UN SOLO DIA

BILBAO.—Alrededor de 250.000 kilos de anchoa capturó en un día la flota de bajura vizcaina, principalmente la de los puertos de Bermeo, Ondárroa y Lequeitio.

Este es la mayor cantidad de anchoa capturada desde que comenzó la campaña, interrumpida dos semanas pidiendo la gravación de las importaciones de pescado.

En Ondárroa habían entrado unos 30 barcos con anchoa y una carga cada uno de 6.000 kilos. Asimismo, en Bermeo y Lequeitio se descargaron unos 65.000 kilos de anchoa y 20.000 kilos de pescado diverso.

Casi todas estas capturas se efectuaron a unas sesenta millas de la costa vizcaina.

Por otra parte, y según una información que publicó «El Correo Español-El Pueblo Vasco», estas óptimas capturas debieran haber levantado el ánimo de los pescadores; pero ha sucedido todo lo contrario, ya que el precio que se les ha pagado por estas capturas ha sido muy pequeño.

«El año pasado, la cotización media de la anchoa —explica el periódico bilbaíno— fue de 41,50 pesetas kilo».

INSTITUTO CONSULADO
DE DERECHO
Y ECONOMIA MARITIMOS

BILBAO (De nuestro corresponsal).—En colaboración con la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, de Bilbao, y la Universidad de Deusto, se ha inaugurado en la capital vizcaina el Instituto Consulado de Bilbao de Derecho y Economía Marítimos, que, con sede en la Universidad citada, se propone procurar a los profesionales del mar en general —con independencia de la enseñanza técnico-náutica que se imparte en las Escuelas de Náutica—, una formación de carácter jurídico y económico específicamente marítimos.

La lección inaugural fue pronunciada por el profesor Girón Tena, catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Complutense de Madrid, que disertó sobre el tema «Problemas en torno al estado actual de nuestra legislación marítima». Tras hacer un estudio de las corrientes de codificación y descodificación que se han producido históricamente en la legislación comparada —concretamente en el campo del derecho mercantil marítimo—, concluyó examinando nuestro panorama legislativo marítimo, que —según el disertador— reclama una atención profunda y urgente, para que nuestras arcaicas leyes vengán a acomodarse a las realidades de la navegación actual.

Cerró el acto el rector de la Universidad, destacando que el Instituto había ya iniciado sus actividades con un curso monográfico sobre «Averías y su aseguramiento», dirigido por el conocido especialista don José María Ruiz Bravo.

BUQUE CHIPRIOTA
RETENIDO EN PUERTO

BILBAO.—Un buque de nacionalidad chipriota se halla retenido e inmovilizado en el puerto de Santurce,

por orden de la autoridad correspondiente, para responder por los daños causados por otro navio de la misma compañía a una moderna excavadora de una empresa vizcaina.

Cuando a media mañana del pasado lunes día 3 quedó atracado el citado barco, llamado «Kipris», de 13.000 toneladas de peso muerto, en la estación marítima de Santurce, el capitán se encontró con la sorpresa de que la nave quedaba retenida e inmovilizada para su embargo por el Juzgado de Instrucción y Primera Instancia, número 1, de Bilbao. Según «La Gaceta del Norte», se le exige que responda de cincuenta millones de pesetas, a que ha ascendido el importe de las averías y lucro cesante ocasionado por el abordaje del buque «Kition», de la misma compañía chipriota, a una moderna excavadora «Monitovoc», propiedad de la empresa Dragados y Construcciones.

El abordaje se produjo en el mes de julio de 1973, en la ría de Bilbao, a la altura de Portugalete. El «Kition» arremetió contra la excavadora, que se encontraba allí fondeada y reglamentariamente balizada. El capitán del buque chipriota, desoyendo los consejos del práctico que tenía a bordo, en el sentido de que se fondeara el buque y permaneciera en puerto hasta el esclarecimiento de los hechos, se marchó en aquel preciso momento.

Tanto el «Kipris» —buque embargado ahora— como el «Kition» —que protagonizó el abordaje— pertenecen a la misma compañía, la Hellesfat Spping Co. Ltd., de Famagusta (Chipre).

JORNADAS INTERNACIONALES
NAVALES Y MARITIMAS

● SE CELEBRARAN DEL 23 AL 29 DE JUNIO Y HAN SIDO INVITADOS LOS MAS IMPORTANTES ARMADORES DEL MUNDO.

BILBAO (De nuestro corresponsal).—Entre los días 23 al 29 de junio se celebrará en Bilbao —por primera vez en España— las I Jornadas Técnicas Internacionales Navales y Marítimas, que convertirán durante esos días a la capital vizcaina, prácticamente, en el centro de la industria naval del mundo.

«Podrá encontrarse en Bilbao durante esas Jornadas —han dicho los responsables de la Feria— lo más importante que en industria naval y adyacentes pueda haber en el mundo».

A la Feria, que estará dedicada exclusivamente a la problemática naval, portuaria, marítima, «offshore», pesca, etcétera, han sido ya invitados los 10.000 armadores más importantes del mundo, según la List of Shipowners.

Se pronunciarán asimismo una serie de conferencias a cargo de reconocidos especialistas internacionales: mister Albert E. May, vicepresidente de General Counsel of the American Institute Merchant Shipping, hablará sobre «Los efectos probables del aumento de las regulaciones internacionales de los navieros y cargadores». Mister Jahre, de la Intertanko's Chairma, disertará sobre «La misión de los armadores independientes de buques petroleros en el momento actual y en el futuro». Mister Erik Nordstrom, director del Swedish Shipowners Association, sobre «Desarrollo reciente de la política internacional naviera». Don Luis del Olmo, director ingeniero naval, sobre «Proyectos, evolución y futuro de los ferries». Mister Svein Sorensen, de la firma Shipping Research Services A/S., y mister E. G. Frankel, presidente de la Ship Production Analysis, sobre «Offshore». Finalmente, M. Poirier d'Ange d'Orsay, delegado general del Comité Central de Armadores de París, sobre «La coyuntura marítima y las consecuencias de la crisis de la energía en el transporte marítimo».

Esta gigantesca Feria cuenta con el apoyo moral y económico del Ministerio de Comercio.



El «Kipris», en el puerto de Bilbao.

EN VIZCAYA Y GUIPUZCOA

TERMINO EL PARO DE LA BAJURA

● SE CALCULA QUE SE HAN PERDIDO UNOS DIECISIETE MILLONES DE PESETAS A CAUSA DE LA INACTIVIDAD.

BILBAO (De nuestro corresponsal).—A las 5,00 horas de la tarde del pasado día 7 de abril se puso fin al paro que el sector de pesca de bajura de Vizcaya y Guipúzcoa venía manteniendo desde el 24 de marzo, como protesta por la grave situación que venía atravesando dicho sector, incrementado por las recientes importaciones de pescado.

El acuerdo fue adoptado —tras las conversaciones mantenidas por los representantes de los pescadores afectados con el ministro de Comercio en Madrid y con el subsecretario de la Marina Mercante— en las mañanas de los días 6 y 7.

El día 6 se reunieron en San Sebastián los pescadores afectados del sector de bajura, acordando suspender el paro el próximo día a las 5,00 horas de la tarde, aunque dicho acuerdo quedaba condicionado a lo que se decidiera al día siguiente en Vizcaya.

El día 7, alternativamente en las Cofradías de Pescadores de Bermeo, Lequeitio y Ondárroa, se celebraron otras tantas reuniones, que se iniciaron a las 10,00 horas de la mañana. Una hora después se hacía pública la decisión adoptada por las cofradías de Bermeo y Lequeitio de suspender, asimismo, el paro a partir de las 5,00 horas de aquella tarde.

La noticia de tales decisiones llegó a la Cofradía de Ondárroa en un momento en el que los pescadores se preguntaban quién pagaría la diferencia de 15 a 17 pesetas menos por kilo que con referencia a la campaña de la anchoa de 1974 se venía pagando en la presente. Algunos opinaban que debía mantenerse el paro en tanto no se les dieran garantías totales sobre éste y otro temas. Las discusiones se prolongaron hasta las 13,00 horas en que, por fin, Ondárroa se adhirió a la decisión de los demás. Sin embargo, debido al mal estado del tiempo —aunque el paro oficialmente se suspendió a las 5,00 horas de la tarde del lunes día 7—, los barcos de bajura de Bermeo y Ondárroa no se hicieron a la mar hasta el día siguiente a las 12,00 horas del mediodía.

El paro, que ha durado quince días, ha afectado a un total de 248 embarcaciones de Vizcaya y Guipúzcoa, sumándose a éstas, durante algunos días, para mostrar su adhesión, una cifra similar de embarcaciones merluceiras. Según datos facilitados por los propios interesados, los quince días de paro les ha supuesto, a cada uno de los pescadores afectados, pérdidas —o, mejor dicho, no ingresos— del orden de las 5.000 pesetas —como mínimo— a las 35.000 —como máximo—, según el número de toneladas y calidad de la anchoa que pudiera haber capturado durante esos días. En cifras globales, tales cantidades supone que los 3.480 pescadores en paro perdieron esos días entre 17 y 104 millones de pesetas, mínimo y máximo, respectivamente.

VISITA A VIZCAYA DEL PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

INAUGURACION EN LEQUEITIO DE UNA CLINICA Y DELEGACION LOCAL DEL I. S. M.

BILBAO (De nuestro corresponsal).—Durante los días 12 y 13 de abril, el presidente del Instituto Social de la Marina, don Jesús Fontán Lobé, visitó Bilbao y los puertos vizcainos de Lequeitio, Ondárroa y Bermeo, cambiando impresiones con los representantes del sector pesquero.

Tras su llegada a la capital vizcaina, donde fue recibido por el gobernador civil de la provincia, delegado de Trabajo y otras autoridades, don Jesús Fontán Lobé se trasladó a Lequeitio, presidiendo la inauguración de la Delegación del Instituto en dicho puerto vizcaino y, seguidamente, de la clínica local de la Seguridad Social para los Trabajadores del Mar. Acompañaban al almirante el delegado provincial de Trabajo, señor Barranco; el director del Instituto Nacional de Previsión en Vizcaya, señor Tena Ybarra; el presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, señor Maiz; jefe del Servicio de Fomento Social del Instituto Social de la Marina, señor Ramos, y delegado provincial del organismo en Vizcaya, señor Rosa Jordán.

Concluida la bendición de las nuevas instalaciones sociales, tomó la palabra el señor Rosa, que habló de las características propias de los hombres del mar, características que hacen necesaria una Seguridad Social distinta de la de los hombres de tierra. «El Instituto Social de la Marina —continuó el señor Rosa— entiende que había que darle ese espíritu propio; por ello se planteó la urgente necesidad de dotar a Vizcaya de cuantos centros asistenciales sanitarios necesitan nuestros hombres del mar». Concluyó la disertación refiriéndose al consultorio inaugurado, sobre el que dijo que «posiblemente sea el más modesto de cuantos se van a hacer, pero al menos es el primero».

A continuación tomó la palabra el presidente de la Cofradía de Pescadores de Lequeitio, don Simón

EL ALMIRANTE FONTÁN, QUE CELEBRA REUNIONES CON REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES DEL MAR, VISITA LAS OBRAS DE LA CASA DEL MAR DE ONDARROA Y DE LA ESCUELA DE F. P. NAUTICO-PESQUERA DE BERMEO.

ENTREGA DE DIPLOMAS A NUEVOS TITULADOS DE ESTE PUERTO.



Dos momentos de la visita a Vizcaya del presidente del Instituto Social de la Marina. Arriba, bendición de la clínica local de Lequeitio. Sobre estas líneas, acto de entrega de títulos de formación profesional en Bermeo.

Sesma, quien, tras agradecer su asistencia a las autoridades, solicitó del almirante Fontán un mayor contenido para el nuevo consultorio, pidiendo que en lugar de ser sólo para Medicina General, lo sea también para Pediatría y Odontología.

Finalmente cerró el acto el almirante Fontán, quien, entre otras cosas, dijo: «Para mí, venir al Norte y sobre todo a Vizcaya, es una satisfacción. Pero cuando es para inaugurar la primera obra asistencial, esa satisfacción se convierte en algo magnífico, porque significa que hemos comenzado ya a servir a estos grandes hombres que son los trabajadores del mar». Concluyó haciendo una alusión a la demora sufrida por las obras, diciendo: «Si nos hemos retrasado

es porque la Administración es lenta. Pero ahora ya está casi todo en marcha en Vizcaya. El poder dejar las cosas bien hechas es motivo de satisfacción, y yo no quisiera irme del Instituto sin inaugurar todas las obras ahora puestas en marcha».

REUNION EN LA COFRADIA

Tras el acto de inauguración, el almirante se reunió con la Junta Directiva de la Cofradía de Pescadores, donde se le hicieron varias peticiones. Por la tarde prosiguió don Jesús Fontán Lobé su visita por Vizcaya, trasladándose a Ondárroa, donde se interesó por las

obras de la Casa del Mar.

Al día siguiente, domingo día 13, tras la recepción celebrada en su honor en el Ayuntamiento de Bermeo, visitó las obras de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera. Una hora después se reunió con la Junta Directiva de la Cofradía de Pescadores, interesándose por los problemas de los hombres del mar. Posteriormente, presidió en la villa vizcaina la clausura y entrega de títulos a los aprobados de los cursos de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Con ello dio por terminada su visita a Vizcaya, regresando posteriormente a Madrid.

CONTINUA «CRONICAS NACIONALES» EN PAGINA 43 Y SIGUIENTES



A BORDO DE «EL TORITO» RUMBO A LAS ISLAS SALOMON

A bordo de «El Torito», el barco de investigación del doctor Walt Stark, el escritor se dirige a las islas Salomón en una expedición combinada científico-cinematográfica. Walt Stark está filmando una serie de documentales sobre la vida submarina para TV, llamada «La frontera azul».

COLOR, MISTERIO, VIDA Y MUERTE EN LAS PROFUNDIDADES DEL OCEANO

Es ahora la una de la madrugada, y estamos cruzando el paso que bordea la isla Malekula. Guiados por radar nos dirigimos hacia Santos, en el Norte de Nuevas Hébridas. Reina calma a la luz de las estrellas, el mar centellea con luminosos seres y el aire de la noche es cálido y húmedo. Escasamente a quince millas de «El Torito», entre las oscuras colinas de Malekula, vive gente en la Edad de Piedra, los pequeños nambas, virtualmente apartados del mundo por la jungla y los scantilados. Aquí abajo, en mi camarote, es otra cosa. Necesito un jersey para estar cómodo en este barco. La transición entre la vida arriba en cubierta y abajo me sorprende continuamente. Tan pronto como bajas las escaleras te encuentras en otro mundo, da lo mismo que estemos anclados en la laguna de la isla de Lord Howe, en medio de un huracán, a finales de febrero, o en el muelle de Sydney, Noumea o Port Vila, o anclados a mil pies en completa calma, como en Ouvea, en las islas Loyalty (de la Lealtad). Bajo cubierta no hay ningún cambio de clima o perspectiva y muy poco en estabilidad («El Torito», 64' x 28', es tan confortable como la mayoría de los barcos tres veces mayores que él) dondequiera que nosotros estemos, tanto de tiempo, lugar, día o noche.

Viajando en «El Torito» es como vivir en un paraíso: yo a duras penas puedo creerme. Con todo lo que siempre querría tener a mano, seguimos logrando perfectas posiciones submarinas, cada una completamente diferente, pero igualmente apasionante. Por ejemplo, en Ouvea, la parte inferior del barco se encuentra a 80 pies de profundidad; a medianoche, en un banco de arena cercano a 1.000 pies. Inmediatamente se sumerge a profundidades de 4.000 pies. Nuestras dos poderosas cámaras cinematográficas iluminan un banco de coral de cinco pisos de altura. Algo como un tiburón en nuestro campo de visión, sus ojos son de un peculiar blanco opaco, como botones de plástico brillantes. En cada resplandor y túnel, los peces yacen dormidos, sus cuerpos se transforman en radiantes ejemplares.

UNA CONCHA DE HOY QUE PARECE ANTEDIUVIANA

Y allí, al pie del arrecife descubrimos un viviente y nacarado nautilo. Esta fantástica concha era habitada por una especie de pulpo que llevaba un cangrejo en sus tentáculos. Conseguimos algunas curiosas tomas de esta concha y su habitante y gastamos dos rollos filmando sus extraños movimientos.

Esta debe ser la más rara de las criaturas marinas. Es como un fósil viviente de una antigüedad de seiscientos millones de años, que parece fuera de lugar en los mares de hoy día. Como si desafiara las leyes naturales, una sólida y pesada concha se balancea colgando en el agua hacia arriba, meciéndose y oscilando. Luego empieza a girar velozmente como si diera vueltas alrededor de una mesa, tratando de evitar el resplandor de nuestras linternas. No hay más que movimientos en aquella como extraña pieza de una vajilla de porcelana desplazando agua con pulsación perezosa por su tubo de sifón, sus grandes y aplastados ojos como puntos de estaño asomando sobre el borde de la concha. La extraña radiación de unas ráfagas oscuras de su concha hacía daño a los ojos, el cristal de color protector hizo difícil de enfocar al animal.

El nacarado nautilo es el miembro más primitivo de la clase de animales llamados cefalópodos, que incluye el pulpo, la jibia y el argonauta o nautilo.

La sensación peculiar que nos dio al verle nadando es totalmente explicable: ningún otro animal tiene el sistema de control que el nautilo. Su fuerte concha de espiral consiste en una serie de celdillas de madreperlas unidas por un tubo o sifón. A través de este tubo, el nautilo puede intercambiar el peso de gas hidrostático y el líquido de cada celdilla y así puede ajustar su peso a un perfecto equilibrio en cualquier sitio que esté. Por el día, el nautilo se refugia

en las aguas profundas, sumergiéndose más allá de donde puedan llegar los rayos del Sol, a profundidades de hasta mil pies. Por la noche, cuando los cangrejos y otros crustáceos dejan sus escondrijos para buscar alimento, el nautilo ajusta su sistema de ataque, expulsando más gas dentro de cada celdilla y absorbiendo algo del fluido de su sangre; así que, como un batiscopio elevado por su envoltura de petróleo, el nautilo puede dirigir su camino fácilmente hacia la parte alta del arrecife, hasta las aguas donde nosotros estamos explorando. Aquí él caza sus presas por medio de sus tentáculos, teniendo que detectar su alimento en la oscuridad. La presa es atrapada por su manojo de rugosos tentáculos y triturada por su poderoso hocico. A las primeras luces, el nautilo se retira buscando la seguridad de las profundidades. Su único peligro real consiste en las fuertes corrientes y tormentas marinas, que pueden arrastrarlo dejándolo desamparado en zonas bajas o bajos donde se rompe contra los escollos.

SOLO QUEDAN SEIS ESPECIES

El sistema de vida del nautilo es muy común. Tres mil especies distintas de nautilo habitaron alguna vez los antiguos mares. El mundo de los fósiles nos muestra cómo se extendieron y propagaron estos animales —una especie tenía una concha de 15 pies de un lado a otro—. Hoy en día solamente quedan seis especies. Inamovibles después de seiscientos millones de años, estos fósiles —invertebrados coelacanthos— se encuentran solamente en la esquina Sudeste del Pacífico, alrededor de Nueva Caledonia, Fidji, Indonesia y las Filipinas.

«EL TORITO»

Sin este barco y sus medios para filmar cualquiera de estos animales, hubiéramos necesitado una mayor expedición, llevando pesados aparejos, cisternas, compresores, provisiones, soportando el incómodo clima tropical, con lo que las energías se gastarían en otras cosas que sumergirse.

Alguna de estas situaciones sería el sueño de cualquier submarinista; sin embargo, gracias a «El Torito» todo esto es para nosotros tan sencillo como quitar un papel a una tableta de chocolate.

Nosotros tenemos todos los utensilios imaginables a mano: tornos, barreno, y una completa tienda de herramientas de trabajo. Ayer, cuando un alambre se rompió en mis baterías de níquel-cadmio, busqué dentro de un cajón, sacando un instantáneo soldador de hierro, que conectado a la energía eléctrica se calentó rápidamente, soldado la junta en tres segundos. Subo para hacer una foto submarina, conecto mi escafandra con el compresor, preparo la cámara y el «flash» y me sumerjo en cálidas aguas. Después vuelvo a cargar mi cámara, cambio las baterías de níquel-cadmio por unas recién cargadas y pongo las usadas en la batería de carga. Escribo unas notas en mi camarote, tomo un refrigerio o una lata de conserva del frigorífico. Después subo a la biblioteca para estudiar sobre la identidad de los peces o vida marina que acabo de contemplar, o a desarrollar mis conocimientos sobre el banco de coral mientras todavía se encuentra su imagen fresca en mi mente.

Los miembros del equipo de «El Torito» son completamente libres para hacer lo que quieran durante todo el día. No hay planes previstos, tú puedes ir y venir haciendo tus cosas cuando prefieras. A menudo nos reunimos a bordo para contarnos lo que hemos visto o experimentado, y tenemos fascinantes discusiones o compartimos las experiencias. Algunas veces nos avisamos unos a otros y con frecuencia nos ayudamos brevemente o cooperamos en las secuencias cinematográficas; pero todo se realiza de forma individual. Se sabe que no se puede contar con nadie y

debe cada uno atenerse a sus propios límites y capacidades. Esto no es una medida errónea de seguridad, dependiendo de uno mismo, y no de ningún amigo; te acostumbras a preocuparte por la seguridad de los otros submarinistas. Yo me concentro totalmente para tomar fotos. Además, la carencia de frío físico agudiza muchísimo la mente. Me he dado cuenta: compongo mis fotos mejor, teniendo mayor capacidad, y disfruto más de cada inmersión en un cien por cien durante los últimos respiros de aire.

INMERSION

La noche pasada estrené el sistema de inmersión nocturna inventado por Walt. Desde que leí acerca del mismo uno de sus artículos en el «National Geographic», había tenido mis secretos recelos. Una batería en una funda en su cinturón; una campana de cristal en tu cabeza que lleva incrustada una linterna submarina; todo lo cual parece demasiado complicado para ser práctico. Pero Walt, cuando se iba a la cama, me vio preparándome para la inmersión nocturna y me explicó cómo manejarlo. Todos estaban durmiendo cuando yo vestí el pesado atavío, y tambaleándome, salté al agua. Descendí directamente al fondo, moviendo con fuerza las aletas para hacer frente a la corriente, que era muy fuerte en aquel momento. Yo no llevaba esta vez mi pesada cámara Rolleimarin por si acaso surgía algún contratiempo. Las había dejado preparadas en la popa del barco.

Me encontré un arrecife de coral. Había olvidado encender la luz y ahora no la necesitaba. Aquello era como un calidoscopio de brillantes colores que se transformaba en un ojo mágico. Mis ojos parecían iluminar cualquier cosa que miraban y por cualquier sitio se percibía la parte animal del arrecife en todo su vigor. De día, los arrecifes de coral están prácticamente dormidos, pero de noche aquello parece una bulliciosa feria. Yo nunca había realizado una inmersión nocturna con tanta facilidad. Rápidamente subí, cogí una de mis cámaras y me puse a trabajar siguiendo el laberinto de galerías, bordes y túneles que formaban el arrecife al que «El Torito» estaba amarrado. Peces-loro yacían al borde gesticulando en su sueño, envueltos en un extraño globo de mucosidad protectora. Por todas partes se veían raros peces, completamente inaccesibles de día, que quedaban paralizados al ser enfocados por el rayo de luz de mi linterna. Me podía acercar hasta 12 pulgadas, disparé mi «flash» electrónico y conseguí preciosos retratos. Los pólipos del coral estaban completamente extendidos transformando el rugoso banco coralino en una fantástica alfombra de delicadas flores. Sobre los pináculos del coral, contemplaba extraordinarias pinas formadas por las cabezas de las crías de salmón que como ramilletes de estrellas se movían de un lado para otro, dando a la noche en el mar un aspecto maravilloso. Mi luz les hacía separarse y aflojarse hasta que toda la miriada caía en una especie de tremenda maraña.

EL TIBURON GRIS

En mi segunda inmersión, estaba tranquilamente rodando algunas escenas cinematográficas cuando mi corazón casi

(Sigue en la pág. 20)

En las fotografías de la página contigua: Arriba, la proa de «El Torito» en Vila Harbour (Nuevas Hébridas). Pueden apreciarse la cámara de compresión, grúa y botecito. Abajo, el nautilo nacarado, fósil viviente cuya antigüedad se remonta a seiscientos millones de años.



A BORDO DE «EL TORITO»

(Viene de la pág. 18)

dejó de latir. Me encontraba sobre el cuerpo muerto de un tiburón gris. Durante toda esta inmersión yo había estado a muy poca distancia de esta gran masa que constituía un cebo para los tiburones. El pensamiento de haberme encontrado a alguno en mi camino helaba mi sangre. Este era el tiburón que el doctor Jack Randall había matado aquel mismo día cuando le atacó. Estaba yo filmando una pelea de peces reflejado en un espejo, cuando un gran estallido me dejó inmóvil, espantando todos los peces que había por allí. Jack, muy cerca, había disparado un explosivo a la cabeza del tiburón cuando éste se la había interferido en su trabajo científico. El nadó hacia donde yo estaba, directamente hacia «El Torito», se apartó el cadáver del tiburón que aún se estremecía, dejó su arma en una rama de coral y se apresuró a volver a su trabajo.

No es agradable compartir la oscuridad con un tiburón muerto, así que terminé mi filmación y subí después de una parada de descompresión para evitar los calambres. Era bastante más de medianoche cuando pisé la cubierta. La más grandiosa inmersión de mi vida, pero no había nadie a quien contársela.

RECUPERACION

En dos ocasiones que Walt Stark ha sufrido calambres (mientras estábamos en el Caribe) ha sentido un dolor en la parte baja de la espina dorsal mientras estaba tomando unas fotos. Esto, seguido de una sensación de temblor en las piernas, es una señal segura. Rápidamente se eleva, coge el papel de las instrucciones y una almohada y corre hacia cubierta. La gran cámara de recuperación que ha costado 3.100 \$ USA está siempre preparada y tiene dos compartimientos bajo presión; así él pasa por la puerta número uno, a la cámara del aire comprimido, la presiona y abre la puerta dos, introduciéndose en el último compartimiento. Entonces pone en marcha los controles, a una equivalencia de 30 pies, con lo que el dolor se alivia. Respirando oxígeno puro y siguiendo las indicaciones de su libro va reduciendo gradualmente la presión hasta volver a las condiciones atmosféricas normales; entonces desconecta todo y continúa su trabajo. El encuentra natural que pará curarte de un calambre utilices este medio, pues sabe que siempre existe el riesgo de un fatal calambre y no le importa el procedimiento que uses para tu total recuperación (yo recuerdo un leve calambre que tuve hace un año y la agonía que me produjo), puesto que un calambre es siempre un peligro, puesto que un calambre leve mal curado puede causar graves daños en el sistema nervioso y puesto que «El Torito» está siempre explorando en lugares remotos lejos de toda esperanza de que las víctimas de calambres puedan alcanzar una clínica de recuperación en tierra. Walt sabía que él tenía que llevar su propio «equipo» a bordo. Esta es otra de las facilidades de este barco, lo que quita gran tensión en las actividades submarinas.

UN PALACIO DECORAL

Hoy me he reído al ver a Walt preparado para saltar fuera bordo con su cámara cinematográfica de 16 mm. y una luz en la mano, un arpón de varias puntas, una honda en la otra y dos globos de plástico hinchados en la parte delantera de su traje acuático a rayas blancas y negras. Yo saqué un chiste a su poco ortodoxo estilo de filmar una serie de documentales para televisión y él me contestó: «Bien, tú te sumerges aquí y si el abominable pez apareciera, te quedarías cazando para siempre...». Esto caracteriza a Walt en pocas palabras; en primer lugar, es un científico, y después, tan sencillo como cualquier coleccionista de mariposas.

A mediodía salté al mar y llegué buceando hasta un verdadero palacio de seis pisos de coral. Lo rodeé atravesando zonas pobladas de multicolores peces y entré por un estrecho desfiladero que descendía hacia más profundas y azules aguas. Con perfecta falta de gravedad y ninguna sensación de frío, me iba deslizándome rápido como el pensamiento entre paredes decoradas con mucha más magnificencia que el más lujoso templo oriental: coralinos abanicos rizados de ocre y encendido rojo, especies de rutilantes estrellas y los más delicados y variados adornos de coral, y peces que nadie imaginarse pueda. Me seguí deslizando hacia las azules profundidades, que sin sombra alguna ofrecen un nuevo y extraordinario espectáculo. Cuando di por terminado mi veloz camino y pisé la blanca arena del fondo del mar al pie del arrecife, una selva de móviles cabezas desaparecieron dentro de la arena: una colonia de sutiles y preciadas angulas, el más timorato y evasivo de los animales, que cada vez que yo intentaba aproximarme con la cámara volvían a desaparecer en la arena. Conseguí acercarme a 18 pulgadas y faltaba una milésima de segundo para conseguir el éxito. Yo pensaba que lo lograría de un momento a otro. Justo entonces, un enorme pez Napoleón pasó nadando. Me incorporé un poco y me pude dar cuenta que venía atraído por el cuerpo muerto de un pez de unas 40 libras de peso, perteneciente a una tuna de dientes de perro.

Walt había arponeado a este poderoso animal marino en nuestra anterior inmersión y lo había dejado amarrado al banco de coral para que sirviera de cebo a algún tiburón. No obstante, el cuerpo estaba sin tropezar. John y Sandy, con un tomavistas y algunas cámaras, estaban esperando para conseguir algunas tomas, pero su aire se terminaba y se fueron hacia el barco. Yo me paré a descansar en una pequeña cavidad a 12 pies del pez muerto. De su herida fluía un vaho verdoso.

LA PELEA

De repente sucedió todo. Un tiburón gris batió la arena y se abalanzó sobre el atún. El cuerpo entero del pez rapaz



Arriba, de izquierda a derecha: El idolo de las aguas, con la espalda irisada de espigas; para su defensa; la anguila moray asoma por una abertura de coral; enjambres de peces-gato, dotados de espigas venenosas. Junto a estas líneas: En Laulassi, el doctor Stark capta en película una réplica miniaturizada de «El Torito», juguete de un aborigen. A la derecha, página contigua: Arriba, el pez mariposa, uno de los más bellos habitantes de los bancos de coral. Abajo, el más cauteloso de los peces del coral.

se movía con enérgicas convulsiones. Se sacudía y retorció, produciendo con sus golpes una lluvia de coral. El mar se tornaba verde. Estaba rodeado de una gran flota de peces aún dientes de perro, como submarinos de plata, que enseñaban sus fieros dientes igual que perros alsacianos, merodeando con reprimido apetito, pero sin atreverse a pelear con el tiburón. Lo mismo que una bala irrumpieron algunos de los tropicales devoradores, conocidos por Jobfish, que silbaban como para azuzar la batalla que se estaba preparando, y en un gesto de desafío levantaban sus aletas dorsales y rechinaban los dientes; mientras tanto, varias especies de bacalao se movían como dándose importancia cerca del arrecife, engullendo con voracidad. El tiburón atacó con violencia por tres veces. Unos cuantos peces Jobfish fueron alcanzados con sus mordiscos, muriendo despedazados y sirviéndole de manjar. Entonces ya no pude ver nada a causa de la sangre —una densa nube verde—.

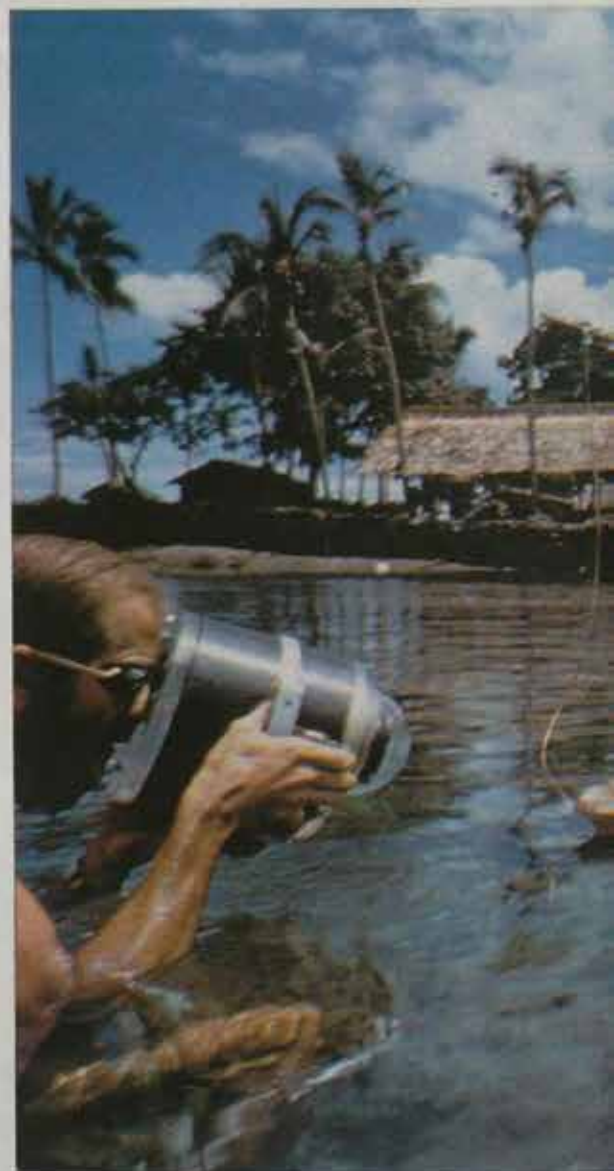
Después tuvo lugar otra nueva pelea en el arrecife: tres tiburones grises y una negro estaban escarbando alrededor del cuerpo rígido del atún; como buitres marinos se abalanzaron sobre él, despedazándolo a mordiscos, hasta que fue completamente devorado. Solamente quedaron la cola y unos cuantos jirones de carne todavía atados al coral y muy cerca de mí.

Por detrás del coral apareció un gigantesco neumático —una anguila de enorme circunferencia— que acercó sus fuertes quijadas a la cola de la tuna y empezó a chupar y mascar.

En pocos minutos, un animal con un cuerpo de la tercera parte de peso que el mío, había desaparecido a muy poca distancia del objetivo de mi cámara. La superioridad de los tiburones sobre cualquier otra especie de peces me impresionaba profundamente.

Yo puedo deducir de este ataque que presencié, que probablemente los tiburones grises han hecho más daño al hombre que el tan temido y raramente visto monstruo marino, el gran tiburón blanco; un solitario pez de rapiña.

Ahora navegamos a través de las Islas Salomón para irnos a encontrar con la tribu de Malaita —adoradores del tiburón—. Parece que ya estamos en camino de volver a ser nosotros mismos. ■ WADE DEAK.





EN EL PICACHO

(SANLUCAR DE BARRAMEDA)

CURSO DE FORMACION SOCIAL Y HUMANA PARA TRABAJADORES DEL MAR

Durante la pasada Semana Santa, y organizado por el Instituto Social de la Marina, se celebró en el colegio El Picacho, de Sanlúcar de Barrameda —propiedad de dicho organismo—, el décimo curso de Formación Social y Humana para Trabajadores del Mar. Según anunciábamos en el pasado número de «Hoja del Mar», en el que ofrecimos una completa información sobre este curso, publicamos ahora el reportaje gráfico del mismo, que no pudimos incluir en su momento, dado que el acto de clausura tuvo lugar cuando ya se había cerrado la edición de la revista.



Acto de clausura.

★ DON FERNANDO SANCHEZ CREUS, DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SOCIAL, PRONUNCIO LA CONFERENCIA DE CLAUSURA



El señor Sánchez Creus, durante la conferencia magistral que pronunció en la clausura, y que trató sobre degradación del medio ambiente.



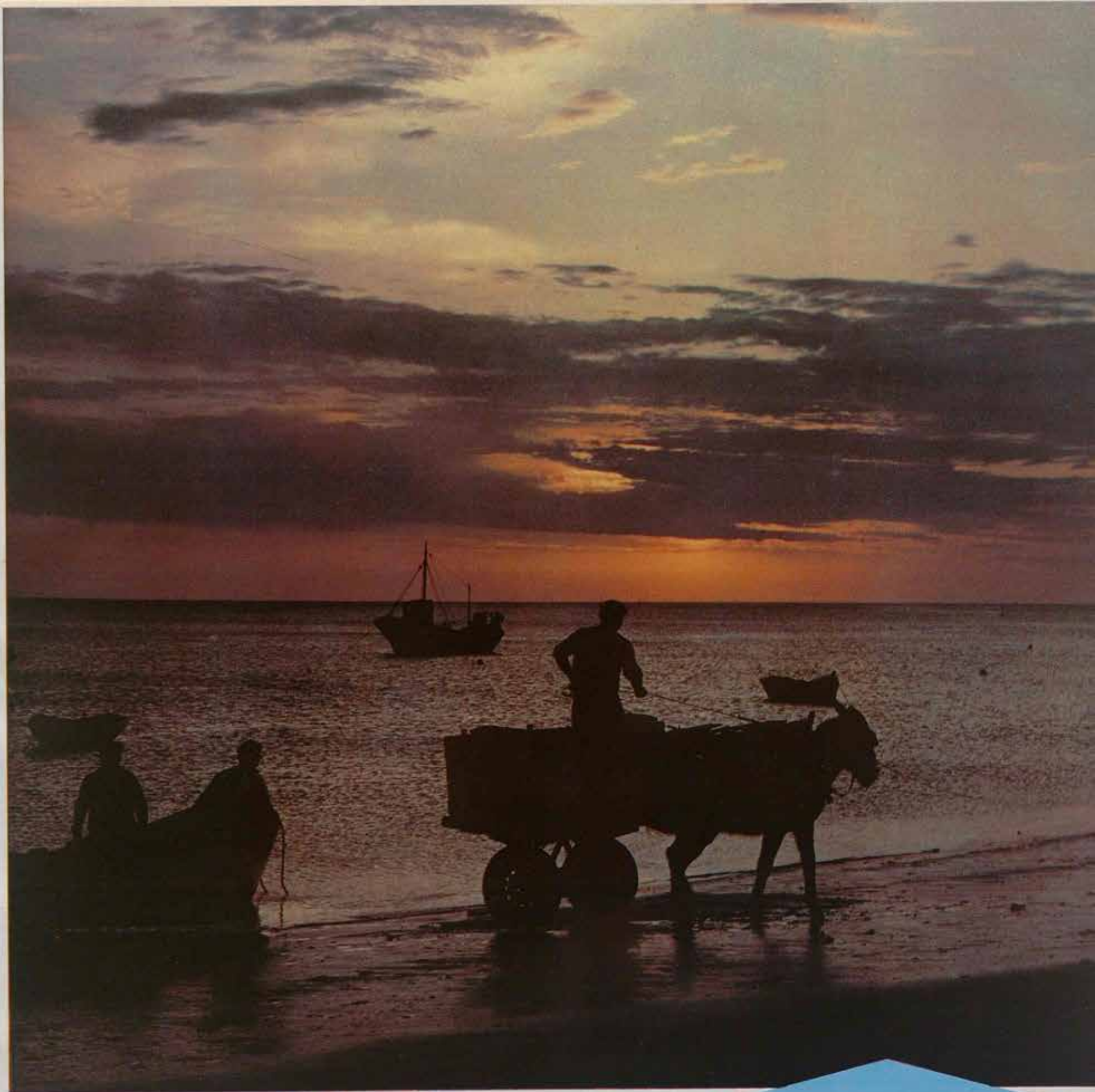
Don Antolín de Santiago, gobernador civil de Cádiz, durante la entrega de diplomas a los alumnos asistentes al curso.



Completando las actividades docentes, algunos días se dedicaron a excursiones y visitas de interés cultural (foto inferior).

Entrega de trofeos. El señor Sánchez Creus felicita a uno de los alumnos premiados en las actividades recreativas y deportivas.





CADIZ

LAS aguas del Atlántico aportan una gran riqueza al litoral gaditano, y sus pescadores son unos profesionales de gran categoría, fieles a la tradición marítima de la provincia. Hoy recogemos algunos perfiles de esta actividad específica gaditana, con especial referencia al plan de explotación marisquera y de cultivos marinos, y al presente y futuro de las principales especies de la zona.

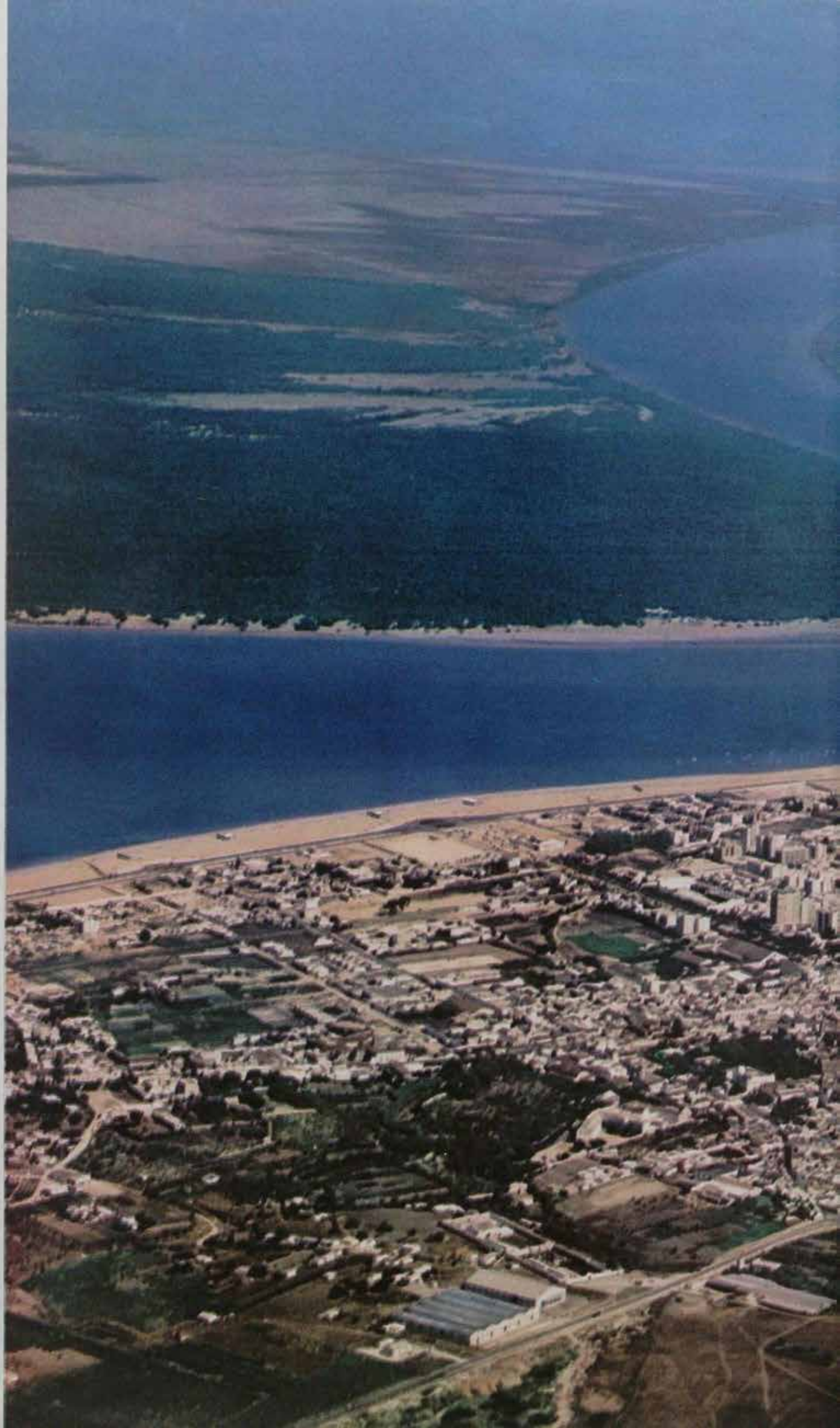
Coincide la salida del presente número de «Hoja del Mar» con la celebración de la Feria del Libro, que por segundo año consecutivo organiza el colegio El Picacho en Sanlúcar de Barrameda, y éste nos ha parecido motivo muy adecuado para incluir en nuestras páginas un reportaje gráfico sobre la bella población de la desembocadura del Guadalquivir, así como colaboraciones especiales de dos hombres de letras afincados en Cádiz, de gran prestigio, cuales son el almirante Gener y el novelista Asenjo Sedano, cuyos artículos sobre la mar en relación con la poesía y la literatura encontrará el lector en otro lugar de esta edición.

ATARDECER EN SANLUCAR

No es un tópico: los atardeceres en Sanlúcar son de maravilla. La puesta del Sol tiñe la mar de tonalidades variadísimas y armónicas. La imagen es clásica en el lugar: los carromatos acarrear la pesca y van dejando huellas de su paso por la playa. Ciertamente, los hombres que trajeron las capturas desde la barca fondeada allá lejos y la acarrearán hasta la arena, mojándose de cintura para arriba, también reviven, cada día, una escena colorista, pero ellos quisieran tener un mejor presente y más grato futuro. Cara y cruz del atardecer en Sanlúcar.

SANLUCAR DE BARRAMEDA

Frente a la desembocadura del Guadalquivir, acodada al coto de Doñana. En una colina, dominando mar y coto, se encuentra el colegio El Picacho, del Instituto Social de la Marina. En la panorámica pueden apreciarse diversos detalles de la finca: los edificios colegiales, campos de deportes, huerta. Más en primer término, las famosas bodegas sanluqueñas. Abajo, hacia el río, la ciudad de Sanlúcar (¿San Lucas que barra me da, para los pescadores de otros tiempos?). Y el Guadalquivir. Aquí, en Sanlúcar, se va a celebrar en este mes de mayo la segunda edición de la Feria del Libro, que organiza el colegio El Picacho. (Reportaje gráfico de PIELFORT.)







EL PICACHO

Varios aspectos del colegio El Picacho, de Sanlúcar de Barrameda, que últimamente ha sido reformato y ampliado.



Arriba, a la izquierda, el aula-puente; junto a esta foto, vista parcial de las zonas de recreo y la residencia Magallanes, para los alumnos mayores. Junto a estas líneas, arriba, uno de los laboratorios de la Escuela de Formación Profesional.



CASA DEL MAR

Dos aspectos de la fachada de la Casa del Mar de Cádiz, del Instituto Social de la Marina, que se encuentra en la zona portuaria.

CAMARAS FRIGORIFICAS

FACTORIA:

DARSENAL PESQUERA,
MUELLE DE LEVANTE

OFICINAS:

AVENIDA DEL PUERTO, 1. 6.º

Teléfono 23 56 04 (5 líneas)

Telex: 76012 FCISA

FRICOISA

frio comercial e industrial, s. a.

Fridis

DIRECCION TELEGRAFICA:

FRICOISA

TRANSPORTES, ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S. A.

BARCELONA: Calle de Aragón, 271. Tels. 215 57 66-215 47 62

Oficina en MADRID: Calle Recoletos, 22

Teléfonos 266 94 03, 226 10 16 y 275 36 00

Dirección telegráfica: TAC

Telex (Barcelona): 54651 CROS E

Telex (Madrid): 27389 CROS E

Telex (Sevilla): 72021 TAYC E

Telex (Huelva): 75536 TAYC E

Telex (Málaga): 77185 TAYC E

ARMADORES - CONSIGNATARIOS DE BUQUES - FLETAMENTOS - AGENTES DE ADUANA - TRANSITARIOS
CARGAS Y DESCARGAS

VAPORES

«Sac Madrid»	6.966 Tons. p. m.
«Sac Barcelona»	6.991 » »
«Sac Tarragona»	6.364 » »
«Sac Alicante»	4.109 » »

MOTONAVES

«Sac Sevilla»	15.389 Tons. p. m.
«Sac Santander»	5.525 » »
«Sac Huelva»	5.513 » »

AGENCIAS

Alicante - Santander - La Coruña - Málaga - Tarragona
Sevilla - Valencia - Almería - Cartagena - Huelva - San
Carlos de la Rápita - Pasajes y Palma de Mallorca

II FERIA DEL LIBRO

SANLUCAR DE BARRAMEDA (Cádiz).—Con la experiencia de la Organización de la I Feria del Libro celebrada en Sanlúcar de Barrameda del 12 al 16 de junio de 1974, y con objeto de contribuir a la promoción cultural de esta localidad dándole de nuevo una ocasión para satisfacer su afición a la lectura, el departamento de Relaciones Públicas y Actividades Culturales del Colegio El Picacho, del Instituto Social de la Marina, convoca la II Feria del Libro bajo las siguientes

● ORGANIZA EL DEPARTAMENTO DE RELACIONES PUBLICAS Y ACTIVIDADES CULTURALES DEL COLEGIO EL PICACHO, DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

BASES

Están previstas las siguientes:

- Cartel anunciador, en el que figura, a varios colores, las características de la Feria, similar al que figura en la portada de estas bases, con los nombres de las casas expositoras y en tamaño doble folio, realizado por don José A. López, y que será repartido para su exhibición por todos los centros y lugares públicos de nuestra región.
- Publicando en la prensa las actividades que se realicen.
- Colocación de una gran pancarta a la entrada de la localidad y en el recinto ferial, con banderas y gallardetes, así como carteles indicativos y señaladores en dirección a la Feria.

CONDICIONES DE ADMISION

- 1) Quedan invitados a participar en la II Feria del Libro, todos los organismos, centros culturales, editoriales y librerías que lo deseen.
- 2) Quienes estén interesados deberán comunicarlo por escrito dirigido al señor comisario de la II Feria del Libro, con anterioridad al 10 de mayo.

A dicha comunicación deberán acompañar:

— Nombre y apellidos de las personas que se harán cargo del «stand».

— Actividades que prevean programar, si las hubiere.

— Cuantos detalles consideren convenientes para una mejor visión de su muestra.

- 3) Todas las ventas al contado realizadas al público visitante se ofrecerán con un 10 por 100 de descuento sobre el precio habitual de venta al público.
 - 4) La casa expositora deberá procurar la reposición inmediata de lo vendido.
 - 5) El Comité de Organización montará un «stand» para cada firma, fabricado exclusivamente para este fin por el mismo, en madera, de aproximadamente 3,3 metros cuadrados, y que será donde, necesariamente, la casa expositora mostrará sus obras. Dicho «stand» dispone de un mostrador lo suficientemente amplio como para poder exponer numerosos libros, y en su interior dispondrá de unas estanterías donde colocar los restantes.
- Estos «stands» serán facilitados por el Comité de Organización con la cuota de participación de 2.800 pesetas, abonables antes de la fecha de inauguración, y en la que están incluidas pólizas de seguro contra robo e incendio y consumo de energía eléctrica.
- 6) Distribución de «stands».
- Recibidos la solicitud y demás datos que se piden de los expositores, la Comisión de Planificación y Admisión los estudiará y aprobará si procede, comunicando así a los mismos. Seguidamente distribuirá su ubicación en un plano provisional, que será sometido al Pleno del Comité de Organización para su elevación a definitivo.

La comunicación de participación por parte de los expositores significará la aceptación de todas y cada una de las presentes bases.

FECHAS FIJADAS

10 de mayo.—Finaliza el plazo de solicitudes de participación y presentación de actividades.

21 de mayo (15.00 horas).—Quedará totalmente montada la II Feria del Libro.

21 de mayo.—Acto solemne de inauguración.

25 de mayo.—Acto solemne de clausura.

SEDE DE LA COMISARIA

Colegio El Picacho, del Instituto Social de la Marina, Avenida Capitán General Carrero Blanco, s/n. Apartado de Correos número 94. SANLUCAR DE BARRAMEDA (Cádiz). Teléfonos 36 13 40 y 36 15 66. De lunes a viernes de 9.00 a 13.00 y de 16.00 a 20.00 horas.

Sanlúcar de Barrameda, abril de 1975.

FECHAS

INAUGURACION: 21 de mayo, a las 20.00 horas.

CLAUSURA: 25 de mayo, a las 20.00 horas.

HORARIO OFICIAL

Día 21, de 20.00 a 22.00 horas.

Días 22 y 23, de 18.00 a 22.00 horas.

Día 24, de 12.00 a 14.00 y de 18.00 a 22.00 horas.

Día 25, de 11.00 a 15.00 y de 18.00 a 20.00 horas.

NOTA: El horario que más arriba se especifica, como oficial de la Feria, deberá ser respetado por las firmas expositoras, autorizándose, por el contrario, abrir los «stands» a otras horas, además de las mencionadas, a las firmas que así lo estimen oportuno.

LUGAR

Se preve su celebración en la plaza del Cabildo, plaza céntrica y principal de Sanlúcar, considerándose como el lugar más idóneo, tanto por sus posibilidades arquitectónicas como por el número de transeúntes que la visitan a diario.

ORGANIZACION

Estará a cargo del Comité de Organización que, presidido por el rector del colegio, don José Antonio Romero Martín, estará integrado por personal del mismo, y actuará a través de las siguientes comisiones, cuyos coordinadores se citan:

- Comisaría: don José Antonio López Fernández.
- Planificación y Admisión: don Manuel Perales Cid y don Juan Reche de Arco.
- Actividades: don Rafael Pablos Bermúdez y don Ramón Asquerino Fernández.
- Promoción: don Francisco Caro Benítez y don Isidro Mateos Viagierio.

FUNCIONES DE LAS COMISIONES

- Comisaría: Será responsable de la organización de la II Feria del Libro, actuando como coordinador de las actividades de todas las demás comisiones.
- Comisión de Planificación y Admisión: Será la encargada de estudiar las proposiciones de las casas expositoras y su admisión a la Feria, al objeto de conseguir que ésta tenga un ambiente altamente formativo y de confianza, que facilite la participación del visitante en la misma.
- Comisión de Actividades: Corresponde a esta comisión la promoción y planificación de toda la parte activa y dinámica de la Feria. Para ello, esta comisión ofrecerá al público una serie de actos con los que se sientan realmente identificados y que podrían concretarse en los siguientes:
 - Actos solemnes de inauguración y clausura, con asistencia de autoridades y con intervención de figuras relevantes de las Letras, las Artes o la Cultura.
 - Realización de programas que recojan las actividades que los expositores deseen ofrecer, pudiéndose celebrar el «Día de...» si, a juicio de la comisión, las actividades ofrecidas por un expositor tienen la suficiente entidad.
 - En coordinación con la Comisión de Promoción, programación de una serie de actos de carácter comercial, tales como audiciones de discos, firmas de libros por sus autores, etcétera, de acuerdo con las ofertas presentadas por las distintas firmas expositoras.
- Comisión de Promoción: Esta comisión pretende promover, a través de la oportuna difusión, el interés del público para que concurra a la II Feria del Libro, para asegurar así, en lo posible, el éxito de ésta.

SUSCRIPCION A «HOJA DEL MAR»

● Ante la avalancha de peticiones que desde hace meses estamos recibiendo de los lectores para que «Hoja del Mar» les sea remitida directamente, ponemos en general conocimiento que la suscripción estará abierta durante los meses de mayo y junio para todos cuantos la soliciten. Y que las peticiones que nos lleguen con posterioridad al 30 de junio, sean cuales fueren, no serán admitidas en ningún caso, quedando cerrada DEFINITIVAMENTE la suscripción a «Hoja del Mar» a partir de tal fecha.

● Hemos de recordar que en diversas ocasiones se ha venido dando oportunidad para que efectuaran suscripción cuantos quisieran recibir la revista en sus domicilios, incluso profesionales ajenos al trabajo en la mar.

● Toda solicitud de suscripción ha de escribirse en letra clara, preferiblemente a máquina o en caracteres de imprenta, consignándose los siguientes datos: Nombre y dos apellidos del solicitante y su profesión. Domicilio completo (calle o plaza, número, población, provincia, y distrito postal, si lo hubiere). Firma de quien extiende la solicitud.

● Cuantas peticiones no se ajusten a estas normas serán rechazadas. No se mantendrá ningún tipo de correspondencia a estos efectos.

● Insistimos: el plazo de suscripción se CIERRA DEFINITIVAMENTE el 30 de junio de 1975.



Declaraciones de don José Martínez Romero, gerente del Plan.

OBJETIVOS DEL PLAN DE EXPLOTACION MARISQUERA Y DE CULTIVOS MARINOS DE LA REGION SUDATLANTICA

ELEVAR EL NIVEL SOCIAL Y ECONOMICO DE MARISCADORES Y PISCICULTORES

• **AL PROPIO TIEMPO, INCREMENTAR LOS RECURSOS DE ALIMENTACION.**

• **EL PERFECCIONAMIENTO DE LA CAPACITACION PROFESIONAL DE LOS TRABAJADORES FIGURA TAMBIEN ENTRE LOS OBJETIVOS DEL PLAN.**

• **«LOS OSTICULTORES SIGUEN EN LA BRECHA, A PESAR DE QUE SUS PARQUES DE CULTIVO CASI HAN DESAPARECIDO».**

• **«SE ESTA GESTIONANDO UN CREDITO A MI PARECER MUY MODESTO PARA LA PUESTA EN MARCHA DEL PLAN».**

• **«LOS ESTEROS Y CAÑOS DE HUELVA Y CADIZ SERAN BASE OPTIMA PARA EL DESARROLLO PISCICOLA».**

CADIZ (De nuestra corresponsal).—Ha sido nombrado gerente del Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos para la región sudatlántica don José Martínez Romero, según damos cuenta en la última edición de «Hoja del Mar».

Toda la provincia de Cádiz está satisfecha del nombramiento y esperanzada con la entrada en vigor del Plan y con los posibles resultados, que se cree han de ser decisivos para el desarrollo de estas dos provincias de la costa atlántica tan injustamente subdesarrolladas dentro del contexto nacional.

Nos ponemos al habla con el señor Martínez Romero, que acaba de llegar de Madrid de realizar gestiones relacionadas con la entrada en funcionamiento del nuevo Plan Marisquero. Deseamos que nos informe ampliamente sobre este tema, sabiendo que lo que diga ha de ser importante para los lectores de «Hoja del Mar».

—Señor Martínez Romero, ¿cómo habiéndose publicado el Decreto del Ministerio de Comercio aprobando el Plan Marisquero el día seis de septiembre del pasado año mil novecientos setenta y cuatro, su nombramiento ha tenido un retraso de seis meses? ¿No implica esta tardanza una desgracia, por parte de la Administración algo a lo que ya estamos acostumbrados, por desgracia, en esta provincia y la colindante de Huelva, a recibir promesas que con frecuencia no llegan a cumplirse o tardan tanto en convertirse en hechos que quedan destasadas antes de entrar en vigor?

—Yo creo que no puede hablarse de desgracia en este caso, dado que me consta el interés de la Subsecretaría de la Marina Mercante, a través de la Dirección General de Pesca, de poner en marcha el Plan. Pienso que el retraso habrá estado condicionado por la dificultad de encontrar los medios económicos precisos para poner en marcha la fase inicial del Plan.

—Sabemos que ha ostentado numerosos cargos importantes dentro del ámbito provincial. Pero, ¿a qué se debe este nombramiento como gerente del Plan Marisquero? ¿Se considera la persona más idónea para poder llevarlo a cabo con éxito?

—Yo no sé si será la persona más idónea, pero sí puedo afirmar rotundamente que no he solicitado el nombramiento de gerente, aunque lo haya aceptado con la mayor ilusión. Sé que por la Dirección General de Pesca se solicitó información y propuesta de candidatos en las provincias de Cádiz y Huelva a grupos sindicales, a los Sindicatos de Pesca y Comandancias de Marina, así como al Instituto Social de la Marina y al Sindicato Nacional de la Pesca. Por ello, si estas autoridades y organismos me han considerado idóneo para el cargo, pienso que sus razones tendrán. Tal vez se haya sopesado la labor desarrollada en el Instituto Social de la Marina, en la Diputación Provincial y en la Organización Sindical y mi conocida afición a todos los temas relacionados con la pesca publicados en la prensa e incluso en esta «Hoja del Mar». Quizá también fuese el único candidato que acreditara en su historial el haber sido contratado por la FAO como experto para desarrollar durante tres meses trabajos de organización de un terminal pesquero en Montevideo.

—¿Cuándo y dónde ha tomado posesión de su cargo?

—No he tomado posesión oficial desde el punto de vista formal, aunque ya he realizado diversas gestiones en Madrid, Huelva y Cádiz. Tal vez el acto de toma de posesión se hará el día en que se constituya oficialmente la Comisión de Dirección del Plan, que tanto yo, personalmente, como la Dirección General de Pesca, deseamos tenga lugar lo más rápidamente posible.

—¿Tiene usted fe en este Plan Marisquero

y está convencido plenamente de que en la práctica va a ser tan trascendente y contribuirá como se espera al resurgir socio-económico de estas provincias tan abandonadas en la actualidad?

—Voy a contestar a su pregunta, que en realidad son varias en una sola. Primero: Si no tuviera fe no hubiese aceptado el cargo de gerente. Segundo: Mi fe inicial se ha visto confirmada por la fe que a su vez he visto en varios concesionarios, los cuales —me refiero concretamente a los osticultores—, a pesar de ver casi reducidos a la nada sus parques de cultivo como consecuencia de una desgraciada enfermedad, al parecer todavía no identificada plenamente, me han manifestado su firme propósito de continuar en la «brecha». Tercero: Considero que la riqueza potencial de la zona, avalada por manifestaciones concretas de biólogos y técnicos en la materia, puede y debe ser desarrollada al máximo para lograr así los objetivos fundamentales del Plan.

—La prensa local publicó que este Plan supone una inversión de doscientos millones de pesetas con cargo a las consignaciones presupuestarias que, para el sector de pesca, figuran en el programa de inversiones públicas del actual Plan de Desarrollo. Pero, para iniciar los trabajos de planificación y puesta en marcha del mismo, ¿con qué fondos cuentan realmente?

—Pues sabe usted más que yo. Sobre el tema de los «medios económicos» sólo puedo decirle que se está gestionando un crédito inicial para la puesta en marcha del Plan que, a mi juicio, es muy modesto, y que hay una petición de unos ciento cuarenta millones de pesetas para el próximo cuatrienio, que también considero muy corta, teniendo en cuenta la acción que yo desearía desarrollar en dicho período de tiempo. Pero tengo que hacer la salvedad de que dicha consignación no sería tan pequeña si se lograra conseguir una línea de crédito para posibilitar la inversión de particulares y agrupaciones de mariscadores y piscicultores en nuevos establecimientos y parques de cultivos.

—¿Cuáles son sus proyectos inmediatos?

—Como antes he dicho, lograr la constitución de la Comisión de Dirección del Plan, que considero su punto de partida. El nombramiento de los subgerentes de Huelva y Cádiz y del personal científico y técnico adecuado. Después, realizar un inventario de bancos naturales y de zonas de posibles nuevos cultivos y la constitución de cooperativas o empresas comunitarias para dar cumplimiento a la finalidad de elevar el nivel económico y social de mariscadores y piscicultores.

—¿Habla usted de constituir cooperativas? ¿No es empresa difícil en una zona cuya gente es tan individualista?

—Esa es precisamente una de mis mayores preocupaciones cara al éxito del Plan, pues, por experiencia, sé del individualismo y competencia localista de este sector, aunque creo que no es defecto exclusivo de Andalucía.

—¿Qué provincia de las dos comprendidas en el Plan tiene más posibilidades: Cádiz o Huelva?

—Comprenderá que casi no he empezado a desarrollar mi misión. La provincia de Cádiz la conozco bastante bien y creo que tiene grandes posibilidades. Respecto a la provincia de Huelva, por lo poco que he podido leer y de la información obtenida, e incluso por lo captado en mi viaje a dicha provincia el pasado mes de febrero, pienso que tiene unas condiciones similares a la de Cádiz.

—¿No sería conveniente desplazar técnicos al extranjero para estudiar «tecnología pesquera» y «administración racional de los recursos vivos del océano», así como diferentes técnicas de cultivos ma-

rinós que dan en otros países tan óptimos resultados, me refiero a Japón, que, según tengo entendido, va a la cabeza en rendimiento en esta industria?

—Creo que en España tenemos magníficos técnicos y extraordinarios científicos, pero lo que no tenemos son los medios materiales de que disponen los países superindustrializados. De no ser así no se produciría lo que se ha calificado como «fuga de cerebros». Creo, en efecto, que es necesario que nuestros técnicos y científicos acudan a aquellos países que se encuentren a la cabeza de las técnicas correspondientes.

—Efectivamente, parece que Japón se encuentra a la cabeza en tales técnicas, pero en Estados Unidos se han conseguido también importantísimas realizaciones, singularmente en el Estado de Nueva York.

—Suponemos que los estudios geológicos del medio ambiente en el mar y los biológicos sobre las distintas especies marinas de esta provincia, que se expusieron en las distintas ponencias de la Primera Semana de Estudios Oceánicos, que tuvo lugar en Cádiz los días cuatro al nueve de noviembre del setenta y cuatro, le serán de gran utilidad para la iniciación de su trabajo, pero pensamos que el Plan Marisquero debe contar con sus propios laboratorios de investigación, así como con escuelas de formación profesional para capacitar adecuadamente a los trabajadores, enseñándoles nuevas técnicas que les permitan ponerse al día. ¿Lo considera usted también necesario? ¿Cree que tendrá lugar en un futuro o irá despacio, como tantas y tantas cosas de las que esta provincia está tan necesitada y no vemos la hora de que sean una realidad?

—Ya he dicho antes que entre las previsiones a medio plazo tenemos «in mente» montar centros experimentales, los que sean necesarios para el mayor éxito del Plan, pero esta misión habrá de estar coordinada y llevarse a efecto sin perjudiciales interferencias, con las acciones que tienen encomendadas organismos especializados y, de modo muy particular en esta zona, el Instituto de Investigaciones Pesqueras, que a mi juicio está realizando una gran labor. Esta pregunta podría contestarla mejor si dispusiera del personal científico a que aspiro tenga el Plan en su proyectada sección técnica. Respecto a la formación profesional, sé que en Huelva ya se han impartido cursos para mariscadores y sobre este tema también creo debemos coordinar nuestra acción con otras entidades y organismos, particularmente con el Instituto Social de la Marina y la Promoción Profesional Obrera.

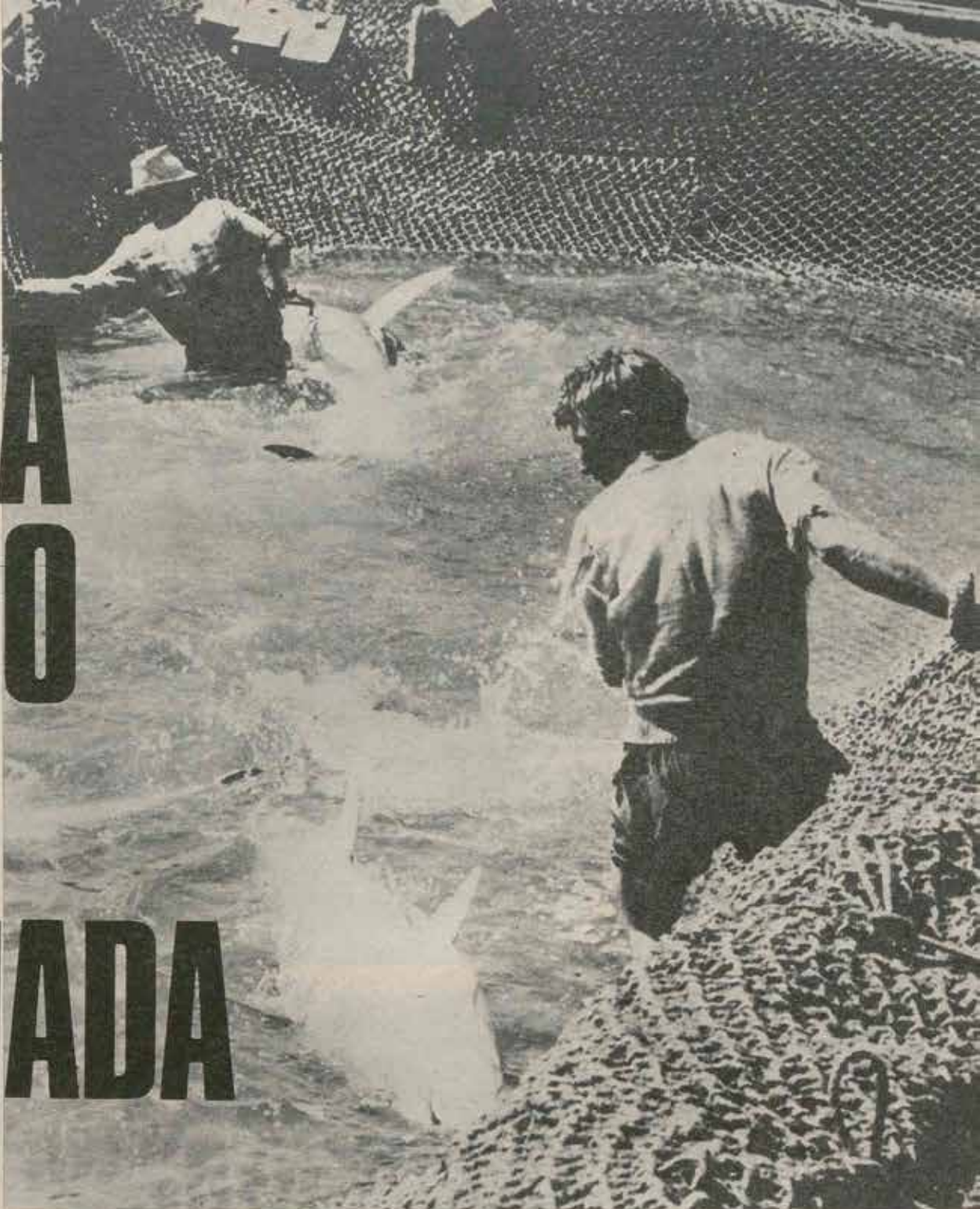
La entrevista está resultando ya un poco larga, pero es que el señor Martínez Romero, amabilísimo, habla con tal entusiasmo, que insensiblemente se ha ido prolongando el diálogo sobre tema tan interesante. Para poner punto final le pregunto si desea añadir algo más para los lectores de «Hoja del Mar».

—Simplemente, decir que he contestado todas las preguntas, porque mi propósito es estar abierto a toda clase de información, aunque me gustaría que esta entrevista tuviera lugar cuando pudiera aportar las experiencias obtenidas tras la fase inicial, y que confío que todos los compañeros de la Comisión de Dirección y Comisión Ejecutiva proyectarán sus conocimientos y trabajo con verdadero espíritu de equipo, para que este Plan, que hoy es casi proyecto, se convierta en fecunda realidad.

Nos despedimos del señor Martínez Romero deseándole suerte en la empresa y que sean cumplidos los objetivos que anhela, para bien de toda la región sudatlántica y de España. ■ CRISTINA.

LA REGION SUDATLANTICA,
A EXAMEN

LA PESCA DE FONDO ESTA ESQUILMADA



**ENTREVISTA CON EL DOC-
TOR DON JULIO RODRI-
GUEZ-RODA, DIRECTOR DEL
LABORATORIO DE CADIZ
DEL INSTITUTO DE INVES-
TIGACIONES PESQUERAS.**

—Pero la pesca de superficie supervive en la zona, aún mantiene —aunque sea contenidas— cantidad y calidad en atún, sardina, caballa, boquerón, etcétera.

Don Julio Rodríguez-Roda Compaired, director del laboratorio de Cádiz del Instituto de Investigaciones Pesqueras, nos habla ampliamente sobre la problemática pesquera de la región sudatlántica. Empezamos por el langostino de Sanlúcar, que mantiene un pugilato de sabores con el del litoral próximo a la desembocadura del Ebro.

—Hubo sobrepesca en crustáceos que casi han desaparecido. La gamba casi ni existe en este área. Langostino aún hay, porque se le cuida más, dado su elevado precio, pero ya escasea también.

—¿Y en los moluscos?

—¡Se ha arrastrado tanto...! Antiguamente teníamos cantidades enormes de chirlas y hoy no queda nada, hasta el punto que las tienen que importar. Aquí se consumen chirlas traídas de Italia. ¿No le parece absurdo?

EL OSTION, ENFERMO

Hablamos ahora del ostión, que también se ha explotado hasta casi aniquilarlo. Se cultiva en parte de la provincia de Huelva, pero sus mayores concentraciones se daban en Sanlúcar de Barrameda, con el fin de exportarlo a Francia, donde son grandes consumidores de la especie, sobre todo en épocas de Navidad.

—Pero he aquí —nos dice el doctor Rodríguez-Roda— que también lo han estado empleando para conchilla, de manera que mouluraban la cáscara y se aplicaba el producto para fabricar piensos destinados a las aves de corral. Y si hay unas leyes que dicen que sólo se puede moulurar la

cáscara cuando procede del ostión muerto, pero los interesados cogían todo lo que encontraban, muerto o vivo. Para completar el desastre apareció una enfermedad, que los franceses llaman «de las branquias», aunque, según nuestros estudios, no es esa exactamente la causa, e incluso pensamos que afecta también a otros órganos del ostión.

El caso es que la enfermedad impide que crezca el ostión. Un bioquímico y un biólogo del laboratorio de Cádiz están dedicados a su estudio, y la esperanza es que se podrá recuperar, finalmente, la casi desaparecida explotación del ostión. En opinión del doctor Rodríguez-Roda, la enfermedad, que surgió hace unos cuatro años, proviene de Portugal.

—Francia tiene abiertas sus fronteras para nuestro ostión, pero lo cierto es que nos venía en gran parte de Portugal, por Ayamonte; se establecía en Isla Cristina o Sanlúcar, se dejaba crecer hasta que alcanzaba la talla que gusta a los franceses, y entonces se efectuaba la exportación. En ese trasiego suponemos que la enfermedad, originada en Portugal, se afincó en nuestras aguas.

Los científicos que estudian el caso han descubierto grandes cantidades de organismos en el ostión que afectan tanto al crecimiento como al desarrollo sexual del mismo, pero aún habrán de esperar aproximadamente un año para ofrecer resultados suficientemente contrastados.

LA ALMEJA FINA, RENTABLE

Tampoco se trata de que haya grandes cantidades de almeja fina, pero es rentable.
(Pasa a la pág. sig.)

**«LA DE
SUPERFICIE,
EN CAMBIO,
ABUNDA
RELATIVAMENTE
Y DA
RIQUEZA
A LA ZONA».**



Bacoreta capturada en la almadraba de Barbate.

(Viene de la pág. ant.)

ble por los interesantes precios que alcanza en el mercado. Nace en Sanlúcar de Barrameda, y aún pequeña la trasladan a la bahía de Cádiz, frecuentemente unas concesiones del río San Pedro, donde queda establecida, pues en estas zonas crece más fácilmente.

Incluso nuestro proyecto es hacer semicultivo de almeja fina en los esteros de las salinas de Cádiz, que reúnen excelentes condiciones para estos fines.

CULTIVO Y RECUPERACION DEL LANGOSTINO

Todo el langostino, por lo menos todo el langostino de la región sudatlántica que se importa comercialmente por su tamaño, cantidad y calidad, se encuentra en Sanlúcar.

—Todo el mundo dice aquí que son los mejores del país.

—¿Y usted qué opina, doctor?

—¿Mi opinión? Pues no tengo opinión. Yo he vivido muchos años en Castellón, donde he dirigido el laboratorio del Instituto de Investigaciones Pesqueras; allí también dicen que sus langostinos son los mejores del país, incluso del mundo. Y no sé quién tiene razón. En realidad, me parecen iguales unos y otros. La calidad del crustáceo —y en general de todas las especies— depende del terreno. Teóricamente, en la zona de Sanlúcar hay mejor alimentación que en el Mediterráneo, porque el fitoplancton es mayor. Los aportes de los grandes ríos influyen bastante, y si bien el Atlántico sanluqueño se beneficia del Guadalquivir, el Mediterráneo castellonense y tarraconense se beneficia del Ebro.

Pero a lo que va el doctor Rodríguez-Roda es a la necesidad de recuperar el langostino de Sanlúcar, que ya está empezando a escasear.

—Sí, se le está dando bastante batalla, incluso se le captura pequeño en lugares donde no se deben echar las redes. Ahora estamos a tiempo: un poco de cuidado en cuestión de vedas, mallas y tallas recuperaría sobradamente la especie.

Aparte del trabajo de laboratorio, naturalmente. Como en Castellón (de lo cual ya dimos amplia información en el pasado número de «Hoja del Mar») el laboratorio de Cádiz está cultivando langostinos en sus propios tanques, trabajo que realizan desde hace unos cuatro años. Ahora quieren emprender una segunda fase, que consistirá en transportar las masas de langostinos nacidos y desarrollados en el laboratorio a los esteros (convenientemente acondicionados, por supuesto), y dejar que allí crezcan libremente hasta que alcancen la talla comercial.

Son dos frentes: uno, el del laboratorio, que sigue sus pasos contados, sin pausas y en progresión creciente; otro, la realidad de la pesca, tantas veces fraudulenta.

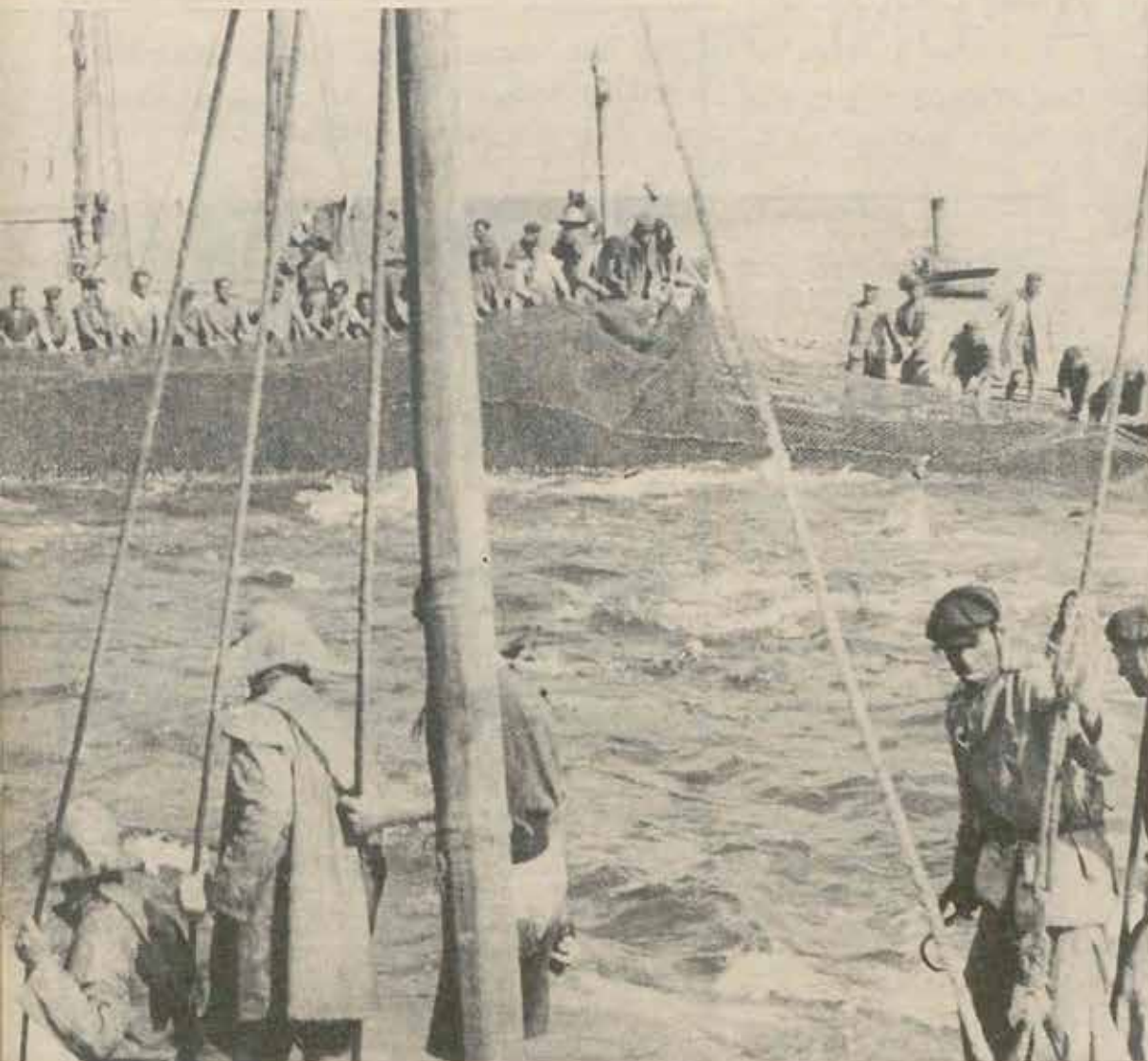
—El langostino, cuando es pequeño, se acerca tanto a la costa que incluso remonta los ríos. Y se dan algunos casos en el Guadalquivir de que determinados pescadores se adentran en el río y utilizando unas mallas pequeñas capturan esos ejemplares que, como le decía, aun no son adultos. Esto es una auténtica barbaridad, pues, por un lado, apenas tienen valor comercial y, por otro, echan a perder la producción del año siguiente.

CAMARON: SIN PROBLEMAS

Nos dice el doctor Rodríguez-Roda que el camarón está de moda. Bien, «se lleva»

- EL OSTION, AGOTADO Y ENFERMO.
- LA ALMEJA FINA ES RENTABLE.
- EL RICO LANGOSTINO ESCASEA UN POCO.
- EL CAMARON ESTA DE MODA Y ABUNDA.
- LAS ALMADRABAS TIENEN PORVENIR.
- ATUN, ESPECIE IMPORTANTE.
- ¡TODOS A POR LA SARDINA!
- DE LAS GAMBAS, NI RASTRO.





«Levantada» en la almadraba.



En esta levantada en la almadraba de Barbate (29 de mayo de 1956) se obtuvieron 1.500 atunes. Fue en un solo lance.

el camarón. Consecuentes con ello, lo cultivan en el laboratorio. Pero, además, se da «en estado natural» —podríamos decir— en todas las playas de la región sudatlántica, en los mismos esteros, etcétera.

Y aquí se acaba la historia de los crustáceos en este área, porque, por ejemplo, cigalas hay, pero en poca cantidad; más bien las traen de aguas marroquíes. Y langostas, lo mismo: podrán verse en zonas rocosas, mas no en número suficiente para su explotación.

—Bueno, aquí mismo, en Cádiz (en La Caleta), los hombres-rana que se sumergen en busca de ánforas se han encontrado con langostas. Pero no se crea: unas poquitas nada más.

—¿Y la gamba, aquella famosa gamba de Huelva? ¿Qué pasó con ella?

—La han arrasado.

—Así, como suena. Mas, ¿no se podrá recuperar?

—Todo es recuperable en el mar, que es muy agradecido, y en cuanto se le deja tranquilo, vuelve a ser lo que era. En esto lleva gran ventaja sobre el campo.

LAS ALMADRABAS Y LOS ATUNES

La gran especialidad de don Julio Rodríguez-Roda es el atún. De este tema «se lo sabe todo». Un ejemplo: cuando hablábamos con el doctor Establier —también científico de este laboratorio de Cádiz— sobre la contaminación de los metales en las especies marinas (tema que será materia de otro reportaje en «Hoja del Mar»), al abordar la problemática del atún, declinó nuestra invitación y le «pasó la pelota» al doctor Rodríguez-Roda, «que es el especialista». Veinte años lleva dedicado a su estudio.

—¿Pero aún existen almadrabas, doctor?

—Sí, por supuesto. Lo que pasa es que

hubo una especie de catástrofe con la quebra del Consorcio Nacional Almadrabero, el cual se liquidó hace unos tres años y ahora se sacan sus pertenencias a pública subasta.

El Consorcio era un monopolio. Veamos: antiguamente, cada interesado en este tipo de pesca pagaba el canon correspondiente, instalaba su almadraba, etcétera. Sin más problemas. Pero como la rentabilidad empezó a no ser alta, los almadraberos se asociaron y fundaron el Consorcio, que tuvo años de gran plenitud. Aún se recuerdan las pingües ganancias del año 1949.

—Pero había un fallo en esta empresa: se repartían los beneficios, no se reservaban cantidades para amortizaciones, renovación de utillaje, etcétera. ¿Qué ocurría entonces? Que cuando tenían que afrontar un gasto nuevo e importante acudían al crédito. Y así llegó un momento en que las deudas se hicieron insostenibles. Pero añádale a esto las fluctuaciones clásicas del atún, que cada seis o siete años pega un bajón en número. No, no podía ser.

—Las fluctuaciones que dice, doctor, entiendo que son las migraciones...

—En efecto. El atún migra mucho. Yo he hecho aquí, en Cádiz, marcaciones de ejemplares, que luego se han encontrado en Libia, en el Sur de Francia, en Marruecos... En fin, en puntos, como ve, dispersísimos.

—¿Un recorrido usual del atún cuál puede ser?

—Pues mire usted: atraviesa el Atlántico de Este a Oeste, de Oeste a Este; va de Cádiz a Noruega y de Noruega a Cádiz... Lo mismo ocurre en el Pacífico.

—¿Es el mismo atún del Atlántico el que se encuentra posteriormente en el Pacífico?

—No, no creo; o por lo menos no conocemos casos. En general, pensamos que las fluctuaciones del atún responden a la relación directa que puede existir entre la fecundidad de los ejemplares y las condiciones oceanográficas en cada caso. El atún se acerca a las costas para reproducirse, y si cuando llega observa que las aguas están excesivamente frías, seguramente

se alejará, para dirigirse a otra zona que más le acomode.

—Y, claro, la almadraba es un arte fijo: un arte que coge lo que le entra, que no se desplaza detrás del pescado. De manera que si hay abundancia de ejemplares y éstos pasan frente a nuestras costas mas no por el lugar preciso donde se encuentra la almadraba, ¡mala suerte! Puede ocurrir —nos explica el doctor— que ese mamífero llamado espadarte (una especie de delfín grande, para entendernos) haya atacado a los atunes y éstos huyan. ¡O al revés! que pasando en la lejanía, el ataque del espadarte les lleve, como en una encerrona, al lugar donde precisamente está la almadraba.

Este año (la entrevista la celebramos a finales de abril) se van a abrir las almadrabas de La Atunara, en la Linea de la Concepción, y de Barbate de Franco.

—¿Y habrá atún, doctor? ¿Será rentable la empresa?

—Yo creo que sí, que habrá atún. Además, este es un pez que si se administra bien resulta muy rentable. Le ocurre lo que al cerdo: que prácticamente se aprovecha todo: la carne es, como usted sabe, muy cotizable, y en el extranjero, sobre todo en Italia, se aprecia mucho el atún que capturamos nosotros; la piel, los huesos, la cabeza y cuanto no es comestible, se molitura, para transformación en una harina que resulta altamente nutritiva. La sangre es lo único que se desaprovecha de esta especie.

LA MELVA.—También se captura en almadraba lo que llaman «pescado chico», que está integrado por la melva, la bacoreta y el bonito (mas no el vasco, que es atún, sino el gaditano, otra cosa).

—La melva se pesca en cantidades enormes, principalmente en La Linea. La bacoreta (o sarda) y el bonito se pescan más corrientemente en Barbate y antiguamente en Sancti-Petri.

Los nombres son evocadores de almadrabas que tuvieron especial raigambre y solucionaron muchos problemas económicos a la población costera gaditana. El doctor Rodríguez-Roda asiente:

—Ese es otro asunto: Hace veinte años había numerosas almadrabas en este litoral: entre ellas, las de Sancti-Petri, Cádiz, Tarifa, La Atunara, más la de Isla Cristina en la provincia de Huelva. Y mas antiguamente aún había muchas más. Ahora, sin embargo, sólo tenemos las dos dichas y que empezarán ahora sus actividades.

«DEL DERECHO Y DEL REVÉS».—Hay —¿saben ustedes?— un atún «del derecho» y otro «del revés». Que lo explique el doctor:

—Se llama «del derecho» al atún que entra en mayo hasta mediados de junio. Viene gordo, enorme cantidad de grasa sobre la espina, y acude a desovar con las gónadas repletas de huevos. A mediados de junio desaparece de repente. Y mediado julio aparece otra vez. ¿Dónde ha ido? Sabemos que a depositar los huevos, pero ignoramos en qué lugar. Cuando regresa a mediados de julio está flaco, sin grasa, la carne seca y menos sabrosa, tiene muchas ganas de comer: a este atún se le llama «del revés».

Así que aclarado. La almadraba de Barbate está preparada para capturar los dos tipos de atún, sin más variación que hacer unas pequeñas modificaciones al arte. La de La Atunara sólo pesca atún «del revés».

BOQUERON GANA, SARDINA PIERDE

El doctor Rodríguez-Roda no comprende muy bien —ni yo tampoco— por qué la sardina ha perdido valor mientras lo ha ganado el boquerón. En fin, cosas del consumo... El caso es que estos peces pelágicos son fluctuantes, de manera que unas veces están en un sitio, otras en otro, y los pescadores se vuelven locos (en el buen sentido lo decimos) buscándolos por la mar. Así que la flota pesquera gaditana, barbateña, etcétera, tiró por la calle de en medio y se fue a buscar la sardina a la costa de Marruecos, donde es mayor la seguridad de encontrar bancos de peces.

—La costa de Agadir —opina el director del laboratorio—, por ejemplo, es fabulosa; la producción planctónica es enorme y, como consecuencia, había plena seguridad de encontrar sardinas, además de excelente calidad. Iban allá los barcos grandes, y en nuestras aguas se quedaban los pequeños, es lógico.

Ahora, claro, con el problema de Marruecos, todo el mundo pesca donde antes estaban sólo «los pequeños». ¿Y qué va a pasar? ¿Sobrepesca a la vista? No lo cree el doctor:

—En los peces pelágicos, el problema de sobrepesca no es tan acentuado como en los peces de fondo. Estos se mueven menos y se les da más batalla. Aquellos tienen más movilidad, hay que perseguirlos... No veo peligro de sobrepesca si se vigilan las mallas.

Eso: las mallas.

Y terminamos —hoy— por los pescados. También hay en la región sudatlántica, y con cierta abundancia, caballa y jurel. Asimismo pez espada, que se captura en cantidades por el Estrecho: pez espada que, dicho sea de paso, está fuertemente contaminado. Este es tema que trataremos aparte con el doctor Establier, antes citado, pues tiene su miga. Resulta que pez espada y atún (ejemplares grandes) contienen índices de mercurio muy superiores a los máximos que recomienda la FAO. Este es el caso, que merece explicarse.

En fin, el doctor don Julio Rodríguez-Roda Comparad nos estuvo hablando también de las características del agua atlántica en comparación con la mediterránea y de los esteros. Pero éstos ya son capítulos que abordaremos en la próxima edición de «Hoja del Mar». Por la cuestión del espado, naturalmente. ■ JOAQUÍN VIDAL.

«Euthynnus Alleteratus»
(Bacoreta).
Foto submarina obtenida
en plena almadraba.

MARCA DO DE ATUNES

● EN 1974 SE RECUPERARON 294 MARCAS, PROCEDENTES DE TODOS LOS PUNTOS DEL OCEANO ATLANTICO.

ANTECEDENTES DE LA COMISION

La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) es una organización relativamente reciente, ya que fue creada en 1969, y tuvo como punto de partida la firma de un Convenio Internacional. Cuenta actualmente con 14 países miembros: Brasil, Canadá, Corea, Costa de Marfil, Cuba, España, Estados Unidos, Francia, Ghana, Japón, Marruecos, Portugal, Senegal y Sudáfrica. Sigue abierta la posibilidad de incorporación para todos aquellos países que pertenezcan a las Naciones Unidas o a alguno de sus organismos especializados.

El objetivo de esta Comisión es obtener la máxima utilización de los recursos atuneros del Océano Atlántico.

LABOR INVESTIGADORA DE LA COMISION

A fin de alcanzar sus objetivos, la Comisión ha emprendido una amplia labor de investigación conjunta sobre los túnidos. Uno de los medios más importantes para esta labor son las experiencias de mercado, ya que las marcas recuperadas proporcionan valiosa información acerca de las estructuras de la población, áreas de distribución, pautas migratorias, índices de crecimiento, índices de mortalidad natu-

ral y de pesca, etcétera. Los parámetros así obtenidos forman parte de complicadas ecuaciones utilizadas en los análisis de población.

Basándose en dichos estudios de poblaciones de túnidos, ICCAT ya ha adoptado las siguientes medidas de conservación:

RABIL (*Thunnus albacares*)

Se prohíbe toda pesca y desembarco de rabil con un peso unitario inferior a 3,2 kilos (en vigor a partir de julio 1973).

ATUN (*Thunnus thynnus thynnus*)

Se prohíbe toda pesca y desembarco de atún con un peso unitario inferior a 6,4 kilos. Asimismo, se tomarán las medidas necesarias para limitar la mortalidad de pesca de esta especie a los recientes niveles (entrará en vigor en agosto de 1975).

Esta información obtenida de los proyectos de marcado, resulta también importante para los pescadores, ya que les permite planear de antemano sus actividades y determinar los métodos más eficaces de pesca, los mejores lugares, momentos, etcétera.

EXPERIENCIAS CONJUNTAS DE MARCADO

Durante los últimos cuatro años, los países miembros de ICCAT han

llevado a cabo experiencias conjuntas de marcado en el Océano Atlántico.

Para marcar los peces, los científicos capturan y suben a bordo de los barcos de investigación atunes vivos, les clavan una marca en la parte dorsal y los devuelven al mar. Las marcas consisten en pequeños tubos de plástico con un dardo en la punta y llevan un número de identificación y unas señas para su posterior devolución.

Estas experiencias de marcado cuestan mucho tiempo y dinero, y resultarían inútiles si no fueran comunicadas las recuperaciones. Por esta razón, se requiere la estrecha colaboración de los pescadores, de los empleados en las fábricas de conservas y, en general, de todos aquellos que manipulan el pescado.

A fin de promover la devolución de las marcas, se ha estipulado el pago de una recompensa por cada marca devuelta, y los números de dichas marcas participan en un sorteo.

En 1974 fueron recuperadas doscientas noventa y cuatro marcas procedentes de todos los puntos del Océano Atlántico. Las devoluciones venían de los siguientes países: Bermudas, Canadá, Costa de Marfil, Cuba, España, Estados Unidos (incluido Puerto Rico), Francia, Japón, Marruecos, Noruega, Portugal (incluido Angola), Senegal y Venezuela.

RESUMEN DE MARCAS RECUPERADAS INCLUIDAS EN LOS SORTEOS DE 1974 (CELEBRADOS EN 1975)

	Países u organismo que han efectuado el marcado						TOTAL
	ORSTOM	U. S. A.	CANADA	MARRUECOS	FRANCIA	AFRICA	
Total marcados	600	3.071	65	0	208	36	3.980
Recuperadas por:							
Bermudas	—	2	—	—	—	—	2
Canadá	—	1	1	—	—	—	2
Cuba	—	4	—	—	—	—	4
Francia	42	—	—	2	6	—	50
Costa de Marfil	1	—	—	—	—	—	1
Japón	7	8	—	—	—	—	15
Marruecos	1	—	—	—	—	—	1
Noruega	—	1	—	—	—	—	1
Portugal (incluido Angola)	—	—	—	—	1	—	1
Senegal	1	—	—	—	—	—	1
España	—	—	—	3	8	—	11
USA (incluido Puerto Rico)	20	174	7	—	—	—	201
Venezuela	—	3	—	—	—	—	3
Unknown	—	—	—	1	—	—	1
TOTAL	72	193	8	6	15	—	294

El laboratorio de Cádiz del IIP viene trabajando en el problema desde 1964

PREVENCION DE LA MELANOSIS EN LOS CRUSTACEOS

EXPERIENCIAS POSITIVAS DEL DOCTOR ESTABLIER

El Instituto de Investigaciones Pesqueras en Cádiz viene trabajando desde el año 1964 en el problema de la sustitución del ácido bórico por otro producto no tóxico para el hombre y admitido por la FAO en la prevención del ennegrecimiento (melanosis) de los crustáceos. En la conservación de los crustáceos se presentan dos problemas: uno es la descomposición, que se evita con el frío (hielo o congelación), y el otro el ennegrecimiento o melanosis. Este ennegrecimiento no es debido a la acción de microorganismos ni resulta tampoco de los cambios químicos producidos por ellos, habiéndose demostrado que el oxígeno del aire, en combinación con un sistema enzimático oxidante presente en la cabeza, patas, caparazón y membranas de la cola, transforman ciertas sustancias en pigmentos negros con el consiguiente ennegrecimiento parcial de los crustáceos.

Las primeras experiencias se realizaron en los años 1964-65 a bordo de pesqueros que conservaban los crustáceos en sus bodegas con hielo, y después de hacer experiencias con distintos productos se pudo comprobar que el único que dio resultados positivos fue el metabisulfito potásico (Establier 1965).

Con posterioridad, y en los años 1966/68, se continuaron las experiencias de prevención del ennegrecimiento de los crustáceos (melanosis), ampliando éstas a los barcos congeladores. Pudiéndose comprobar, después de realizar un gran número de experiencias a bordo de pesqueros de conservación por hielo y congeladores, que de todos los productos ensayados los únicos que dieron resultado positivo fueron el metabisulfito potásico, hidrosulfito sódico y metabisulfito sódico. Siendo de resaltar que en estas experiencias colaboraron la Dirección General de Sanidad Veterinaria con sus Jefatura Provinciales de Cádiz y Huelva y el Instituto de Investigaciones Pesqueras (Laboratorio de Cádiz), que fue el que llevó la dirección técnica de las experiencias.

De estas experiencias se llegó a la conclusión de que en la conservación de los crustáceos con hielo, para tiempos superiores a los doce-catorce días de conservación de los crustáceos a bordo de los barcos, era necesario que las cajas tuvieran durante toda la travesía hielo suficiente, siendo casi imprescindible para ello que los barcos tengan las bodegas climatizadas. Con respecto a los crustáceos congelados, se llegó a la conclusión de que no existía problema alguno en la prevención de la melanosis de éstos, ya que bañando los crustáceos en soluciones de metabisulfito potásico o sódico o hidrosulfito sódico del 2 al 7 por 100 por tiempos de dos a cinco minutos se previene efectivamente la melanosis de los crustáceos congelados y se podían mantener, una vez descongelados, cuarenta y ocho horas en hielo sin que aparezcan síntomas de melanosis. Siguiendo este tratamiento se controlaron cargamentos de 6.500 kilos de gambas (*Parapenaeus longirostris*) y de 69.000 y 57.000 kilos de «chorizo rojo» (*Plesiopeanaeus edwardsianus*) y «chorizo blanco», que llegaron en perfectas condiciones (Establier 1968, 1969 y 1972).

Es de hacer resaltar que en la actualidad el principal componente de los productos comerciales efectivos que se encuentran en el mercado es el metabisulfito sódico o potásico. ■ INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PESQUERAS DE CADIZ.

RAFAEL ESTABLIER: «Empleo del metabisulfito potásico en la conservación y prevención del ennegrecimiento (melanosis) de los crustáceos» (1965). Investigación Pesquera 28: 161-171.

RAFAEL ESTABLIER: «Prevención del ennegrecimiento de los crustáceos congelados» (1968). Industrias Pesqueras, núm. 992, págs. 409-410.

RAFAEL ESTABLIER: «Prevención química del ennegrecimiento (melanosis) de los crustáceos congelados y conservados por hielo» (1969). Investigación Pesquera 33 (1): 55-68.

RAFAEL ESTABLIER: «Tratamientos químicos para evitar el ennegrecimiento de los crustáceos» (1972). Informes Técnicos del IIP, 1973.

PESCADORES FRANCESES Y NORTEAMERICANOS, GANADORES DEL SORTEO

La tripulación del buque atunero de cerco francés «Tropical», mandado por el patrón M. Pierre Sanceu y el capitán Leonard Ingrande, con la tripulación del buque atunero de cerco norteamericano «North Queen» han sido los ganadores de un premio de 300 dólares cada uno por haber recuperado las marcas núms. 274680 y H050520, respectivamente. En la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas ha tenido lugar el acto del sorteo entre las marcas recuperadas durante 1974, celebrado por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico. A la ceremonia asistieron funcionarios de la Administración de Pesca, científicos y pescadores, así como otras personas relacionadas con el sector pesquero de diversos países.

La marca núm. 274680, que fue hallada en un rabil, había sido colocada por el ORSTOM (Orga-

nismo de Investigación Pesquera Francés), Pointe Noire, Congo, en 1974. El pez fue soltado a 2° N. y 8° E. el 20 de junio de 1974. Fue recapturado ochenta días más tarde, es decir, el 8 de septiembre de 1974, a 1° S. y 8° E., por la tripulación del barco atunero de cerco francés «Tropical», mandado por el patrón M. Pierre Sanceu, en la actualidad patrón del barco de cerco marroquí «Tarfaya».

La marca núm. H050520, colocada en un atún por el Woods Hole Oceanographic Institution, Mass. Estados Unidos, el 29 de julio de 1974, a 38° N. y 74° W., fue recuperada tres días más tarde por el capitán Ingrande y la tripulación del atunero de cerco comercial norteamericano «North Queen», a 39° N. y 74° W., el 1 de agosto de 1974.

CAMPAÑA OCEANOGRÁFICA «ATLOR V»

Disminuye el pulpo en el banco canario sahariano

SE ha observado una disminución en pulpos y, asimismo, en sargos y mojarras dentro del banco canario-sahariano, a juzgar por los resultados de la campaña oceanográfica «Atlor V», que han llevado a cabo biólogos y oceanógrafos del Instituto de Investigaciones Pesqueras a bordo del «Cornide de Saavedra», bajo la dirección del doctor Carlos Bas Peired, profesor de Investigación.

De todas maneras, los pulpos todavía figuran en cabeza del «stock» de cefalópodos que se advierte en el banco canario-sahariano. Por lo que respecta a los espáridos, siguen siendo abundantes los besugos («Pagellus acarne»), que muestran un tamaño muy reducido cerca de la costa, donde viven mezclados con otras especies, en especial, peces de diversos géneros.

La campaña oceanográfica «Atlor V», de la que recientemente ha rendido informe el jefe de la expedición, doctor Bas, se inició el pasado 5 de abril en el puerto de Las Palmas, y finalizó el 12 de mayo en el mismo puerto. En su transcurso se hicieron exploraciones oceanográficas y pescas experimentales entre cabo Bojador y punta del Pescador; entre la punta del Pescador y cabo Blanco se continuó la campaña, siguiendo las mismas características desarrolladas en el tramo anterior: en el tramo de regreso, entre cabo Blanco y Peña Grande, se hicieron una exploración continua a dos niveles y una conexión con el conjunto operacional americano «Joint I», en la zona costera cercana a cabo Barbas; finalmente, se repitió la serie de estaciones oceanográficas entre Villa Cisneros y Peña Grande.

Durante la campaña se realizaron dos tipos de series de estaciones oceanográficas independientes de la serie especial. Se trataba, en primer lugar, de una estación fija a barco parado, de veinticuatro horas de duración, en la que se verificaron once perfiles. La experiencia tuvo lugar al Oeste de punta Durnford. Luego se hizo una estación legrangiana, con la intención de seguir durante veinticuatro horas el recorrido de una masa de agua perceptible por la deriva de series de boyas flotantes. Fue a la altura de cabo Leven, y tuvo que ser interrumpida cuando se perdieron diversas boyas indicadoras.

Los resultados provisionales de los que da cuenta el doctor Bas pueden resumirse de la siguiente manera, para cada una de las zonas, en lo que se refiere a pesquerías:

BOJADOR-VILLA CISNEROS: MENOS PULPOS

Se efectuaron series de pescas experimentales en diversos fondos, siempre dentro de la plataforma que se extiende hasta los cien metros de profundidad. La mayoría de las pescas se llevaron a cabo durante el día, aunque también las hubo nocturnas. Se observó que el «stock» de cefalópodos ha disminuido en densidad de forma más acusada en los pulpos que en las otras especies, si bien hay que notar —dice el informe— que éstos continúan manteniéndose en cabeza en cuanto a la cantidad desembarcada entre los cefalópodos. Cabe añadir que los cefalópodos existen por toda la zona y no sólo en el área corrientemente explotada, si bien en otras zonas la cantidad es ciertamente inferior en número, y el tamaño de los ejemplares comparativamente mayor.

La eficacia de la pesca del «Cornide de Saavedra» en la campaña «Atlor V» puede considerarse del mismo orden que la desarrollada por la flota pesquera que habitualmente actúa en aquellas aguas.

MARCAJE DE PULPOS.—Paralelamente se efectuaron algunas pruebas de marcaje de pulpos, solamente a título experimental y con el fin de conseguir una experiencia que permitiera realizar en breve plazo, y con la ayuda de la flota comercial, una labor de marcaje de mayor extensión, al objeto de conocer el crecimiento y los desplazamientos de estas especies. Experiencias comerciales de la flota pesquera del área confirman la considerable disminución de los pulpos, pero, por el contrario —informa el doctor Bas—, se percibe un notable, aunque no sustancial, aumento de los choccos.

MUCHOS BESUGOS, MENOS SARGOS.—Por lo que respecta a los espáridos, continúan siendo abundantes los besugos, que muestran un tamaño muy reducido cerca de la costa, donde viven mezclados con otras especies, en especial peces planos de diversos géneros. En aguas más profundas se encuentran ejemplares mayores mezclados con cachuchos («Dentex macrophthalmus»), así como chopas («Spondyllosoma cantharus») y gran cantidad de pajeles.

A diferencia de la campaña «Atlor III» que se llevó a cabo en 1973, se ha observado relativamente menos abundancia de sargos, mojarras, etcétera que en aquella campaña habían sido muy abundantes. En la zona cercana a cabo Bojador se detectaron en «Atlor V» canti-

● COINCIDEN EN ESTA OPINION LAS INVESTIGACIONES DEL "CORNIDE DE SAAVEDRA" Y LOS PESCADORES DE LA ZONA.

● EN CAMBIO SE OBSERVA UN AUMENTO DE LANGOSTAS, MERLUZAS Y BESUGOS.

dades notables de sardina y boquerón. Seguramente —opina el doctor Bas— existen concentraciones muy amplias que se aprovechan de la alta capacidad de producción de aquella zona.

VILLA CISNEROS-CABO BLANCO: ABUNDANCIA DE SARDINELLAS, LANGOSTA Y MERLUZA

En esta zona existen grandes áreas no rastreables en la parte central del tramo y cerca de la costa, donde se practica en general la pesca. Esta dificultad hace que se tenga una información escasa sobre aquellas aguas.

No obstante, se confirma la existencia de cefalópodos a todo lo largo del área, especialmente abundantes al Sur de Villa Cisneros y menos abajo, notándose un nuevo incremento al Sur de cabo Blanco.

Precisamente la parte de fondos más ásperos es la que se caracteriza por la abundancia de langosta, que aún se explota después de que se produjo una gran disminución en su número. En la zona del talud abundan merluzas, aunque de tamaño mediano. Diversas especies de dentones son, asimismo, abundantes.

Sin embargo, las especies que deben considerarse más importantes son «Sardinella aurita» y «Sardinella

eba» —elachas y machuelos—, formando densos cardúmenes, que si bien se extienden en amplias zonas desde el Sahara español hacia el Sur, alcanzan, sin embargo, su mayor densidad a la altura de cabo Blanco, coincidiendo con la zona de mayores afloramientos y, consecuentemente, de mayor riqueza pesquera. Justamente hasta la misma punta de cabo Blanco se encuentran sardinellas, aunque poco abundantes.

Por otra parte, hay apretados bancos de especies de escaso interés comercial —por ejemplo, «trompeteros», especialmente a las horas del atardecer, los cuales, como se ha podido observar en otras áreas, pueden ser muy útiles para la obtención de productos transformables en harina.

«ATLOR V»

La campaña oceanográfica «Atlor V» constituye un nuevo eslabón de la serie de campañas programadas en estrecha colaboración entre la investigación oceanográfica y la biología pesquera, que han venido desarrollándose a lo largo de la plataforma situada frente a África Centro-Occidente, y principalmente entre los paralelos 23° y 25° de latitud Norte.

Esta serie de campañas se iniciaron en 1971 con la expedición «Sahara I», con un recorrido en continuo y a dos niveles entre punta Stafford y Nouakchott. Posteriormente, las campañas «Atlor I» y «Atlor III» (1972 y 1973) incrementan considerablemente la información disponible, especialmente en la zona de 23°-25° de latitud Norte. Se desarrolla, de esta manera, el objetivo principal de «Sahara I», que era la identificación inicial de las especies más importantes de la zona desde un punto de vista de interés pesquero.

La última expedición, «Atlor V», pretende completar la información del área, ampliando las experiencias hacia el Sur, en la zona comprendida entre cabo Blanco y Villa Cisneros. Su objetivo fundamental es doble: por una parte, el estudio detallado de las características oceanográficas, biológicas y pesqueras de la zona, y por otra, las relaciones íntimas que ligán las variaciones ambientales y el comportamiento biológico de las especies recogidas en el mismo lugar y en tiempo real, junto al estudio de las variaciones debidas a las desviaciones de tiempo y espacio.

Dirigió la expedición, como queda dicho, el doctor Bas, que, a la vez, era responsable de todo lo concerniente a Pesquerías. Fue subdirector don Antonio Cruzado y responsables de las dos restantes secciones el propio señor Cruzado (Oceanografía) y don Mario Manriquez Landoff (Informática), todos ellos al frente de sus respectivos equipos de biólogos y oceanógrafos. ■ VIDAL.

EN LA MAR, LOS DIAS Y LAS HORAS...

... PERO CON UN LIBRO NO HAY PROBLEMA



EDITORIAL MIRASIERRA

COLECCIONES

Testigos en

- PORTUGAL: EL FRACASO DEL GOLPE DE ESTADO (Varios periodistas) 125 ptas.
- VIETNAM: NO ERA UNA FIESTA Por Alfonso Martínez Garrido 125 ptas.

Política

- MAÑANA LA MONARQUÍA Por Carlos Iglesias Selgas 300 ptas.

Deportes

- CAMPEON INTERCONTINENTAL. ATLETICO DE MADRID Comentado por el entrenador, Luis. 125 ptas.

Reportajes

- EL MUNDO A LA PATA COJA Por Yale 200 ptas.
- LA APERTURA Y LA APRETURA Por Yale 200 ptas.

Descuentos del 20 por 100 a marinos mercantes y pescadores, y en general a todos los trabajadores del mar. Pedidos a EDITORIAL MIRASIERRA, Avenida del Generalísimo, 85. Madrid-16. Teléfono 270 66 74.

Con los papúes de Nueva Guinea

TRAMPAS DE BAMBU PARA PESCAR

Texto y fotos por
BRIAN J. MENNIS

TRAMPAS PARA PECES EN TOLAI

«[Riing]». El despertador suena a las cuatro de la madrugada, señalando el momento de levantarse de la cama, de tomar un rápido desayuno y de coger la carretera hacia Malapau, a 17 millas por la costa al Este de Rabaul.

Seis días antes había convenido con un grupo de pescadores tolai que iría con ellos cuando fueran a colocar una trampa para peces en el mar. Desgraciadamente, esta operación requiere que el mar esté en calma, y nuestra cita ha tenido que irse aplazando cada día por causa del mal estado del mar. Todas las mañanas me encontraba con ese problema, después de conducir durante diecisiete millas.

El pueblo tolai vive en el extremo Nordeste de la península Gazelle, en Nueva Bretaña, una de las grandes islas que forman el país recientemente independizado de Papua Nueva Guinea. Forman una tribu muy industrial, con economía monetaria, en la que utilizan pequeñas conchas cosidas en delgadas hojas de parra, las cuales se cuentan por su longitud. Esta moneda se llama Tabu, y tiene la misma función que la de nuestra sociedad occidental, aunque no circula tan libremente si se usa exactamente igual.

TRAMPAS PARA PECES

Las trampas para peces se fabrican sólo en las aldeas de la costa Norte, alrededor de Rabaul, desde Kokopo hasta Kabaira, y varían de tamaño desde 9 pies de alto y 6 de diámetro, las más grandes, hasta las más pequeñas, de dos y medio por uno y medio pies. Cada tamaño, y hay cinco, se utiliza de una forma concreta y para una particular finalidad, según han enseñado de padres a hijos durante años. Están hechas tradicionalmente con bambú y enredadera, pero en algunas zonas utilizan un poco de alambre. Los hombres de Malapau han rechazado la utilización del alambre, y tampoco tienen intención de adoptarlo algún día. Han decidido utilizar los métodos tradicionales, que enseñarán a sus hijos.

Las trampas son una obra de arte por sí mismas, y están hechas con un cilindro interior, llamado A Tika en la lengua tolai, rodeado por una canasta exterior, A Vup. El cilindro interior tiene toda la longitud de la trampa, de forma acampanada en cada uno de sus dos extremos. En la boca de la trampa se coloca una compuerta de bambú trenzado. Se utilizan para su construcción tiras de bambú de pulgada y media. Se van trenzando en espacios de dos pulgadas y son lo suficientemente flexibles para permitir la fácil entrada de los peces en la canasta principal.

La canasta se hace con tres capas de tiras de bambú de 1/4 de pulgada cosidas juntas, y su forma se consigue con cuatro varillas principales. Esta canasta exterior es la que hacen los escasos papúes modernizados, con alambre. Aparte de su aspecto tradicional, la canasta de bambú tiene una gran ventaja, ya que no hiere gravemente a los peces cogidos en la trampa, y pueden vivir en ella durante varios días. Con el alambre, en cambio, los peces se producen importantes heridas y sólo llegan a vivir veinticuatro horas (o menos) una vez cogidos. La ventaja del bambú puede verse en días como éstos, en los que el mal estado del mar impide durante varias jornadas salir a vaciar las trampas.

Todos los materiales necesarios se obtienen de la tierra, propiedad de la aldea. El bambú crece por todas partes, y las enredaderas o Kanda se encuentran alrededor, arriba y abajo, de cada árbol.

En funcionamiento, la trampa se suspende verticalmente con su boca a dos pies bajo la superficie del agua. Se mantiene en



esta posición por una boya, A Babau, que está unida a un ancla, A Peo, por medio de una cuerda de ancla, A Vinau, que mide por lo menos 300 yardas. La boya se construye con bambú, mientras que la cuerda se hace con cinco tiras de enredadera de 3/8 de pulgada de ancho, trenzadas y empalmadas hasta alcanzar la longitud requerida. El ancla es una canasta en forma de pera de 4 pies de diámetro y 6 de alto, hecha con enredadera de 3/8 de pulgada, y llena de piedras. Todo el conjunto, la trampa, la boya, el ancla y la cuerda, toma el nombre de la boya, A Babau. Dadas las dimensiones descritas, es fácil darse cuenta de que se necesita un día muy tranquilo para colocar todo en el mar abierto.

«A MOTONOL»

Aparte de las actividades necesarias para recoger el bambú y las enredaderas, todo el trabajo de fabricación de las trampas, las cuerdas, etc., se hace en una zona especial frente al mar, preparada especialmente para ello. Estas zonas, A motonol, en tiempos pasados pertenecían cada una sólo a una aldea. Sin embargo, en los tiempos actuales, en que se utiliza mucho terreno para plantaciones, varias aldeas tienen un motonol común. En Malapau, tres aldeas utilizan la misma zona: Balanatanamán, Vunakabi y Vunamerum. Cada aldea tiene una sección cercada, donde hacen sus propias trampas. No se permite a las mujeres entrar en el motonol, y también se prohíbe la entrada a los hombres que no están relacionados con la fabricación de las trampas. La tradición dice que si estas prohibiciones no se cumplen, la trampa no

funcionará, y podrá ser destruida fácilmente por un tiburón.

LA PESCA

Llegué a Malapau a las cinco de la madrugada, aparqué el coche y me fui a la playa. En contraste con otras mañanas, en que el día parecía hermoso, hoy estaba ligeramente cubierto, aunque sin peligro de lluvia. Había una ligera brisa, pero no viento. No eran unas condiciones ideales, pero cuando llegaron los pescadores un poco más tarde, dijeron que podía ser un día aceptable.

La trampa se coloca en dos secciones. El ancla, la boya y la cuerda se colocan primero, después se coloca la trampa y se ata a la boya. Pero todavía hay otros preparativos antes.

Lo primero fue introducir la cuerda en el mar, donde flotó fácilmente. Calculé que medía unas 350 yardas; un buen trabajo, si se piensa que está hecha con enredaderas de arbustos. Mientras el dueño del Babau, Pauli, estaba ocupado con la cuerda, los otros habían colocado el ancla en una gran canoa con motor fuera borda y la habían llenado de piedras.

El extremo más cercano de la cuerda fue unido al ancla y enrollada la cuerda, mientras el otro extremo se ataba a una argolla de bambú, A Pogogo, en la boya. La cuerda y la boya fueron colocadas en la canoa, y ésta salió en su viaje de treinta minutos hacia el sitio seleccionado. Yo había conseguido para mí una pequeña canoa con la forma tradicional de propulsión —es decir, tres remeros—, pero como una concesión a los tiempos modernos, nos dejamos remolcar por la canoa a motor.

Tan pronto salimos hacia el mar, pude ver muchas marcas en todas partes, indicando numerosas trampas en funcionamiento, donde los peces se meterían. Las aves marinas revoloteaban y entraban en el agua, indicando que había bancos de peces atacados por otros peces mayores. Si había aves encima de una trampa, eso era una indicación segura de que la trampa tenía peces. No todas las trampas pertenecían al motonol de Malapau. De las cincuenta que pude ver, veinte pertenecían a Malapau, y tres de éstas eran de hombres de Balanatanamán. Las otras treinta eran de varios motonol del Este y una del Oeste de Malapau. Ya había dos canoas comprobando las trampas, y pudimos ver a los hombres sobre las trampas y vaciándolas de pescado.

Una vez llegados al punto seleccionado, mi canoa fue desamarrada, para permitir efectuar todas las operaciones. Primero se echó por la borda la boya, mientras la canoa describía círculos a su alrededor y se fue

soltando la cuerda del ancla hasta que estuvo toda en el agua, y la canoa otra vez al lado de la boya. Entonces se tiró el ancla al agua. Cuando el ancla tocó fondo se vio que quedaban flotando en el agua unas cincuenta yardas de cuerda. Una simple operación de aritmética nos indicó que la profundidad del mar era allí de alrededor de noventa pies.

Se dejó entonces unas quince yardas de cuerda, cortando el resto y atando de nuevo el extremo a la argolla de la boya. Se colocó un palo de señales, A Unai, atado a la boya en su argolla. Se utiliza un tipo especial de arbusto para esto, el Karawon. Es un palo desnudo de unos siete pies, pero en el extremo superior hay ramas y hojas. Estas ramas se mantienen durante tres o cuatro meses, algo poco usual en los trópicos. En la parte superior del palo se fijan otras ramas y hojas, para que la señal sea bien visible. Cuando los hombres soltaron la boya, yo ya estaba dispuesto para sacar algunas fotos, una vez alejada de la canoa. Pero, para mi consternación, el palo de señales se hundió rápidamente. Me dijeron que era algo normal, pues la cuerda se humedece y se hace más pesada, arrastrando la argolla de la boya y en ocasiones, como ahora, el palo de señalización.

En esos momentos, el mar empezó a agitarse, y volvimos a la playa. Pauli dijo, después de estudiar el estado del mar, que hoy estaría demasiado agitado para poder colocar la boya, así que lo intentaría otra vez con las primeras luces de la mañana siguiente.

En ese momento volvió una de las canoas de vaciar las trampas. Una vez desembarcado el pescado, se vendió tan de prisa entre los aldeanos que esperaban, que casi no pude tomar fotografías. Un Arup (atún) se vendió por un Tabu de seis pies de largo. En ocasiones se pagan hasta dos dólares en metálico, pero generalmente, si el vendedor quiere cobrar en moneda, tiene que llevar su pescado a la carretera, donde se lo compre alguien que pase en coche.

La mañana siguiente fue hermosa y tranquila, prácticamente sin nubes. Para mi desencanto, me dijeron que el día anterior el mar se había calmado suficientemente, y Pauli pudo colocar su trampa. Sin embargo, otro hombre, Tadep, iba a colocar su trampa esta mañana, así que no todo estaba perdido. Como todos los preparativos se habían cumplido la tarde anterior, íbamos a salir al mar en seguida.

Y EL HECHICERO

Uno de los preparativos más importantes había sido realizado por el Tena Papait, el hechicero bueno (en contraste con el Tena Agagar, o hechicero malo). Su obligación consiste en asegurar que la trampa será lo suficientemente fuerte contra los tiburones y que atraiga muchos peces. A pesar de la sofisticación de los tolai, todavía consideran muy necesario seguir todas las prácticas tradicionales unidas a la instalación de las trampas. Esto alcanza detalles tales como el de haber un solo sentido para hacer el nudo que une la trampa a la boya. Los pescadores me dijeron que habían intentado suavizar algunas de sus tradiciones, pero comprobaron que sus capturas descendían en forma alarmante, por lo que rápidamente volvieron a todas las ceremonias. El Tena Papait también utiliza como medium al dueño de la trampa, haciéndolo de una forma regular, para asegurar que la trampa atraiga a muchos peces. Para hacerlo, el Tena Papait coge un pequeño coco, hace una pequeña incisión para que la leche pueda salir fácilmente, y se pone a hablar hacia el coco, llamando a los peces por su nombre y en distintos lugares. Después le da el coco al propietario, que introduce la leche en la boca de la trampa.

La última cosa que queda por hacer con la trampa, es la de introducir diversas hojas dentro. Se colocan en pequeños manojos, y no hay preferencia por una especie determinada de plantas. Con ello se forma una masa oscura al fondo de la trampa, que le da una apariencia, bajo el agua, de un arrecife. Es ese aspecto lo que atrae a los peces a su interior, cuando buscan un refugio al ser atacados por un tiburón otro pez grande. En algunas épocas del año, un pequeño pez, A Mailbu, entra libremente dentro de la trampa, y si ésta se deja allí durante varios días, algunos peces mayores entran también en busca del pequeño pez. No se utiliza ningún tipo de cebo. Se añaden finalmente dos o tres piedras para darle algo de peso.

Entonces es cuestión de minutos: el embarcar la trampa y las cuerdas en la canoa de Pauli, que es mayor que las que poseen los aldeanos de Balanatanamán. Un pequeño motor fuera borda de otra persona de la misma aldea, se utiliza como propulsión.

■ SIN LAS BENDICIONES DEL HECHICERO Y LAS INVOCACIONES A UN COCO, LA TECNICA PUEDE FALLAR.

■ LOS JOVENES PAPUES NO ESTAN MUY INTERESADOS EN LA PRACTICA DE ESTA PESQUERIA ANCESTRAL.



Si no está en calma, no es buena la mar para efectuar este tipo de pesca. Pero después de muchos días de inactividad por causa del temporal, una ligera mejoría del tiempo hizo que los papúes se embarcaran y lanzaran al agua las canastas de bambú, donde «entrarán» las especies.

Cuatro son los hombres de la tripulación, conmigo como supercargos.

ESPECIALISTA EN NUDOS

Una vez llegados a la boya de Tade, me sorprendió que hubiera vegetación marina en ella. Me explicaron que estaba allí desde hace dos meses, y que la trampa de Tade había sido destrozada por un tiburón y la habían retirado. En cualquier caso, una trampa va perdiendo gradualmente su resistencia, y dura normalmente tres o cuatro meses. La boya, la cuerda y el ancla pueden durar hasta un año, siempre que el ancla esté en fondo arenoso. Para anudar la trampa a la boya, habíamos traído a Dakol, el especialista en este trabajo. Es uno de los dos o tres hombres de la aldea que saben como atar correctamente la cuerda corta. A Virvir, entre la boya y la trampa. Si no

se ata correctamente, los peces no entrarán en la trampa. Aparte de la cuerda principal, hay otra cuerda de seguridad. A Wakal, para sujetar la trampa si se rompe la cuerda principal. Eso es algo que puede ocurrir con cierta frecuencia. Una de las pocas concesiones a la moderna tecnología es una segunda cuerda de seguridad, hecha de nylon.

Una vez colocadas y atadas las cuerdas con seguridad, lo último que queda por hacer es lo que el Tena Papait había iniciado la tarde anterior. Tade había traído consigo un pequeño coco, con el que había «conversado» el Tena Papait, y Dakol introdujo su contenido dentro de la trampa en la forma apropiada. Se soltó entonces la trampa, que se colocó en la posición correcta, suspendida verticalmente, y a unos dos pies bajo la superficie del agua.

Alejados ya de la trampa, vimos a tres hombres de otra canoa que estaban su-

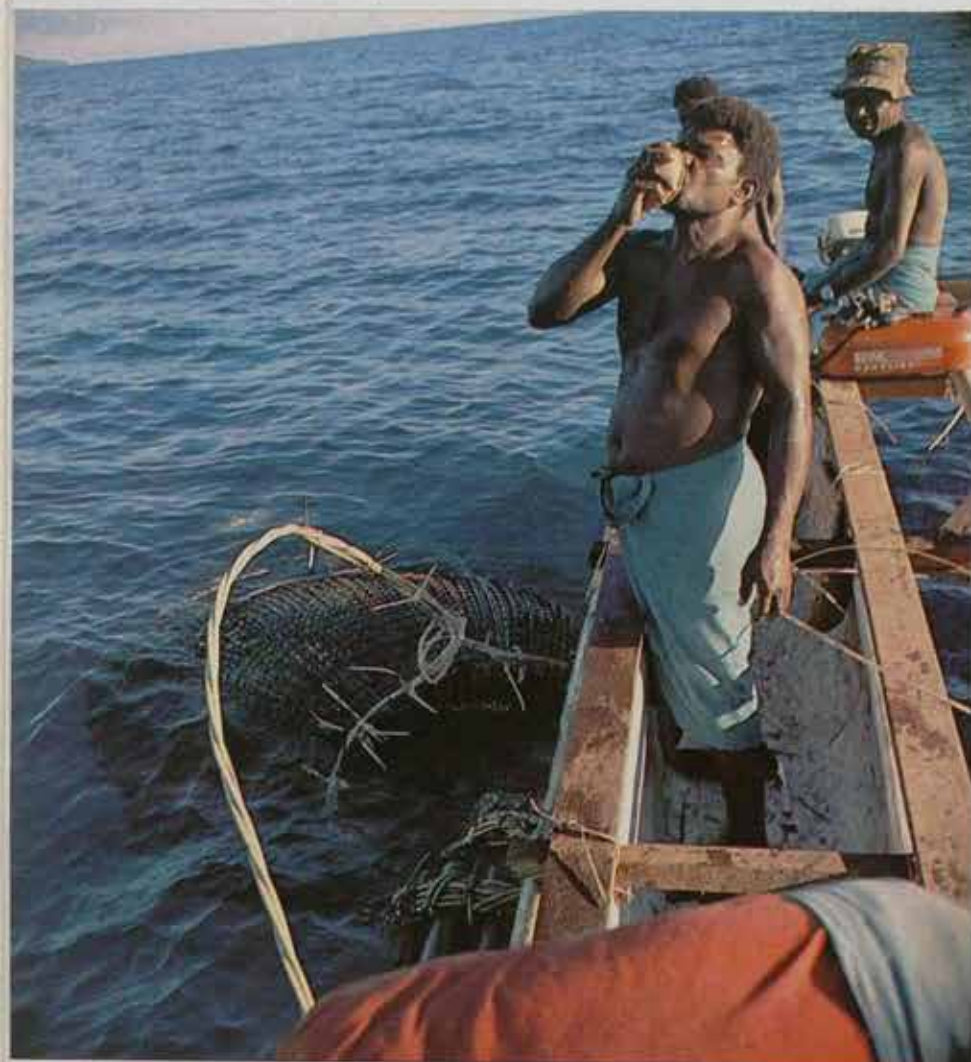
biendo una trampa con bastante carga en su canoa. Su pesca había sido de 32 atunes, que pesarían entre 5 y 10 libras cada uno.

TAMBIEN TIENEN CRISIS DE VOCACIONES

Aún había que hacer otra cosa antes de abandonar la zona de pesca, y era la de llevar a Dakol para que reemplazara la cuerda principal de la trampa de Eriman, que se había roto el día anterior, y ahora pendía de la cuerda de seguridad. Mientras Dakol estaba atando la nueva cuerda, Eriman me contó que había muchos hombres en la aldea que no conocían la forma de hacer las trampas, ni cómo funcionaban. Los chicos de la aldea, con algunas excepciones, no estaban muy interesados en aprender esto, una vez empezaban sus estudios superiores. Consideran que hay cosas más importantes que hacer los días que no hay

colegio que el ir al motonol. Aunque a Eriman eso le parecía una mala señal, comprendía que era inevitable, y decía que en el futuro sólo muy pocas personas se especializarían en la pesca. Aun ahora, un hombre no necesita hacer su propia trampa, pudiendo comprarla por diez dólares. También me dijo que de los cinco tipos diferentes de trampas que se habían utilizado comúnmente en el pasado, sólo la más grande, la que he descrito, se seguía utilizando ahora.

Cuando finalmente regresamos al motonol, pensé en lo triste que sería el que se perdiera todos los años de tradición pasados en la creación y utilización de estas trampas, y me parecía estúpido que Eriman, Pauli, Dakol, Elisa Francis y todos los otros habitantes de Balanatan y Malapam, estuvieran firmemente determinados a mantener esas tradiciones hasta donde les fuera posible. ■ Exclusiva de GLOBE PHOTOS-KEYSTONE-NEMES, para HOJA DEL MAR.



El coco es pieza importante de la técnica pesquera: en su interior se invocan los nombres de los peces, uno por uno, y la leche será luego derramada en la trampa. Excepto cuando alguno de los pescadores —cual es el caso— prefiere beberse la.



Ancla, boya, cuerda..., todo listo para hacerse a la mar.

A guisa de astilleros: Habitantes de la aldea papú de Vunamerún trabajan en una zona vallada de Malapau en la fabricación de las trampas de bambú. No se admite la entrada de mujeres en el recinto.



Quien quiera ganar dólares por las capturas debe exponer su mercancía en la carretera. Este armador espera el paso de algún automovilista que seguramente detendrá el coche, atraído por los hermosos ejemplares expuestos.

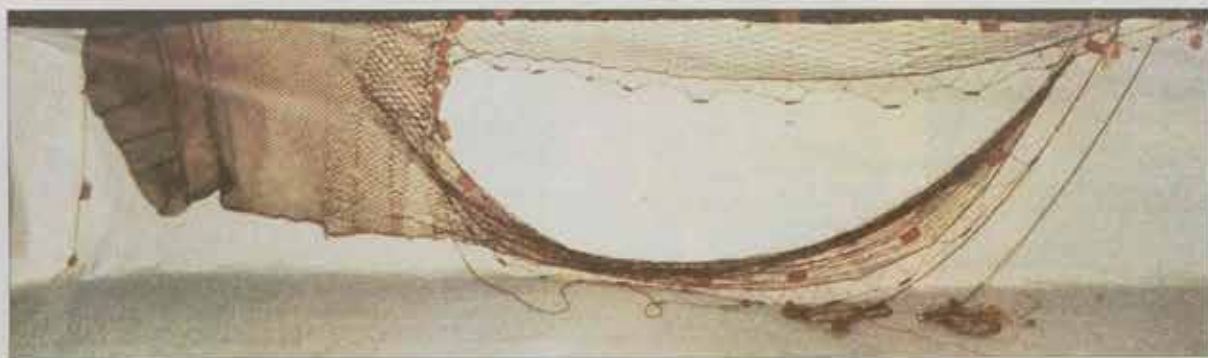


La trampa se va colocando en su posición correcta. La boya y la señalización quedan atrás.



Terminó la faena, empieza la venta. Los chiquillos prefieren contemplar la llegada de las canoas que embarcarse: no les entusiasma la pesca.





JABEGA REAL.—Arte de arrastre, con tiro desde tierra, que se emplea para la pesca del caramel y otras especies pelágicas.

ARTE DE ARRASTRE, con puertas y cables.— Conocido también con el nombre de pareja. Se compone de dos pernadas y un copo, con una longitud entre 25 y 50 m. Se dedica a las especies de fondo: salmonete, rascacia, pescadilla, bacaladilla, etc.

LLAMPUGUERA.—Arte de red utilizado para la captura de la «llampuga» y especies similares. Tiene unos 120 metros de longitud por ocho de alto en las bandas y hasta 12 en el «copo». En la fotografía también hay «palangre para mero y palangre para besugo», así como boya con «ramo» para melva y «puros» para atún, con currican.



RAYO.—Arte que se empleaba hace treinta o cuarenta años para la pesca de la «zagala» (crustáceo parecido a la langosta). Lleva dos aros de hierro con diámetro de 10 y 70 centímetros, y de ellos pende la malla, rematada en la parte inferior por plomos.



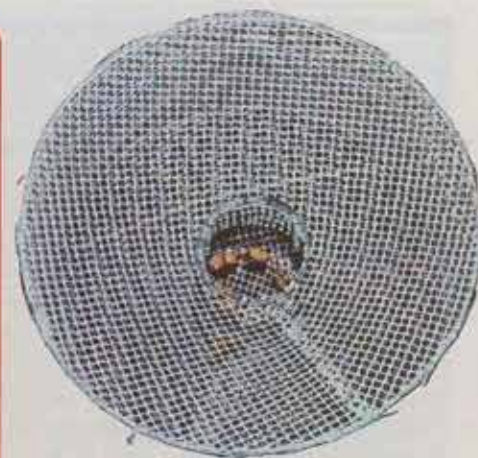
TRAIÑA.—Sirve lo mismo que se señala para la «mamparra», y únicamente hay que añadir que tiene 8 mm. de lado del cuadrado su malla reglamentaria.



PANTASANA.—Arte típico del Mar Menor.

TIPOS Y USOS DE ARTES DE PESCA EN EL MEDITERRANEO

El reportaje gráfico que publicamos en estas páginas, sobre los diversos tipos de artes de pesca usados en nuestro litoral —y especialmente en el Mediterráneo—, ha sido realizado en los Concursos de Artes de Pesca en Miniatura celebrados en Agullas y San Pedro del Pinatar —de lo que informamos en este mismo número—, y que fue, como puede apreciarse, una verdadera muestra de laboriosidad de los concursantes y un claro escaparate de divulgación de la artesanía y técnica pesquera en el Mediterráneo.

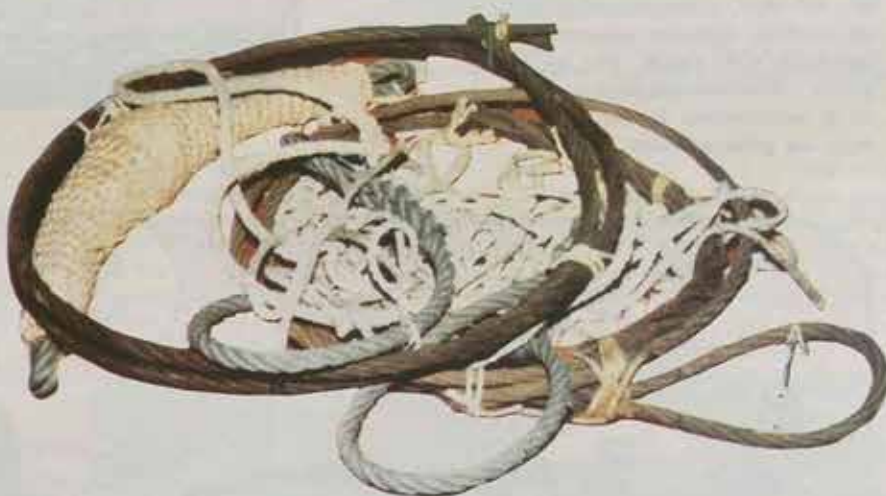


NASA.—Se emplea para peces, crustáceos y aun para moluscos. Se hace de cañas, de mimbres, de varetas de madera flexibles como el avellano y olivo. La de la fotografía es para la captura del camarón.

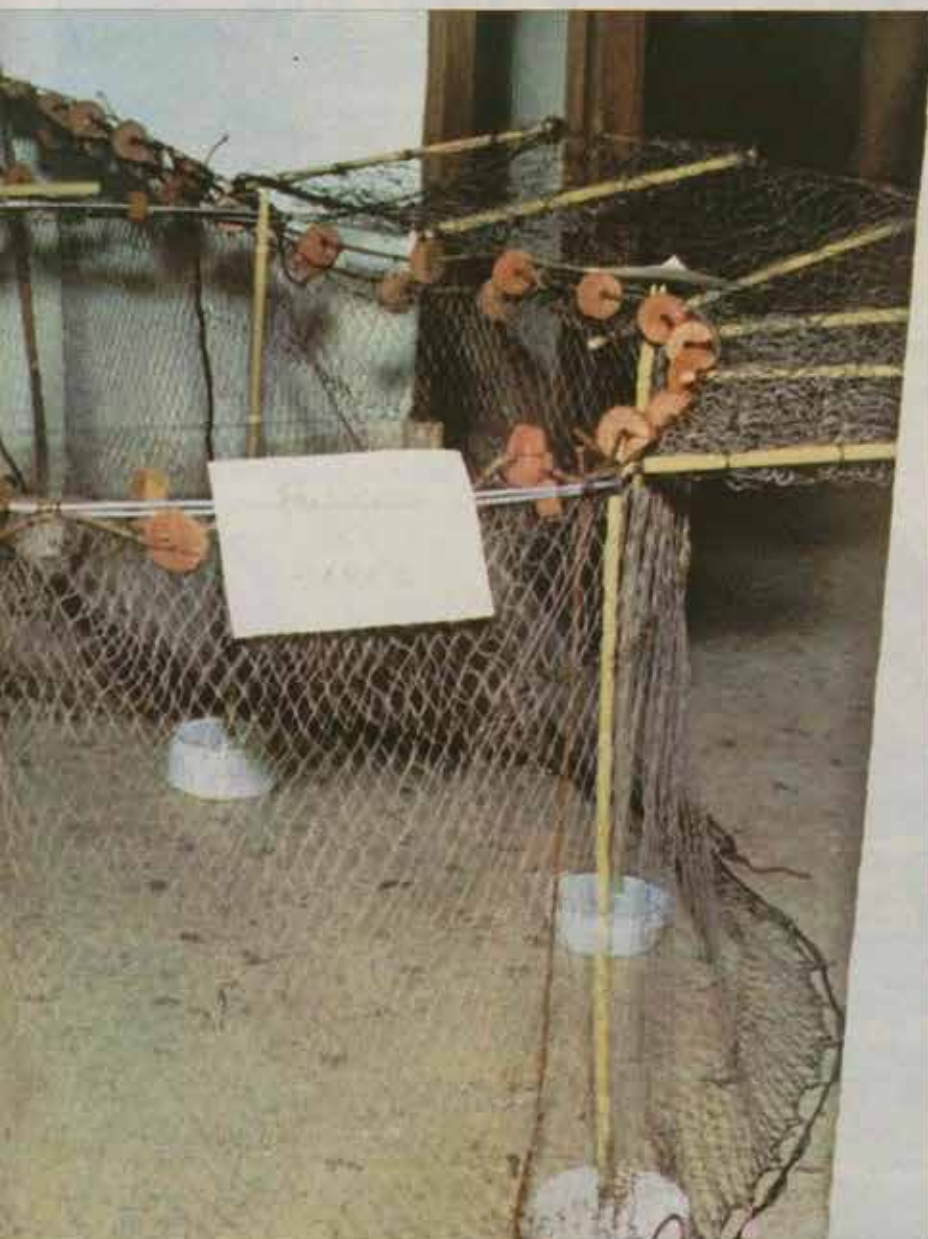


TRASMALLO NORMAL, TRASMALLO MACHO Y HEMBRA, MORENEL PARA LA PESCA DE LA «MORENA».—El trasmallo es un arte de origen español. De fondo, sedentario y muy corriente en toda nuestra costa. El de la fotografía recibe el nombre de trasmallo «macho y hembra», por sólo cubrir la triple red los dos tercios bajos de la jarcia.

El «morenel» es una nasa construida de juncos, uferte, y muy usada en levante para la pesca de la «morena», congrio, mero, etc. Suele tener alrededor de un metro de altura y de 40 a 60 cm. de diámetro en su parte más ancha.



NUDOS y empalmes con cable y cabo.



MAMPARRA.—Arte empleado para la pesca de la sardina y otras especies pelágicas. Se usa con luz. Artes de forma rectangular. Su longitud reglamentaria, hoy día, es de 330 metros.

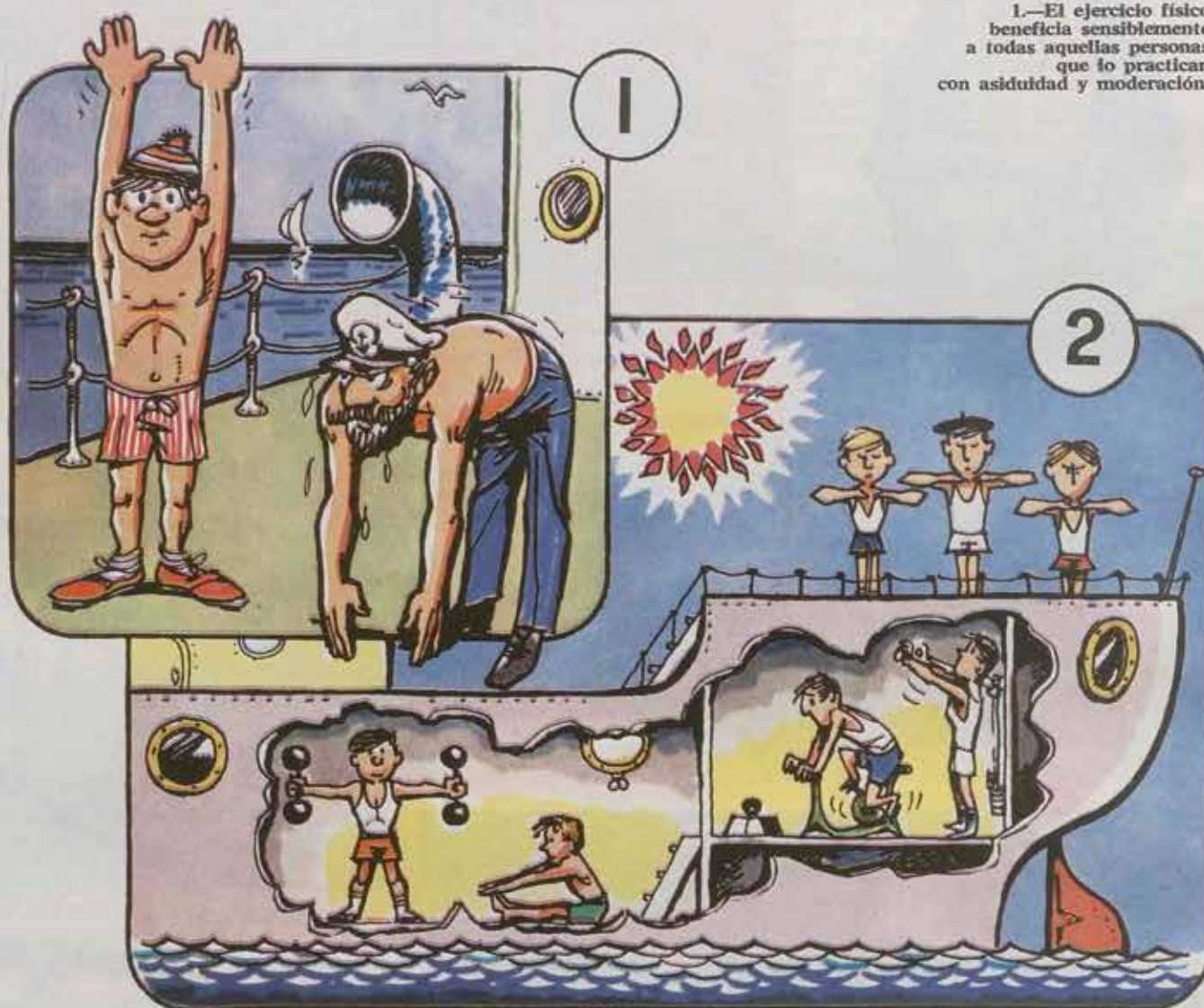
EJERCICIO FISICO

En todos los cuerpos y en todas las edades es necesario el ejercicio físico, puesto que va a beneficiar a todo el organismo, y principalmente al aparato circulatorio, sistema muscular y nervioso (siempre, claro está, que no se abuse y se llegue al cansancio).

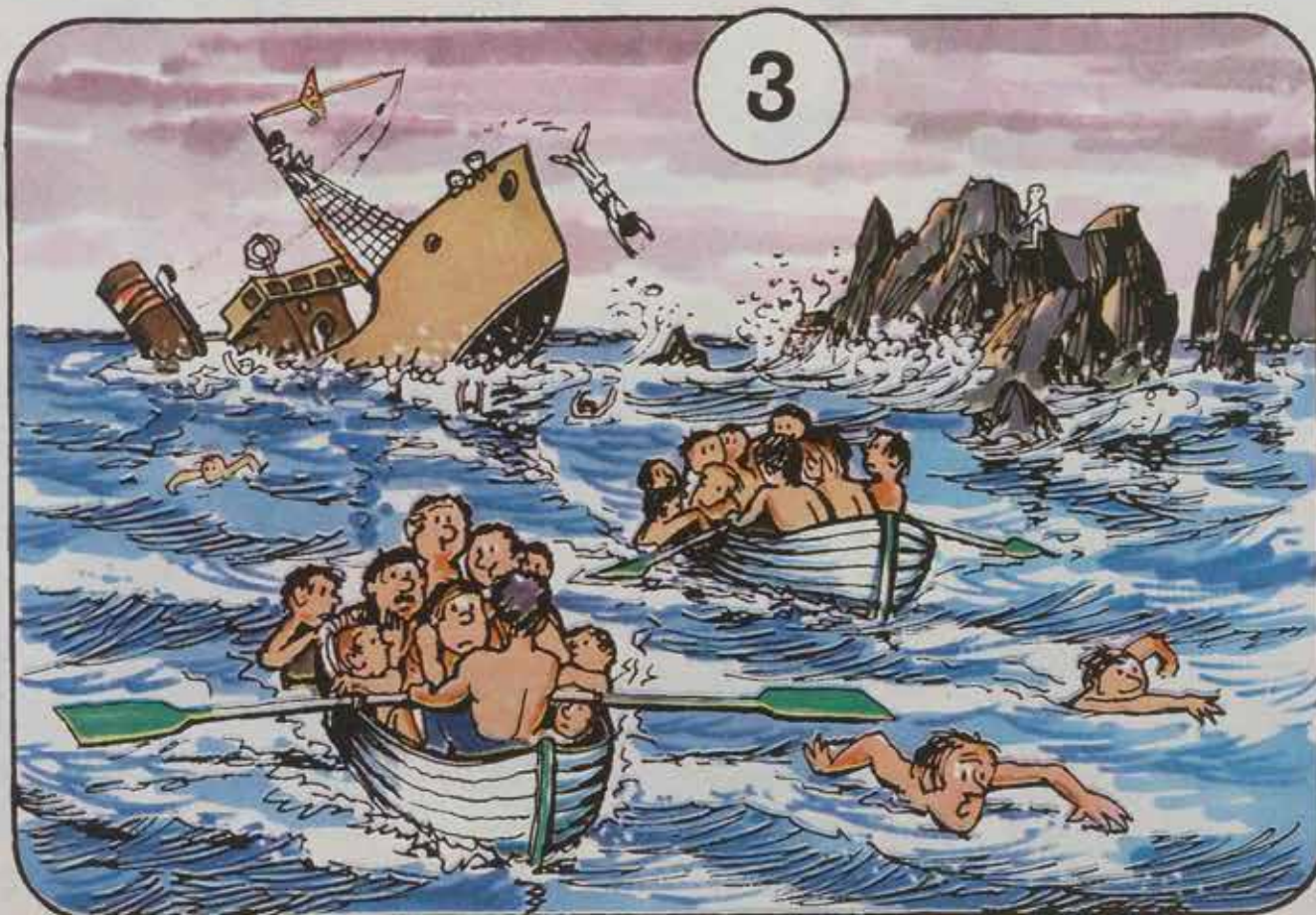
El hombre del mar, precisamente por vivir en un espacio muy reducido y realizar en él largas y duraderas travesías, se convierte en un ser de vida muy sedentaria, con los peligros que ello conlleva; de ahí que debe tratar de compensar su inactividad con la dedicación, todos los días un rato, a la práctica de algún ejercicio físico, procurando tener la precaución de no realizarlo inmediatamente después de levantarse, tras el reparador sueño, ya que podría sobrevenir pronto la fatiga y en tal caso no sería beneficioso.

Por la conexión que tiene con el quehacer profesional, el hombre del mar, siempre que le fuera posible, debería practicar la natación y el remo, que en los casos y operaciones de salvamento y socorrismo le serían, además, de gran utilidad.

1.—El ejercicio físico beneficia sensiblemente a todas aquellas personas que lo practican con asiduidad y moderación.



2.—En un barco, por tener un reducido espacio vital, es muy importante el poder disponer de algunos aparatos sencillos que nos facilitarían la realización de ejercicios y el mantenernos en buen estado de salud.



3.—Los tripulantes que practiquen el remo y la natación habitualmente se encontrarán en condiciones inmejorables, tanto en cuanto a su seguridad personal como en la ayuda que podrán prestar en los casos de salvamento o de naufragio.



La mejor iluminación que hay es la natural.

ILUMINACION

Una buena iluminación es necesaria, no solamente porque así la estancia resulta más alegre, sino también porque así se evita la fatiga de la vista y disminuyen los accidentes de trabajo.

La iluminación natural es la ideal, pero aquí nos plantea dos problemas: el que únicamente nos proporciona luz durante un determinado número de horas al día y el que hay zonas del barco, como las situadas en las estructuras bajas, que no disponen de aberturas al exterior, y si disponen de ellas, como por razones de seguridad son muy reducidas, ofrecen, por tanto, muy pocas posibilidades de iluminación. Por esto, desde tiempos remotos se viene recurriendo a la iluminación artificial, que hoy día utiliza como fuente energética la electricidad.

La iluminación por la bombilla eléctrica desnuda produce deslumbramientos y fatiga del ojo; por ello es conveniente que en los lugares de trabajo



En los barcos, los puntos de iluminación han de ser fijos, para evitar que oscilen con los movimientos y que ocasionen dificultades en la visión.

la luz sea semidirecta, que se obtiene mediante unas pantallas que envían la mayor parte de la luz hacia abajo y el resto hacia el techo y los costados. La intensidad de la luz dependerá del lugar y de la actividad que haya que desarrollar en él.

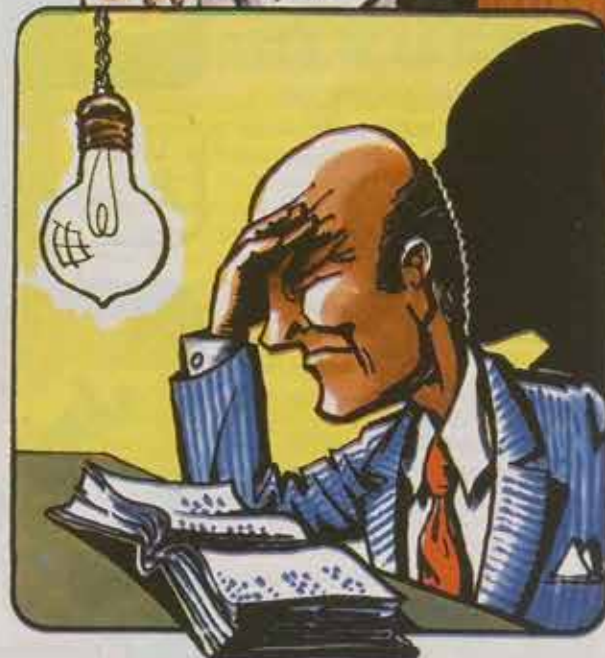
Los puntos de luz, que se instala-

rán de manera que proporcionen una iluminación uniforme en los diferentes lugares, evitando las zonas de sombra, han de ser fijos, para evitar que oscilen con los movimientos del buque.

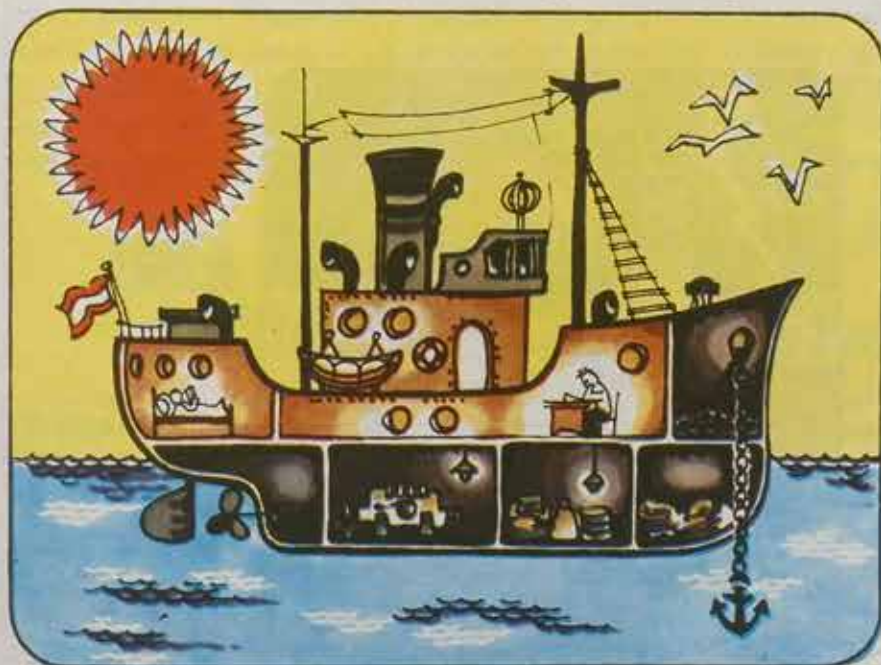
Los puntos de luz situados en el exterior hay que montarlos teniendo en cuenta que han de sufrir la acción

de la intemperie: lluvia y temporales.

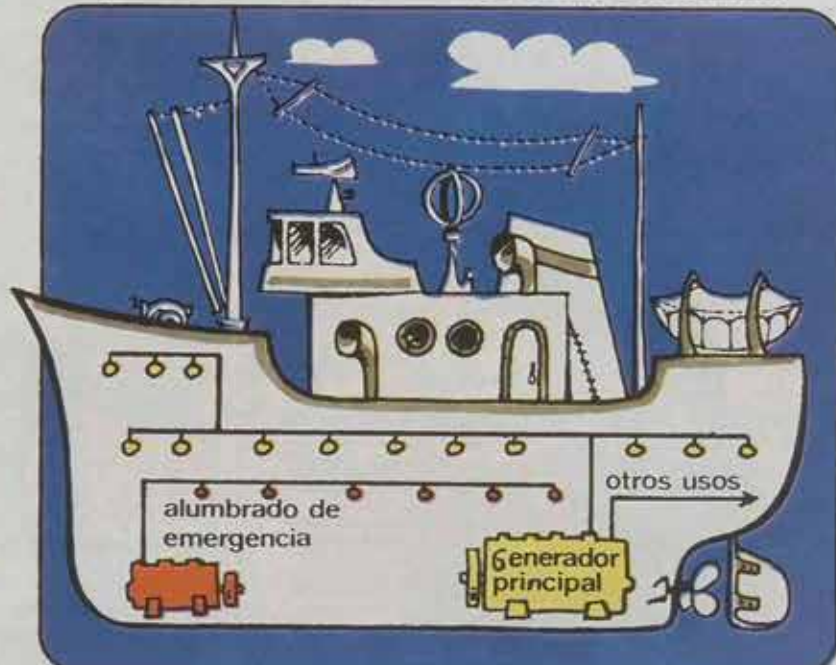
Es muy importante el tener siempre a punto una línea de emergencia, que asegure la iluminación de las partes más importantes del barco en caso de avería de la línea principal, que ha de depender de un generador autónomo y dedicado a ese cometido.



La bombilla eléctrica desnuda no es buena. Hay que procurar que la luz no sea directa, lo que se consigue fácilmente mediante el uso de pantallas.



La luz natural no tiene acceso más que a muy pocas zonas del buque, por lo que hay que recurrir a la iluminación artificial, que nos mejorará la visión en las estancias interiores.

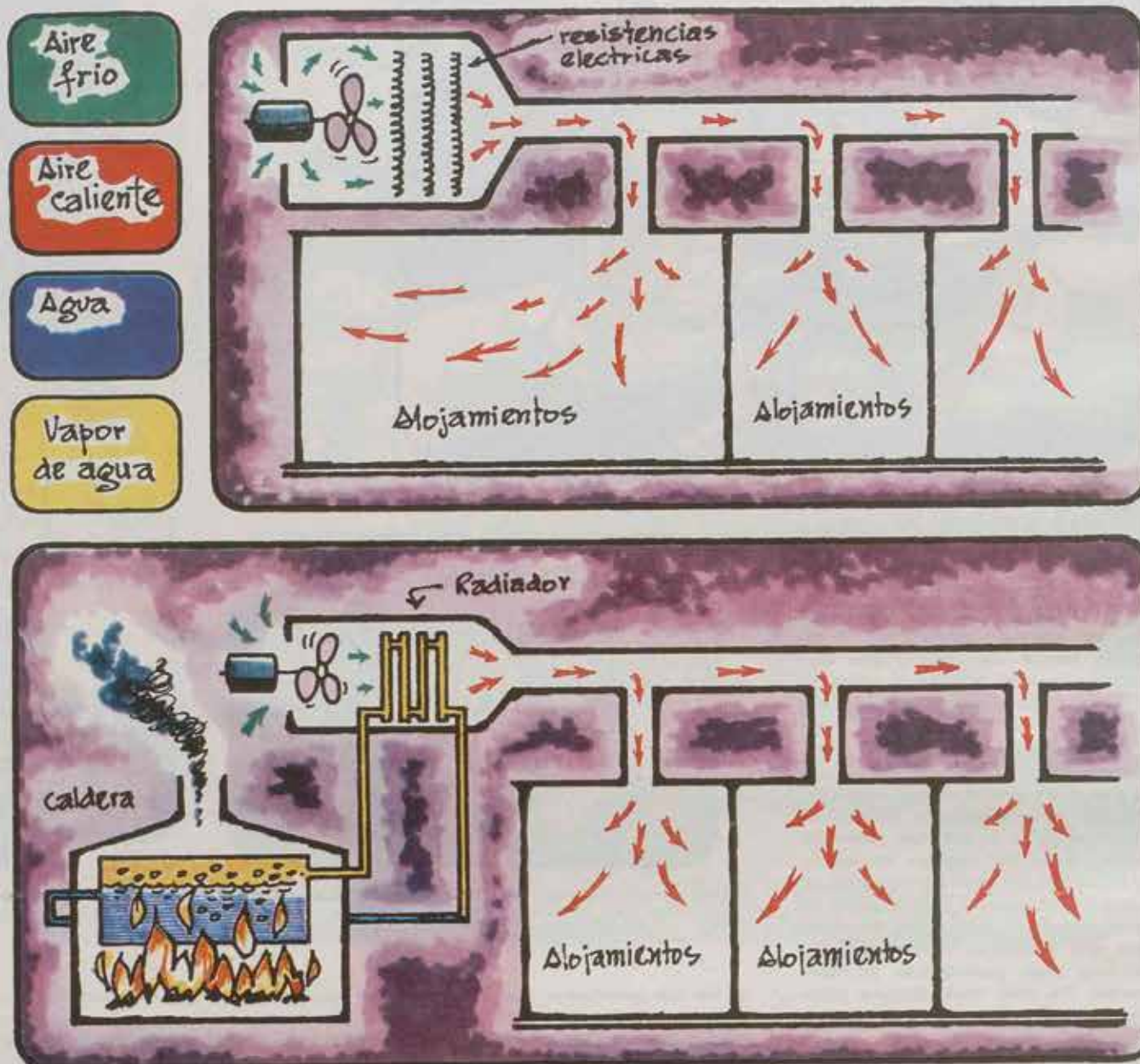


El alumbrado de emergencia debe existir y someterse a revisiones periódicas, con la finalidad de que esté siempre a punto, pues puede ser necesario recurrir a él en cualquier momento.

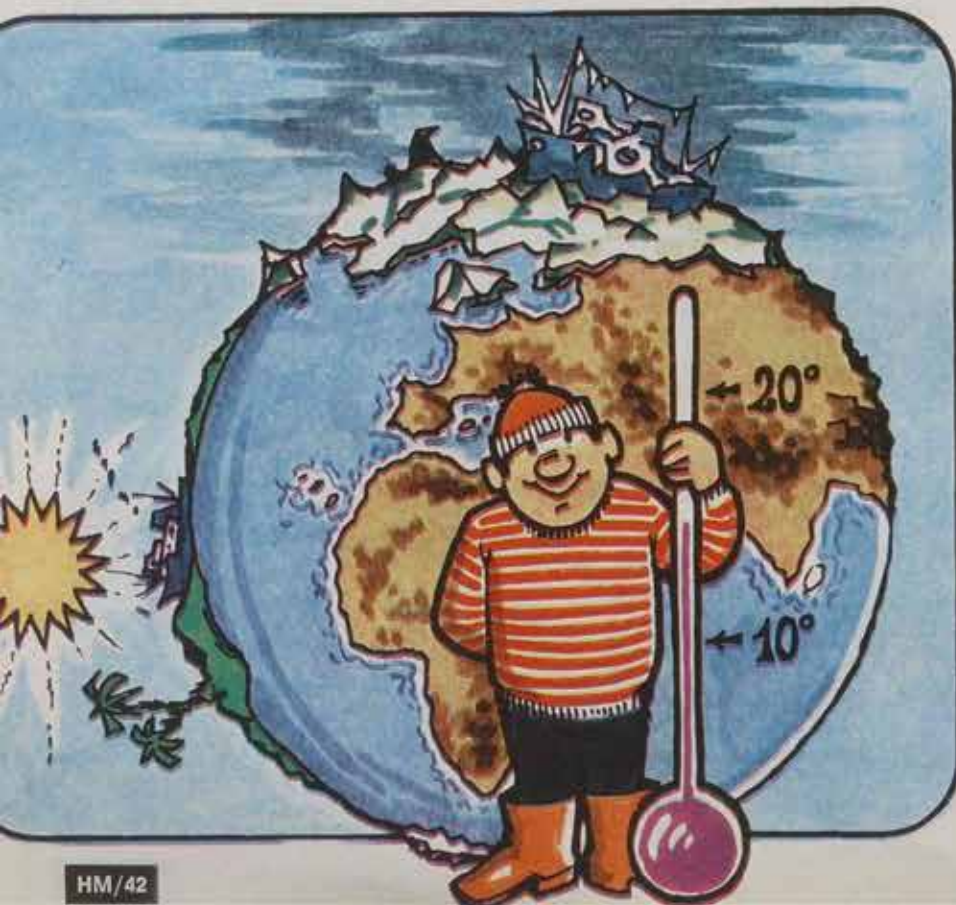
CALEFACCION

Hay muchos barcos que navegan por rutas que en poco tiempo atraviesan climas diferentes; de ahí que sea necesario el uso de la calefacción para evitar la pérdida de calor en los tripulantes, pues de lo contrario podrían perder eficiencia en el trabajo, enfermarse y hasta accidentarse. Los medios de más uso son el de la calefacción por vapor de agua, por su rendimiento y seguridad, y de aire caliente, utilizando para ello el aire de ventilación, que se calienta previamente. La temperatura debe de ser uniforme en todas las partes de la estancia y no ha de ser superior a los 20° ni estar por debajo de los 10°.

La temperatura en las zonas habitadas de un barco debe oscilar entre los 10 y los 20 grados centígrados.



Esquemas de calefacción utilizando el aire de ventilación, que se ha calentado previamente.



ILUMINACIÓN

(Viene de la página anterior)

Los puntos de luz situados en la intemperie deben estar muy bien protegidos si queremos que cumplan su misión.

BLANES

PESCA INSOLITA

BLANES (Gerona).—Un tiburón-ballena, que midió seis metros y medio de longitud, y con un peso de 2.200 kilos de peso, fue capturado por las redes de la barca de pesca de arrastre «Bahía de Blanes», que ante las dimensiones del animal llevaron su captura hasta la playa, sin sacarlo del agua.

El animal, que ha sido puesto a flote, ha atraído a gran número de curiosos al puerto de Blanes para contemplarlo.

TARRAGONA

POSIBLE BOLSA PETROLIFERA CERCA DE LA COSTA

TARRAGONA.—Hasta el momento no ha habido confirmación ni desmentido oficial por parte de la Delegación de Industria de Tarragona ni por la empresa petrolífera norteamericana Amoco sobre la noticia de haber surgido petróleo a 21 kilómetros del puerto de Tarragona, donde se encuentra anclada, desde primeros de marzo, la plataforma Sedco de prospecciones submarinas. A primeros de abril, se dio a conocer una nota oficial del Ministerio de Industria de que se habían detectado indicios de gas cuando la perforación sobrepasaba algo más de los 1.200 metros.

La bolsa a la que parece haberse llegado ahora, cuando la prospección alcanza los 1.300 metros, puede contar con grandes posibilidades. La compañía que lleva a cabo las prospecciones es Medosa, en la que participa el INI con un 15 por 100 y es mayoritaria la empresa Amoco, con participaciones también de algunas otras empresas extranjeras.

Las prospecciones petrolíferas submarinas se iniciaron en la costa tarraconense en 1970 y la fecha de producción inicial fue el 19 de febrero de 1973, cuando se abrieron los controles de seguridad en el pozo Amposta Marino C-2.

MAS MERCANCIAS EN PUERTO DURANTE 1974

TARRAGONA.—El total de mercancías cargadas y descargadas en el puerto de Tarragona durante el pasado año fue de 6.601.609 toneladas, según cifras dadas a conocer por la Junta de Obras. Ello supone un incremento de 587.000 toneladas con respecto a 1973.

De este total, el 50 por 100 fueron productos petrolíferos, algo más de treinta graneles sólidos, el 11 por ciento carga general y el resto líquido no petrolífero. Las mercancías descargadas representaron el 86 por 100 del total.

Por lo que respecta a la pesca, el volumen total es de 11.000 toneladas, con un aumento del 33 por 100 respecto al año anterior, y en cuanto al tráfico representó 29.113 toneladas, con un aumento del 17 por ciento.

En el mismo período de tiempo se han puesto en marcha obras de mejora como son la ampliación del abrigo del puerto, muelle adosado al nuevo contradique, prolongación del muelle de Aragón y ampliación del de petroleros.

MARINO MERCANTE ESPAÑOL

Puede informarse en nuestras representaciones diplomáticas o en las Delegaciones del Instituto Español de Emigración o del Instituto Social de la Marina de sus derechos con relación a la Seguridad Social española, si está navegando o va a navegar en buques de bandera extranjera.

Es importante. En su propio beneficio, no debe dejarlo para otra oportunidad.



BARCELONA

DON FERNANDO SUAREZ, CON EL CONSEJO PROVINCIAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA DE BARCELONA

En su reciente viaje oficial realizado a Barcelona, el vicepresidente tercero del Gobierno y ministro de Trabajo, don Fernando Suárez González, recibió en audiencia al Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina.

Después de serle presentados los consejeros por el delegado provincial del citado organismo en la Ciudad Condal, el presidente del Consejo, señor Zuazu Garnica, informó al ministro de la composición y actividades del órgano gestor que representa, así como de las características del sector marítimo-pesquero; el señor Zuazu ofreció al ministro la más absoluta y leal colaboración de todo el Consejo.

El ministro correspondió a las palabras del presidente alentando al Consejo a seguir en la misma línea de servicio y a procurar por todos los medios y con imaginación el perfeccionamiento de las atenciones que respecto a los trabajadores de la mar tiene encomendadas el Instituto Social de la Marina, contribuyendo así a lograr el equilibrio entre los distintos sectores para la realización de una auténtica tarea de justicia social.

LINEA MARITIMA A ESTAMBUL

Una nueva línea marítima de pasaje, que enlazará Barcelona con Oriente Próximo, será inaugurada el próximo día 10 de abril, cuando recale en el puerto barcelonés la motonave «San Giorgio».

Dicha línea, a cargo de la Compañía Adriática de Navegación, tendrá un servicio regular de catorce días, y estará cubierta por dos buques, el «San Giorgio» y el «San Marcos», teniendo su terminal en los puertos de Estambul, Esmirna y Pireo, en el Próximo Oriente.

Los cruceros, de carácter turístico, harán escala igualmente en Génova, Nápoles y Mesina, en sus viajes de ida y vuelta y ofrecen la oportunidad de visitar Roma con ocasión del Año Santo.

BADALONA

HABRA PUERTO DEPORTIVO

BADALONA (Barcelona).—Badalona tendrá puerto, ya que el Ayuntamiento de esta ciudad, por diecisiete votos contra tres, con la ausencia del teniente de alcalde señor Llegal, así lo ha decidido en el curso de la sesión plenaria celebrada este mediodía, como continuación de la que tuvo que ser suspendida a la medianoche del pasado jueves.

Hubo en la sesión diversas intervenciones por parte de los concejales, unas a favor y otras en contra de la construcción del puerto deportivo-pesquero, y el público, que llenaba por completo la sala, tuvo que ser llamado al orden en diversas ocasiones, por el alcalde.

EN TARRAGONA SI HARAN VEDA PARA EL ARRASTRE

El día 15 de abril comenzó, como en años anteriores, la veda para la pesca de arrastre, de dos meses de duración, en la provincia de Tarragona. Esta veda, considerada corriente en los medios pesqueros antes de la última reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, se ha visto rodeada en esta primavera de circunstancias distintas al afectar sólo a esta provincia.

En el número de febrero de HOJA DEL MAR publicábamos los acuerdos de la VI Reunión de la Comisión Permanente, celebrada en Valencia, y en el punto cuarto se decía: «Ante la petición formulada por la representación de Castellón para suprimir su veda total de primavera, los vocales no se oponen a la misma y acuerdan informarla favorablemente. La representación de Tarragona presenta una moción en contra, si bien declara que en el caso de que la Administración hiciera suyo el acuerdo de la Comisión, solicita que también en su provincia sea suprimida la veda».

La representación de Tarragona reconsideró después la solicitud mencionada y formuló petición a la superioridad para seguir la veda al igual que en años anteriores.

CRITERIOS SOBRE LA VEDA EN ESTA ZONA

El sincero convencimiento de una gran mayoría de pescadores sobre los beneficios de la veda, que se ha venido manteniendo desde la primavera de 1962 (adoptada por el Plan Experimental de Pesca de Arrastre de Castellón y Distrito Marítimo de San Carlos de la Rápita y secundada por las restantes Cofradías Sindicales de Pescadores de Tarragona) ha llevado a estimar que de no continuarse se retrocedería a situaciones económicas hoy superadas.

Recientemente, en estas mismas páginas, «Cartas al Director», se ha abogado por la continuidad de la veda, incluso por su extensión a zonas más amplias. Asimismo, en un documentado trabajo publicado en esta revista, del prestigioso científico del Instituto de Investigaciones Pesqueras, doctor don Manuel Gómez Larrañeta, uno de los firmes puntales del Plan Experimental («El incomprensible fin de un plan experimental de espléndidos resultados»).

Los resultados iniciales de aquella experiencia en pesca de arrastre fueron expuestos en la VII Sesión del Consejo General de Pesca del Mediterráneo (FAO, Roma, 1965). El que esto firma publicó en HOJA DEL MAR estudios sobre la evolución de la producción y rendimientos de los años 1961-1966, duración del Plan.

EVOLUCION DE LA SITUACION

La situación del sector pesquero de arrastre sobre la que se basó la implantación del Plan Experimental (en el que recordemos que la veda, en un principio de tres meses de duración, venía acompañada de reducción de horarios, dejar de pescar los sábados, incremento de la medida de la malla del copo hasta 20 milímetros, mantener fijo el número de barcos, no aumentar las potencias, vigilancia de fondos y mallas, etc., etc.) ha evolucionado. Aparte posiciones contrarias a este tipo de vedas, puestas de manifiesto en repetidas ocasiones por algunas representaciones pesqueras, en los medios técnicos y científicos se considera que la veda, tal y como se ha venido observando desde 1966, por sí sola, contribuye, pero no es suficiente para evitar la sobrepesca. El incremento de potencias de los motores se ha disparado. La flota de arrastre ha sido incrementada con nuevas construcciones. Los precios (el global de las capturas ha bajado) han dado una nueva fisonomía al sector. Los mercados precisan de un abastecimiento regular siendo peligroso un vacío de suministro. Las tripulaciones han de contar con una continuidad en el trabajo. El libre movimiento de pesqueros no encuentra facilidades en algunas zonas, etcétera, etcétera.

En recientes manifestaciones a la prensa, el presidente del Sindicato Provincial de la Pesca de Castellón dijo: «Es evidente

• PERO NO ES SUFICIENTE Y SE ESPERA UNA ORDENACION GENERAL DE LA PESCA EN EL MEDITERRANEO.

que los resultados de estas medidas han sido muy satisfactorios, pero los pescadores castellanense se oponen rotundamente al sistema de vedas parciales. Si el mar es de todos, todos han de contribuir al mantenimiento y conservación de sus recursos». Y luego manifiesta que «los pescadores castellanenses al salir fuera de las aguas provinciales y pretender desembarcar sus capturas en otros puertos han sido sometidos a toda clase de presiones y violencias».

NORMAS DE CARACTER GENERAL

Es creencia general en esta zona que esta va a ser la última veda de estas características. Las experiencias obtenidas en el Plan, en la continuidad de las vedas, en las relaciones entre los pescadores de distintas provincias, dan elementos suficientes de juicio para unas normas generalizadas.

Se espera una próxima ordenación y regulación de la actividad pesquera, con carácter general para todo el Mediterráneo con objeto de corregir la sobrepesca que viene deteriorando la relación inversión-rendimiento y prevenir posibles situaciones desagradables entre hombres que han de compartir la mar y sus riesgos. ■ **LUIS MILLAN ROCA.**

¿VUELVEN A LAS ANDADAS



José Falomir Martínez.



Juan Bautista Mesado.

SE LEVANTA LA VEDA,

CASTELLÓN De nuestro enviado especial).—Desde 1962, Castellón respetó escrupulosamente la veda para la pesca de arrastre durante dos meses cada año (del 15 de abril al 15 de junio). Este año de 1975 la veda ha sido levantada por decisión de la mayoría de las Cofradías de la provincia. Entre estas dos fechas, y sobre todo entre estas dos decisiones, la pesca de Castellón ha sufrido una serie de transformaciones que en alguna medida explican el cambio.

En primer lugar, creo que hay que dejar constancia de las razones que impulsaron la conveniencia de aplicar una medida tan radical como es la veda. El Mediterráneo, y más concretamente las costas de Castellón, estaban disminuyendo alarmantemente el total de las especies que habitaban en sus aguas. El factor condicionante y fundamental de esta escasez era, y es, la sobrepesca. Los científicos del Instituto de Investigaciones Pesqueras aconsejaron, tras una serie de estudios, la aplicación de un Plan Experimental de Pesca para aquellas aguas. Plan en el que resultaba necesario disminuir el ritmo de extracción del pescado, e incluso abandonar totalmente la pesca durante un tiempo cada año, a más de respetar unos tamaños mínimos y unas distancias de la costa también mínimas. Seis años más tarde, el Plan Experimental terminaba con un rotundo éxito, puesto que las especies recobraron su vitalidad, mejorando muy considerablemente la media de las capturas por embarcación. Por acuerdo de los pescadores se decide continuar la veda, pero no otros factores que a la larga serán enormemente perjudiciales para todo el sector. Entre éstos destacamos el espectacular aumento de la potencia pesquera. No resulta infrecuente el escuchar cómo un puerto

pesquero ha multiplicado por diez el total del caballaje de sus embarcaciones, en períodos relativamente cortos de tiempo. Ello supone, sobre todo en un tipo de pesca como es el arrastre, el que una embarcación en un mismo número de horas, pero con un motor más potente, realiza el mismo trabajo de varias embarcaciones de menos caballaje. En una palabra, la sobrepesca se ve multiplicada en igual proporción que la potencia de las máquinas.

La medida de levantar la veda ha sido duramente criticada por los expertos biólogos; sin embargo, suponemos que criticarán en igual medida la falta de control en el aumento desmedido de la potencia de las embarcaciones, o la ausencia de vigilancia para que se cumplan los tamaños mínimos de las mallas de los copos y, por lo tanto, de los peces capturados. El problema se complica, pues, al aumentar el caballaje, lo que también aumenta son los costos de construcción y mantenimiento de las embarcaciones, con lo que los armadores necesitan cada vez más de una alta rentabilidad económica para amortizar las inversiones, es decir, que cada vez resulta más difícil tener los barcos amarrados durante semanas o meses.

No es nuestra intención juzgar las ventajas

MEDIDAS QUE ADOPTARÍA UN BIÓLOGO

MALLA ADECUADA, CONTROL DEL ESFUERZO Y VEDA

EN realidad, las pesquerías mediterráneas actuales se desarrollan atacando dos áreas geográficamente distintas: plataforma y talud. La explotación del talud, más allá de los 200 metros aproximadamente, es en realidad reciente si se piensa en la antigüedad de las explotaciones de plataforma —en realidad nos referimos a las pescas de arrastre únicamente. Mientras se entiende por plataforma las planicies submarinas hasta la profundidad antes mencionada, el talud lleva a nuestra mente la idea de un fondo muy inclinado y abrupto. Pero no terminan aquí las diferencias; mientras en la mayor parte de la costa mediterránea española la plataforma como tal es estrecha y el talud deviene cercano y, por tanto, fácilmente explotable, en algunas áreas la plataforma es muy amplia, muy suave y el talud, aparte de estar sumamente alejado, es casi imposible de explotar debido a su gran pendiente que más puede parangonarse con un acantilado que con un suave declive. El aspecto biológico

es también distinto en la plataforma y en el talud y conste que seguimos refiriéndonos exclusivamente a animales de fondo. En la plataforma se encuentran gran cantidad de especies, la mayoría de ellas comerciales, y entre las que se encuentran la merluza joven o pescadilla, la mollera, especialmente importante es el salmónete y muchas otras especies de incalculable valor comercial, especialmente en este mar nuestro donde nada se tira y todo tiene su valor. En el talud, si bien se encuentran especies de gran estima, como son la gamba roja, la cigala o maganto, algunos pocos ejemplares de merluzas relativamente grandes, brótolas y especialmente la bacaladilla, su comportamiento —en especial para las dos más importantes, la gamba junto con la cigala y la bacaladilla— se muestra ligeramente distinto del comportamiento de las especies propias de la plataforma continental. Volviendo a esta última parcela, no solamente el interés que de por sí tiene su pesquería, sino el estado de indudable

agotamiento en que se encuentran en muchos lugares, debido a la facilidad que su misma estructura supone para el arrastre como al hecho de ser la más cercana a la costa y por ende la tradicional, es el lugar idóneo donde se concentran las crías de muchas de las especies de mayor interés comercial, todo ello hace que deba ser expresamente protegida. Protección que debe abarcar no sólo un adecuado equilibrio entre la capacidad de mantenimiento de los cardúmenes, sino muy especialmente la protección de los juveniles, que en breve entrarán a constituir parte integrante de la pesquería.

Cierto que estas dificultades pueden ser obvias de varias formas, pero todas ellas se reducen a colocar la presión pesquera, el esfuerzo de pesca que se está ejerciendo, al nivel adecuado para evitar el progresivo deterioro de la misma pesquería en perjuicio de la propia pesca. Ahora bien, esta situación o recomendación que podríamos considerar teórica ha de tener, para

ser eficaz, una vertiente práctica y fácilmente realizable: no nos cansaremos de abogar en pro de una malla adecuada para conseguir que los ejemplares de tamaño inferior al reglamento y conveniente puedan escapar por las mallas del copo, al menos en su mayoría, pero quizá sea útil dejar descansar la pesca durante ciertas temporadas. Esta medida, que ha de reconocer drástica en extremo, se ha mostrado especialmente válida en pesquerías cuyo estado de agotamiento parecían preludiar más la muerte próxima que un ágil resurgimiento: la aplicación de una malla, el control del esfuerzo y la aplicación de una veda hicieron el milagro.

Las pescas de plataforma, a diferencia de lo que hoy por hoy pueda suceder en el talud, deben ser muy cuidadosamente protegidas y las fórmulas que fueron válidas ayer serán, sin duda, capaces en la actualidad de evitarnos situaciones que quisiéramos considerar ya superadas para la industria de la pesca. ■ **CARLOS BAS.**

LOS PESCADORES CASTELLONENSES?



Eliseo Castell Llopis.



Daniel Prats Guzmán.



Juan Bautista Castell Llopis.

PALMA DE MALLORCA

QUE LAS EMBARCACIONES FORASTERAS SE ABSTENGAN DE VENDER LA PESCA EN BALEARES

- SE CELEBRO UNA REUNION EN PALMA PARA TRATAR DE LA PROBLEMÁTICA PESQUERA EN EL ARCHIPIELAGO.

PALMA DE MALLORCA, 4.—En la Casa Sindical, y bajo la presidencia de don Miguel Massutí Oliver, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca de Baleares, y don Gonzalo de la Peña García, presidente del Sindicato Provincial de la Pesca de Tarragona, se reunieron representantes de los armadores de las dos provincias para cambiar impresiones sobre el desplazamiento a Baleares de los barcos de pesca de Tarragona, según se había venido haciendo desde muchos años atrás.

Los armadores de Baleares insistieron en lo expuesto con ocasión de la última reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, celebrada en Valencia, y en un aparte de la misma, sobre la conveniencia de que los barcos foráneos se abstengan de vender la pesca capturada en aquellas aguas en Lonjas de Baleares, salvo casos de fuerza mayor.

La representación de Tarragona puso de manifiesto que el número de embarcaciones propias, que probablemente estarían en disposición de pescar en aquellas aguas, sería, como en campañas anteriores, de unas veinte.

Se habló ampliamente sobre comercialización, contenedores y costes de transportes, probabilidad de crear mejores cadenas de distribución, nuevos mercados en la Península, frigoríficos. En todo momento la presidencia actuó en busca de ideas y soluciones en beneficio de las partes interesadas, insistiendo la de Baleares en que la venta de las capturas de las embarcaciones que allí se desplacen fuera efectuada en Lonjas de la Península, dadas las dificultades de absorción de la producción por el mercado insular, lo que al decir de los armadores afectados, en las presentes circunstancias no resulta rentable.

Terminado el diálogo, los señores Massutí y De la Peña fueron recibidos por el señor delegado provincial de Sindicatos, al que expusieron el desarrollo de la reunión, que se interesó vivamente por todo lo relativo al sector pesquero.

Ya en prensa esta información, se prepara un coloquio en el laboratorio del Instituto Español de Oceanografía sobre técnicas de conservación y transporte de la pesca que permita el consumo en fresco en óptimas condiciones. ■ MILLAN.

DEFINITIVAMENTE, EN CASTELLON

o desventajas de una decisión como la que han adoptado los pescadores castellonenses. Nos limitamos a exponer los hechos, contados por sus protagonistas, y en esta exposición las razones científicas no pueden dejar de lado las razones económicas y sociales. Quizá el problema no sea tanto el de respetar unas vedas recomendadas por los expertos como el de recabar una ordenación racional de toda la industria pesquera en todas sus fases, no sólo la extractiva, sino también la de comercialización y construcción.

acompañada de una vigilancia estrecha, porque de lo contrario las recomendaciones se quedan en el papel. «Castellón ciudad ha votado en contra de la veda desde hace doce años; sin embargo, como éramos minoría la respetábamos, y nos íbamos a faenar a otras provincias, pero allí surgían los problemas. En Sagunto concretamente no nos dejaban descargar el pescado. El problema de la venta aquí es que estamos demasiado lejos para venderlo a Barcelona, nuestro pescado se vende para la provincia, y, claro, cuando salen todos los arrastreros

EN FAVOR DE LA VEDA

Don Daniel Prats Guzmán es el patrón mayor de la Cofradía de Benicarló. Ellos votaron a favor de la veda: «Es mejor. Aquí hemos visto la diferencia antes y después del Plan Experimental Pesquero y creemos que la veda benefició mucho a la pesca de la zona. La prueba de que todo marchaba bien es que aumentaron las embarcaciones y su potencia; si hubiera ido mal habría ocurrido lo contrario. El problema es que por falta de vigilancia no se cumplen ni siquiera las vedas parciales. Durante el Plan había una vigilancia mucho mejor, pero después se ha abandonado. En la actualidad hay una lancha, pero su labor es prácticamente nula».

Los pescadores de Benicarló amarraron durante dos días en señal de protesta por no continuar la veda de los otros años; sin embargo, «aceptamos el levantamiento de la medida, porque somos minoría».

Uno de los problemas específicos de Benicarló y Vinaroz es que suelen faenar sus embarcaciones en aguas próximas a San Carlos de la Rápita (Tarragona). En esta provincia han decidido continuar con la veda, por lo que el problema para estas dos Cofradías de Castellón era el lugar donde faenar. Pero dejemos la palabra a don Juan Bautista Castell Llopis, secretario de la Cofradía de Vinaroz, para que nos explique su solución.

UN ACUERDO QUE SATISFACE A TODOS

«El pasado 18 de abril se llegó a un acuerdo con los de San Carlos de la Rápita, en una reunión presidida por el señor Masip, de la Comisión Técnica de Pesca del Mediterráneo. Se ha delimitado la zona con una línea de enfilación de Peña Bel-Sol de Riu (demora verdadera 108 grados), ello quiere decir que nuestras embarcaciones y las de San Carlos podrán faenar donde solían hacerlo tradicionalmente mientras dura la veda en Tarragona. Bueno, no en todas las partes, pero sí en las delimitadas en estas reuniones».

El señor Castell me explica que en Vinaroz se protestó por la medida (estuvieron con los barcos amarrados durante cuatro días), porque otro de los problemas que tienen es la falta de hombres. Los barcos que se dedican sólo a la pesca de cerco les venía bien la veda, ya que al no poder faenar los arrastreros se enrolaban los pescadores en los de cerco. (Hay que aclarar que un barco de cerco necesita el triple de tripulantes que un arrastrero). Al no haber veda no hay pescadores suficientes. Con todo esperan solucionar el problema con la inmigración de pescadores de las provincias andaluzas.

En Vinaroz —me comenta el secretario—, el caballaje de las embarcaciones aumentó en un año 1.001 caballos, y en diez años, 10.000 caballos de potencia. Este es uno de los grandes problemas, éste y la falta de vigilancia.

A grandes rasgos estas son las impresiones de las gentes del mar de Castellón. Todos ellos tienen razones a favor y en contra de la veda. Aceptan el resultado de la votación (3 a 2, en favor del levantamiento de la veda) y coinciden todos ellos en la necesidad de dos medidas: el freno al aumento del caballaje y la necesidad de una vigilancia para que se cumplan las disposiciones acordadas. Dicho con otras palabras: abogan por la racionalización de la industria pesquera. ■ ANGEL S. HARGUINDEY.

● OPINIONES PARA TODOS LOS GUSTOS Y DOS PETICIONES COMUNES: FRENO AL AUMENTO DEL CABALLAJE DE LAS EMBARCACIONES Y UNA VIGILANCIA EFECTIVA DE LAS NORMAS PESQUERAS.

«SENTIDO DE LA PROPIEDAD» DE LAS AGUAS

Nos entrevistamos en primer lugar con el presidente del Sindicato Provincial de Pesca de Castellón, don Manuel Albiol Llorens. Y tras las primeras palabras surge la primera queja: «Nuestras embarcaciones en tiempo de veda faenaban en aguas de Valencia o Baleares. Tuvieron que dejar de hacerlo, porque recibían muy malos tratos. En algunos sitios no les dejaban vender las capturas, concretamente en Baleares. En Valencia era peor, porque ni siquiera les dejaban pescar. En cierta ocasión llegaron a amarrar sus barcos, porque estaban tres o cuatro de Castellón».

Ya en otra ocasión tuvimos oportunidad de escuchar quejas similares. En esto de la pesca, y suponemos que en otras actividades, cada puerto, zona o provincia tiene un especial sentido de la propiedad privada de sus aguas. Sin embargo, existen costumbres, como la de la anchova, por ejemplo, en las que no surgen estos tipos de incidentes entre embarcaciones de distintas provincias. Suponemos que a menor cantidad de capturas la rivalidad se agudiza, en cualquier caso no parece justo, pues como me señala el señor Albiol, «cuando en Castellón se levantaba la veda, dejábamos que vinieran a pescar las embarcaciones que quisieran, por eso comprendemos menos aún la actitud de los valencianos. Sin embargo, el principal problema, al menos así lo creemos, es el aumento de caballaje. Confiamos en que la Administración intervenga para frenar este aumento desproporcionado, porque sin una medida de ese tipo las vedas no sirven para nada. Estamos a la espera de la nueva Reglamentación pesquera del Mediterráneo y esperamos que se tengan en cuenta nuestras razones. Aceptaríamos la veda siempre que la Dirección General de Pesca dictara unas normas precisas y delimitara las zonas de veda en todo el Mediterráneo. Si el mar es patrimonio de todos, vamos a cuidarlo entre todos».

DIFFÍCIL COMERCIALIZACION

Ahora es don José Falomir Martínez, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Castellón, quien me comenta sus impresiones sobre los problemas de la zona: «El principal problema es la sobrepesca. La flota de la provincia aumentó demasiado. En la actualidad son 58.000 caballos de potencia los de la flota arrastrera de la provincia. En Castellón capital se duplicó el caballaje en cuatro años». Me insiste en la necesidad de que la veda debería de ir

suele bajar mucho el precio, al haber más cantidad».

Surge aquí un problema común para todas las costas: el de la comercialización. El tipo de subasta a la baja propicia las oscilaciones continuas en los precios, con lo que difícilmente se pueden hacer previsiones a largo plazo sobre la rentabilidad del esfuerzo y el capital invertido.

LO IMPORTANTE SON LAS MALLAS

Don Juan Bautista Mesado, patrón mayor de la Cofradía de Burriana, me explica que votaron en contra de la veda, porque al no poder faenar en otras aguas tenían que estar en paro dos meses, y eso no lo pueden resistir económicamente. «Yo creo que lo más importante es el tamaño de las mallas. Lo reglamentado es que sean de 18 milímetros, pero esto no se cumple, y claro, acaban con las especies. Las crías las tiran al mar después de pescadas, pero ya están muertas. Creo que ahora la situación es diferente a cuando lo del Plan Experimental; por lo tanto, las medidas también deberán serlo. Se necesitaría mayor vigilancia para lo de las mallas».

UNA POLICIA DEL MAR

En Peñíscola nos informa el secretario de la Cofradía, don Eliseo Castell Llopis, hay 34 embarcaciones de arrastre, de las cuales 18 se dedican exclusivamente a este tipo de pesca. Para ellos, los dos meses de veda eran dos meses de paro, por eso somos partidarios de que se levante la veda. «Sin embargo, no crea que no seríamos partidarios de una medida de ese tipo, lo que ocurre es que al no haber vigilancia no sirve para nada, salvo para que los barcos amarran un tiempo cada año. Después de los dos meses de prohibición no se respetan ni las millas ni las mallas, es decir, que lo logrado con sacrificio se estropea después en muy poco tiempo».

«En las carreteras vigila la Guardia Civil el que se cumplan las normas? —me pregunta el señor Castell—, pues igual tenían que hacer en la mar. Tuvimos hace tiempo cierta vigilancia, pero la teníamos que pagar entre todas las Cofradías, y yo no creo que a la Guardia Civil la paguen los camioneros y los taxistas. Si hubiera una buena vigilancia aceptaríamos la veda, porque sabemos que es mejor para todos».

Otro problema grave es el de la sobrepesca. Fijese aquí, en Peñíscola, desde el año 82 se aumentó el caballaje en un 400 por 100. Todo esto hace que la pesca sea cada vez menos rentable, y ello explica la emigración de la juventud».

CASTELLON

EL JEFE DEL ESTADO, PRESIDENTE DE HONOR DEL III CERTAMEN DE PESCA DEPORTIVA DEL ATUN

CASTELLON.—El Jefe del Estado ha aceptado la presidencia de honor del III Certamen Internacional de Pesca Deportiva del Atún del Mediterráneo. La vicepresidencia ha sido asimismo aceptada por el Príncipe de España.

La competición se celebrará en aguas del litoral castellonense a mediados del próximo agosto.

En el Gobierno Civil se han recibido las correspondientes comunicaciones aceptando el ofrecimiento de las Casas Civiles del Jefe del Estado y del Príncipe.

VALENCIA

CONCURSO HOMENAJE AL HOMBRE DEL MAR, CON PARTICIPACION DE 1.500 ESCOLARES

VALENCIA.—Organizado por la delegación provincial del Instituto Social de la Marina se ha celebrado en la Lonja de esta capital, y del 25 al 29 de abril, una interesante exposición de arte escolar sobre temas de la mar y de sus hombres.

Dicha exposición se ha montado con los numerosos trabajos de los casi mil quinientos escolares que, de los centros de Valencia y su provincia, se presentaron al Primer Concurso Homenaje del Hombre del Mar, y en el que se otorgaron numerosos premios en las siguientes modalidades: para trabajos literarios, trabajos de mosaico, trabajos fotográficos, trabajos pictóricos, trabajos de maquetas, trabajos escultóricos, presentación de objetos del mar y para la promoción del mar entre los niños de las escuelas.

PARALIZADA LA TERMINAL DE CONTENEDORES POR AVERIA EN LA GRUA

VALENCIA.—Desde el pasado día 7 de abril se encuentra prácticamente paralizada, por una avería, la terminal de contenedores del puerto de Valencia.

El referido día se abrió la caja de cambios de la grúa cuando se hallaba descargando el buque containero «Zim Haifa», y hasta ahora, la empresa concesionaria de la terminal Marítima Valenciana, S. A., no ha conseguido encontrar las piezas de recambio ni en Austria ni en Irlanda.

Ante esta falta de servicio, la empresa se ha visto obligada a encargar las piezas a un taller local, que las está haciendo prácticamente de artesanía, por lo que se calcula que la grúa no podrá funcionar hasta finales de la semana próxima.

Por causa de esta avería, no pudieron descargar su mercancía en este puerto dos grandes buques contenedores, uno Zim y otro de la Sea Land, que suelen mover en Valencia alrededor de 150 contenedores cada uno. Tampoco podrá ser atendido el buque «Tampa», también de la Sea Land, que se esperaba para dentro de pocos días.

Los buques que cargan contenedores menores de 40 pies, mal que bien se atienden por medio de dos grúas más pequeñas, pero con grandes retrasos y desplazamientos de lugar.

GANDIA

PROSPECCIONES PETROLIFERAS

GANDIA (Valencia).—Han comenzado las prospecciones petrolíferas marinas frente al puerto de Gandía, comenzaron a cargo de la plataforma sumergible «Penrod-70», que opera a unas doce millas de la costa, con un fondo marino de 84 metros.

Estas prospecciones las realiza la compañía ENPASA.

CARTAGENA

CONCURSO DE ARTES DE PESCA EN MINIATURA

● ORGANIZADO POR EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, SE CELEBRO EN AGUILAS Y SAN PEDRO DEL PINATAR.

CARTAGENA (Especial para HOJA DEL MAR).—En Aguilas y en San Pedro del Pinatar, poblaciones encuadradas en el distrito marítimo de Cartagena, se han celebrado sendos concursos de Artes de Pesca en Miniatura.

Organizado por el Instituto Social de la Marina dentro de su programa de actividades culturales y recreativas, se han presentado a los mismos la casi totalidad de las artes de pesca empleadas en el Sudeste español: chirreteras, nudos, gánguil, rayo, bonitolera, palangre al aire, peseta (boliche), sardinal, paranza, mamparra, transmallos, arrastres, traíña, y los típicos del Mar Menor: moruna, pantasana, pantasaleta y encañizada.

EN SAN PEDRO DEL PINATAR

En Pinatar, las artes presentadas fueron realizadas exclusivamente por pensionistas —algunos ya octogenarios—, y alcanzaron la cifra de 22 trabajos. Con objeto de facilitar la tarea del Jurado y dada la diversidad de artes se establecieron dos grupos: a) Artes de cerco y deriva. b) Artes de arrastre y fijos.

En cerco y deriva los premiados fueron los siguientes: 1.º (Copa del Ayuntamiento, diploma y 3.000 pesetas), a don Lorenzo Escudero Alarcón, por su trabajo «Mamparra»; 2.º (Copa de la Cofradía de Pescadores, diploma y 2.000 pesetas), a don José López Escudero, por su trabajo «Pantasana»; y 3.º (1.500 pesetas), a don Lorenzo Escudero Alarcón, por su trabajo «Traíña». Además se dieron dos accésits, como antes decíamos, de 1.500 pesetas a dos trabajos, también, sobre la «Traíña».

En arrastre y fijos, el fallo del Jurado fue el siguiente:



Acto de entrega de premios, presidido por el comandante militar de Marina y el delegado provincial del ISM.

te: 1.º (Copa Comandancia de Marina, diploma y 3.000 pesetas), a don José Martínez García, por su trabajo «Trasmallo y nudos»; 2.º (Copa, diploma y 2.000 pesetas), a don Antonio Pardo Escudero, por su trabajo «Encañizada»; y 3.º (Copa, diploma y 1.500 pesetas), a don Angel Castejón García, por su trabajo «Arrastre tipo huelvano». El accésit se concedió al trabajo «Arrastre tipo francés».

Además de estos premios principales, el Jurado otorgó, en base al mérito de los trabajos presentados, otros doce accésits de 1.000 pesetas cada uno, con copa y diplomas para algunos de los mismos.

EN AGUILAS

Los premios en Aguilas consistieron en trofeos del Ayuntamiento, Comandancia Militar de Marina y Cofradía de Pescadores, así como en diplomas y dinero en metálico. Fueron los siguientes: 1.º «Arrastre de fondo», a don Lorenzo Román Escarabajal. 2.º Al trabajo de don José Pérez Martínez. 3.º Al del señor Soler Gabarrón. Se concedieron también 12 accésits. ■ G. V. M.

ALICANTE

REGRESAN LOS PESQUEROS DEL BANCO SAHARIANO CON POCO OPTIMISMO

«Ya va siendo hora de tomar en serio los problemas pesqueros que sufre el país. Una España de tradición marinera, abierta al mar por sus cuatro costados, clama casi a diario por un trabajo y un pan que cada vez va siendo más difícil conseguir. El Mediterráneo parece agotado, y la zona atlántica mantiene una constante guerra fría entre barcos de diversos países. A todos nos duele la postura marroquí y pensamos que alguien tiene en su mano proteger a nuestros pescadores. Ahora el banco del Sahara añade un problema más. Tiempos malos han llegado a la costa y las 11.340 millas cuadradas, antes fructíferas, aparecen desoladas. Las redes suben al barco casi vacías, el Noroeste ha soplado frío y las mareas se llevaron toda la pesca.

Desde el mes de enero se faena sin éxito. Se acaban las reservas, y tanto armadores como pescadores piensan en volver. Cada día de pesca estéril representa una grandísima pérdida de dinero, se trabaja a mucho menos del sueldo base y así no hay quien resista.

—Cuando hay buena pesca competimos con desigualdad con barcos de todas las naciones. Hay matriculas coreanas, japonesas, rusas, cubanas, libias, italianas y griegas que tienen mejores barcos que nosotros. Ahora que no podemos sobrevivir cerca del Sahara se nos presentan grandes problemas en Santa Pola.

PESCA Y PRECIO

Cinco barcos han vuelto al puerto familiar en busca de trabajo. Cada madrugada salen a pescar marisco, pescadilla, boquerón, y luego, cuando vuelven rendidos de faena y esperan obtener su recompensa, comienza la verdadera lucha, la del hombre contra el hombre.

—Aquí estamos ahora cinco barcos. Hay más de las flotas de Altea y Campello y otros que se han puesto en ruta porque en el banco del Sahara no hay suficiente para vivir. Pero en puerto surgen los conflictos. No ganamos nada y encima son los detallistas quienes hacen su agosto.

Hablamos frente al «Tabarca». Sus hombres preparan las redes para echarse a la mar, el patrón y armador, Tomás Ruso Ruso, lleva tres meses pescando en aguas mediterráneas, cerca de la bahía.

—Pero vemos que después del trabajo no se obtiene nada. Imagine que estamos ofreciendo en la lonja de la Cofradía nuestro producto y cada vez se vende a un precio inferior. El kilo de pescadilla lo llevamos vendiendo a menos de doscientas pesetas, cuando se paga caro, porque el precio medio es de cien a ciento cuarenta pesetas el kilo. Vaya usted después al mercado y compare precios. Nosotros no ganamos y el

comprador tampoco. Es fácil saber quién guarda las ganancias. Ahora somos más barcos trabajando, por tanto hay más pescado y debería bajar el precio, pues no; para nosotros oscilan los precios, a más pescado, más barato, y en el mercado siempre está igual.

NO HAY QUIEN TRABAJE EN EL MAR

—Hace unos días, un pescador trajo seis cajas de carabineros y le daban por cada una de ellas tres mil quinientas pesetas. Como esto era poquísimo acabó con la subasta y guardó sus cajas. ¿Pues sabe usted qué ocurrió? Que rápidamente le ofrecieron cuatro mil. El se negó a vender después de esto, porque el calificativo es el de pillería. Se están aprovechando del pescador.

En el Atlántico se pescaba pulpo, choco, calamar, lenguado. En el Mediterráneo, quisquillas, gambas rojas y marisco en general, pero hay una zona deseada por todos, la argelina, donde la captura tiene verdadero interés.

—Pero ese lugar nos está vedado, no vivimos para sustos. Como te apresen en alta mar no hay quien pueda declarar que no habías entrado en las setenta millas. Con un puñal sobre el pecho, como quien dice, no hay quien trabaje.

Y, desde luego, no hay quien trabaje en estas con-

diciones. Se necesita una reestructuración del sector pesquero si no queremos acabar con una producción indispensable para el país.

—Santa Pola es el puerto que más mercancía da y, sin embargo, es uno de los lugares más caros para que el consumidor compre pescado. Claro que esto sólo ocurre en esta provincia, porque una de las causas es que no podemos vender el pescado por kilos, sino por cajas. Muchos detallistas dicen: «Esa caja tiene unos dieciocho kilos», y tú aseguras que veinte, pues bien, ellos llevan razón siempre. Están respaldados, mientras que nosotros no ganamos casi nada y el comprador nunca ve un descenso en los precios. Hay que darse un paseo por la lonja. Mientras nosotros vendemos al detallista a ciento cuarenta pesetas el kilo, ellos, en un puesto instalado unos metros más allá, venden a seiscientas pesetas.

¿Es que no hay quien controle este sector? Si pescadores malvenden y compradores dispendian su salario, ¿no hay quien ponga coto a la codicia del vendedor? Últimamente se habla con insistencia de organismos encargados de la defensa del ciudadano, pero el mismo ciudadano ya está preguntándose por la eficacia de estos centros donde parece interesan más la vanagloria de los titulares de prensa que la acción. (Resumen del diario «Información».)

MALAGA

PERFORACIONES SUBMARINAS

MÁLAGA, 12.—Llegó al puerto malagueño el buque de bandera norteamericana «Glomar Challenger», dedicado a perforaciones submarinas.

El citado barco desplaza 11.200 toneladas, tiene 120 metros de eslora, 20 de manga y 6,30 de calado. Está propulsado por un sistema diesel eléctrico, con dos hélices que le permiten alcanzar una velocidad de 12,5 nudos.

Su dotación es de setenta hombres, la mayoría de ellos técnicos petrolíferos.

Se cree que la estancia del «Glomar Challenger» en Málaga está relacionada con los trabajos que el pasado año realizó en esta zona marítima el laboratorio flotante «Kristian Tonder», que extrajo muestras que fueron llevadas a Houston para su análisis.

CUATROCIENTOS MIL PASAJEROS

LLEGARON POR VIA MARITIMA

MÁLAGA, 23.—Un total de 380.931 pasajeros llegaron a Málaga por vía marítima durante el año 1974, según cifra facilitada ahora por la dirección del puerto. Los vehículos automóviles fueron 33.208.

En lo que respecta a los crudos se registró una entrada de seis millones de toneladas y 953 toneladas de fluidos por instalaciones especiales. El pescado fresco alcanzó los doce millones de toneladas, y el congelado, los cuatro millones, con un valor en primera venta de 787 millones de pesetas.

TARIFA



HOMENAJE A DON BENITO FLORES

La Casa de Campo de Gibraltar en Madrid ofreció un homenaje al ilustre tarifeño don Benito Flores Millán con motivo de su ingreso en la Orden Civil de Alfonso X el Sabio.

El acto se celebró en un importante hotel de la capital, y fue presidido por el excelentísimo señor general de Estado Mayor don Juan Cantero Herrera, ilustre algecireño e hijo adoptivo de Tarifa.

Seguidamente, por la Presidencia se le hizo entrega de un título (en pergamino), nombrándole dentro de la organización tarifeña encuadrada en la Casa de Campo de Gibraltar, «Tarifeño Predilecto», en mérito a su amor por Tarifa y a la abnegada y fecunda labor desarrollada en los distintos cargos desempeñados en el transcurrir de su vida (jefe, Corporación Municipal, secretario de la Cofradía de Pescadores, otras presidencias y cargos honoríficos), y muy particularmente, a la sacrificada labor realizada como profesor al frente de la Escuela de Orientación Marítima.

CEUTA

ASAMBLEA REGIONAL PLENARIA DE LA UNION NACIONAL DE TRABAJADORES Y TECNICOS DEL SINDICATO DE LA MARINA MERCANTE

CEUTA.—Se ha celebrado en esta ciudad una reunión de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Nacional de la Marina Mercante. Con este motivo acudieron a Ceuta el presidente nacional del expresado Sindicato, don Joaquín Fernández López; el presidente de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos y procurador en Cortes, don Antonio Maqueda Noé; vicepresidente de dicha Unión, don Vicente Doreste Medina; secretario asesor de la misma, don Vicente Jiménez García Nespral, y los presidentes de las distintas Agrupaciones Nacionales de la referida Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Nacional de la Marina Mercante.

Dichas personalidades fueron recibidas en el puerto por el delegado provincial de Sindicatos, don Francisco Verdú Rodríguez; presidente del Sindicato Provincial de la Marina Mercante, señor Lara; vicepresidente del Consejo Provincial de Trabajadores, señor Larios, y otros mandos sindicales.

Seguidamente, y en la Casa Sindical, tuvieron lugar las reuniones de las distintas Agrupaciones de Estibadores Portuarios, de Trabajadores de Juntas de Puertos, de Trabajadores del Mar, de Tráfico Interior de Puertos, de Oficiales de la Marina Mercante, de Consignatarios de Buques y de Empleados de Empresas Navieras.

ASAMBLEA GENERAL PLENARIA

Tras un acto en el Ayuntamiento, se llevó a cabo por parte de los componentes peninsulares del Sindicato de la Marina Mercante una visita turística a la ciudad, para seguidamente y en la Casa Sindical tener lugar la anunciada Asamblea Regional Plenaria.

En la misma y con relación a la Agrupación de Estibadores Portuarios, informó el presidente de dicha Agrupación, señor Camps, quien hizo una exposición sobre la próxima revisión de salario de acuerdo con el articulado de la Ordenanza de aquél basado en el índice del coste de la vida en los últimos trece meses. El señor González Creix, presidente de la Agrupación de Trabajadores de Juntas de Puertos expuso las modificaciones recientes de las ordenanzas en el salario base, de acuerdo con la revisión automática y que ha sido entre un 20 y un 23 por 100, distribuido inversamente proporcional, más un aumento del plus de presencia que ha pasado de las 80 a las 100 a partir del primero del presente año.

En el informe del presidente de la Agrupación de Trabajadores del Mar, el señor Baos expuso su deseo de que habiéndose quedado desfasado los salarios bases de la Ordenanza de trabajo en la Marina Mercante, respecto a la determinación del Decreto del salario mínimo y habiendo quedado comprendida en dicha situación hasta la categoría de los titulares de medlos de formación náuticos pesqueros, se revise dicha Ordenanza sin esperar al año que se cumple en 1 de julio, atemperando como mínimo dicho salario a lo actualmente vigente respecto a aquél. A esto respondió el presidente de la Unión Nacional, señor Maqueda Noé, que ya ha mantenido conversaciones con el director general de Trabajo con relación a esta situación y en breve se presentará dicha demanda.

El presidente de la Agrupación de Tráfico Interior de Puertos, señor Ramos, informó respecto al convenio que su Agrupación tiene pendiente con relación a la situación de los remolcadores y cuyas deliberaciones continuarán el próximo 6 de mayo. Como quiera que un pequeño sector de esta Agrupación, como es el personal de práctico, ha quedado en principio marginado de este convenio se solicitará también de la Dirección General de Trabajo

la rápida revisión de la Ordenanza para atemperarla igualmente al Decreto del salario mínimo.

Informó seguidamente el señor Irala, presidente de la Agrupación de Consignatarios de Buques, que puso de manifiesto la situación en que se encuentran las deliberaciones ya iniciadas del convenio interprovincial, que afecta a 11 provincias y que en la actualidad no tienen convenio y se rigen por la Ordenanza vigente. Dichas deliberaciones proseguirán en Madrid, y de cuyo resultado, no obstante el momento coyuntural, se espera los mejores resultados. El presidente de la Unión Nacional, señor Maqueda, informó que no obstante encontrarse en esta situación el convenio interprovincial antes referido y no obstante existir en dicha actividad convenios de empresas y provinciales, se iría igualmente a la actualización de la Ordenanza para atemperarla al Decreto antes referido.

MUTUA SINDICAL

Finalmente expuso su informe el presidente de la Agrupación de Empleados de Empresas Navieras, señor Bruguera, quien manifestó la satisfacción que le producía la noticia que traía de Madrid el presidente de la Unión Nacional relativa a la revisión de su Ordenanza, cuyas deliberaciones se iniciarán por orden de la Dirección General de Trabajo en el seno del Ministerio de Trabajo, esperando el mayor logro en las aspiraciones emprendidas.

Por último, y fuera del orden del día establecido, el presidente de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de la Marina Mercante, don Antonio Maqueda Noé, hizo un exhaustivo informe respecto a la situación favorable en que se encuentra la Mutua Sindical de la Marina Mercante, cuya afiliación voluntaria solicitó de los representantes sindicales para que hicieran un eficaz proselitismo para que el colectivo que hoy tiene de 8.000 afiliados y con una reserva de 160 millones de pesetas, se viese incrementado, dada la buena marcha de la institución, con un aumento de afiliación voluntaria. Terminó sus palabras agradeciendo en nombre de todos la magnífica acogida que les había dispensado la ciudad y las gentes de Ceuta, agradeciendo igualmente las gentilezas de sus autoridades.

Finalizada la Asamblea, tomó la palabra el delegado provincial de Sindicatos, don Francisco Verdú Rodríguez, que expresó lo mucho que significaba para nuestra ciudad una reunión de este tipo a nivel nacional. Entre otras cosas, agradeció la presencia en Ceuta de todos los asistentes a esta Asamblea, deseando que los resultados que de la misma pudieran registrarse fueran los más beneficiosos para todos.

Cerró el acto el presidente del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, don Joaquín Fernández López, que, una vez más, hizo alusión a su gran satisfacción de encontrarse en nuestra ciudad para presidir la clausura de esta importante Asamblea Regional de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos del expresado Sindicato.

CADIZ

PRUEBAS DE NAVEGACION

CADIZ.—Ha efectuado satisfactoriamente las pruebas de navegación el bulkcarrier «Graiglas», de 53.000 toneladas de peso muerto, construido en la factoría de Astilleros Españoles, S. A., en Matagorda, para la empresa armadora The Graig Shipping Co. Ltd., de Cardiff.

Las pruebas estuvieron presididas por el comandante militar de Marina de Cádiz, señor Jara Serantes, y a las mismas asistieron representantes de la empresa constructora del buque, estando la naviera galesa representada por el presidente de la misma, señor Desmond I. Williams, y otros altos ejecutivos.

BUQUE-FACTORIA «CAAVEIRO»

SAN FERNANDO (Cádiz).—Bajo la presidencia del comandante militar de Marina de Cádiz, capitán de navío don Ricardo Jara, han tenido lugar las pruebas oficiales de mar del buque-factoría de pesca «Caaveiro», construido en los astilleros de San Fernando de la Empresa Nacional Bazán para Pesquerías Hispano-Europeas.

Se trata del primer buque de una serie de tres unidades de barcos gemelos, que por su proyecto y características especiales han de ser, sin duda, los más modernos de la flota pesquera española.

Como resultado de las pruebas efectuadas en la milla medida entre Rota y Chipiona, el buque ha dado una velocidad máxima de 17,7 nudos, y una autonomía de 20.780 millas a quince nudos (unos 38.500 kilómetros), demostrando en todas las clases de pruebas a que ha sido sometido una excelente puesta a punto.

El buque tiene 4.420 toneladas de desplazamiento y está proyectado para la pesca de arrastre por popa, con tratamiento y conservación de las capturas a menos 35 grados. Sus dimensiones son: eslora total, 92 metros; bodega refrigerada, con capacidad de 2.600 metros cúbicos, a menos 30 grados; propulsión por dos motores de 2.670 HP.; posee dos alternadores de 1.400 k. v. a. cada uno, de dos grupos electrogénos, uno de 760 k. v. a. y otro de 200 k. v. a.

El «Caaveiro» lleva además dos equipos de radar y un radiogoniómetro, y dispone de piloto automático para la navegación.

HUELVA

DISMINUYERON LAS CAPTURAS, PERO AUMENTARON LOS PRECIOS

HUELVA, 12.—A más de quince millones y medio de kilogramos (15.589.914 kilos, exactamente) ascendió el volumen total de la pesca fresca desembarcada en los distintos puertos de la provincia de Huelva durante el último trimestre del pasado año, según datos facilitados por el Sindicato Provincial de la Pesca y recogidos por la publicación «Coyuntura Económica», editada por la Dirección Provincial de Asuntos Económicos de la Organización Sindical onubense.

Este volumen de la pesca en fresco supuso una disminución de casi dos millones de kilogramos en relación con la del mismo periodo de tiempo del año 1973, en la que la pesca desembarcada ascendió a 17.585.304 kilogramos.

Sin embargo, aumentó el valor conseguido en primera subasta por la pesca desembarcada durante el citado trimestre de 1974, que importó un total de 1.380.367.954 pesetas, frente a las 1.316.210.807 pesetas conseguidas para la pesca desembarcada durante el mismo trimestre de 1973.

La información publicada por «Coyuntura Económica», tras facilitar estas cifras, analiza los diferentes tipos de pesca comprendidos en las mismas y su situación actual.

Afirma sobre la pesca de altura que «se observa en general una baja en las capturas y, por tanto, en la capacidad de los buques», añadiendo que se mantuvo la demanda, con precios superiores a los del año anterior, y termina señalando que «continuaron los problemas ya endémicos de esta actividad, que puede

INCIDENTE ENTRE DOS BUQUES DE LA ARMADA ESPAÑOLA Y UN PATRULLERO MARROQUÍ

- En aguas internacionales, el barco marroquí había abordado a dos pesqueros españoles.
- La acción de nuestros barcos de guerra impidió el apresamiento de uno de los pesqueros, capturando además a dos marineros marroquíes.
- Solución diplomática: canje de rehenes, sin mayores reclamaciones por ambas partes.



La corbeta «Nautilus», en Cádiz. Tripulantes del «Noroste» y el «Líneiros».

MADRID (Redacción).—De nuevo los apresamientos de pesqueros españoles por guardacostas marroquíes ha sido tema de actualidad en el pasado mes de abril. Lejos de las aguas territoriales marroquíes (las 12 millas, que España reconoce de acuerdo con el derecho marítimo internacional), aunque eso sí dentro de las 70 millas que por «autodecreto» se ha concedido el Gobierno de Rabat, han vuelto a ser víctimas los pescadores españoles de vejaciones, saqueo de su trabajo y —aunque parezca increíble— de las balas de los fusiles antiaéreos de los marinos marroquíes.

Aunque, afortunadamente, la gestión diplomática entre Madrid y Rabat ha permitido —mediante el canje de los rehenes respectivos— una salida alrosa del problema, no cabe la menor duda que esta vez Marruecos ha pretendido llegar demasiado lejos, sirviéndole de «carnada» para sus incomprensibles planes, y como viene siendo común, nuestros pescadores del litoral Sur.

DESARROLLO DE LOS HECHOS

El incidente, que ha podido tener graves consecuencias (incluso en la Comisión de Defensa de las Cortes Españolas se comentó «que era ya hora de decir ¡basta! a Marruecos»), ha tenido en esta ocasión como protagonistas, además de nuestros pesqueros y un guardacostas marroquí, a dos buques de la Armada española.

Por tal circunstancia, la Oficina de Prensa del Ministerio de Marina facilitó al día siguiente del suceso —8 de abril— una nota oficial, que transcribimos a continuación.

Dice así: «A las 17,15 horas de la tarde de ayer, lunes 7, la Capitana General de la Zona Marítima del Estrecho conoció, a través de la Radio Costera de Cádiz, que un pesquero español había sido interceptado por un patrullero marroquí a una distancia aproximada de 30 millas de la costa española y 35 millas de la costa de Marruecos, en aguas libres, no sujeta a la jurisdicción de ninguno de los dos países.

Ordenó a los buques de guerra destructor «Lángara» y corbeta «Nautilus», que se dirigieran a la zona y procedieran al rescate del pesquero.

A las 20,00 horas, los buques españoles avistaron a la lancha marroquí número 51, que conveía a los pesqueros españoles «Líneiros» y «Noroste», que con dotación de prisa a bordo se dirigían a la costa de Marruecos.

El comandante del destructor «Lángara» estableció contacto con el patrullero marroquí, haciéndole patente la ilegitimidad del apresamiento.

Ante la falta de respuesta, el destructor «Lángara» liberó al pesquero «Líneiros», apresando a los dos tripulantes del patrullero marroquí que, armados, se habían apoderado del pesquero español, aunque no logró rescatar a seis miembros de su dotación que habían sido transportados al patrullero marroquí antes de la llegada a la zona de los buques de guerra españoles.

AMENAZADO CON UNA METRALLETA

«La corbeta «Nautilus» desistió del rescate del pesquero «Noroste» ante las súplicas de su patrón de que no se aproximara, por estar amenazado de muerte por un tripulante marroquí que le apuntaba con su metralleta.

Para evitar que se cumpliera esta amenaza, la corbeta española se alejó de las cercanías del pesquero cuando éste entró en las aguas jurisdiccionales de Marruecos.

Durante el incidente —termina la nota— que se prolongó desde las 20,00 horas a las 23,15 horas, la lancha de vigilancia marroquí permaneció en las inmediaciones, perturbando las maniobras de los buques españoles y sin contestar a las repetidas demandas de éstos de que renunciara al apresamiento y procediera al canje de rehenes. De este lamentable hecho se ha dado cuenta al Ministerio de Asuntos Exteriores.

DOS DIAS DE NEGOCIACIONES DIPLOMATICAS

Inmediatamente de tener conocimiento del caso el Ministerio español de Asuntos Exteriores evacuó consultas con el embajador marroquí en España y con el español en Rabat, para buscar una solución amistosa

que evitase mayores problemas a ambos países.

Al final de dos días de negociaciones se encontró la fórmula adecuada, y el día 9, en el puerto de Tánger —según nota oficial de la Oficina de Información Diplomática— se realizó el canje, sin sanciones, del pesquero «Noroste», su tripulación y los seis miembros de la del pesquero «Líneiros».

por los dos tripulantes marroquíes aprehendidos por el destructor «Lángara».

Este final «casi feliz» sigue dejando, no obstante, las cosas como estaban: inseguridad en el trabajo y —como se ha demostrado— en la vida de nuestros pescadores del Sur, amén de los desequilibrios económicos que los continuos apresamientos y sanciones producen

«EN TANGER ESTUVIMOS DOS DIAS INCOMUNICADOS»

- Los pescadores retenidos cuentan el incidente.

En la madrugada del día 11 de abril llegaron al puerto de Algeciras los tripulantes del pesquero «Líneiros», que fueron apresados y detenidos como rehenes en la tarde del día 7 por una lancha guardacostas marroquí.

Los citados tripulantes son el patrón de costa don Daniel Díaz Bernáldez y los marineros Juan Carrascosa Guillén, Antonio Carballido Expósito, Vitoriano Rodríguez Aguamál, José Expósito Gil y Cristóbal Ordóñez Amoedo.

SU VERSION

El señor Díaz Bernáldez ha manifestado que, tras ser detenidos por la lancha marroquí, fueron transportados a un minador de la misma nacionalidad mandado por un teniente de Navio. En este mismo minador iban también los seis tripulantes del otro pesquero detenido: el «Noroste».

«Por cierto que al llegar a Tánger a las 7 de la mañana del martes —añade el señor Díaz Bernáldez—, dentro de la incertidumbre que reinaba entre nosotros por nuestro destino, recibimos una gran alegría y fue que en el «Noroste» advertimos la presencia del engrasador, que estaba escondido y a quien todo el personal del citado barco daba por desaparecido al no haber sido transportado al minador.

«En Tánger —sigue diciendo— estuvimos dos días in-

comunicados. Durante el día nos vigilaba un soldado con ametralladora, y por la noche se reforzaba la vigilancia con tres hombres armados también con metralletas. Sólo al patrón del «Noroste», don Mariano Santiago Molina, le dejaron salir, para que pusiera telegramas a todos los familiares de los detenidos y poder comprar provisiones y tabaco».

El señor Díaz Bernáldez continúa: «En esta ocasión se han portado bien con nosotros, no ha habido malos tratos personales. Solamente del frigorífico del «Noroste», se llevaron dos cajas de cigarrillos y una caja de pescadillas. Creo que era lo único que tenía el barco en la nevera, puesto que hacía muy poco tiempo que habían iniciado sus faenas.

«La llegada de la fragata «Nautilus» a Tánger —agrega— nos dio mucha alegría, pues, inmediatamente comprendimos que venía a rescatarnos, como así fue. El canje se produjo a las 2 de la tarde del jueves, a bordo del mismo «Nautilus», donde fueron entregados a las autoridades marroquíes los dos marineros de esa nacionalidad que habían quedado en el «Líneiros» y la metralleta que se les había quitado».

El patrón de costa del «Líneiros» terminó diciendo: «Nadie puede imaginarse la emoción que sentimos cuando vimos llegar el «Nautilus», ni la que experimentamos cuando a bordo de él salimos con rumbo a Algeciras».

SUCESOS



en nuestra flota. Porque, de momento, tranquilidad, sí; pero, ¿hasta cuándo?

Se sigue echando de menos, como reiteradamente piden los pescadores, una seria negociación sobre las aguas jurisdiccionales entre España y Marruecos que diesen el fruto —nada imposible— de un acuerdo que por fin garantizase vida y hacienda de las miles de familias

españolas, pescadoras, que están llegando a sentir desánimo y abandono.

Además, mientras dicho acuerdo se gestiona, la continua vigilancia de la zona conflictiva, por nuestra Armada debe mantenerse como garantía para los pescadores y prudente llamada de atención para los injustificados actos de fuerza de los patrulleros marroquíes.

DON ANDRÉS ACOSTA

«NECESITAMOS PROTECCION EFICAZ»

MÁLAGA.—La protección a nuestros pesqueros ha de ser eficaz», ha declarado, en una entrevista que publicó el diario «Sol de España», el presidente de la Unión de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Provincial de la Pesca de Málaga don Andrés Acosta Bonilla.

El señor Acosta Bonilla dice, entre otras cosas, que este es el momento más grave que ha atravesado la pesca malagueña. Refiriéndose al hecho de que los pesqueros españoles sean apresados por las lanchas marroquíes señala: «Se trata de una tremenda injusticia. Comprendo perfectamente que el propietario de una vivienda me prohíba ocupar algunas de sus habitaciones, pero creo igualmente que no ha de poder prohibirme que pase por la calle.

«Esto, precisamente, es el claro espejo de los barcos apresados cuando navegan. Si los hombres que se sientan en un despacho a tratar de impedir que unas embarcaciones naveguen salvando dificultades de mal tiempo recibieran por una ventana de ese despacho un golpe de mar de seis metros, comprenderían que toda norma de navegación debe ser siempre no sólo de los acuerdos y los tratados más o menos legales, sino teniendo en cuenta un primer factor que creo se llama climatología. Con esto quiero decir que a veces es imposible respetar en navegación unos límites establecidos».

Más adelante añade: «Los pescadores, por muchas razones, se sienten avergonzados ante lo que está ocurriendo,

Cuando una embarcación llega a nuestro puerto o al de Algeciras, pongamos por caso, después de haber permanecido varios días detenidos sus tripulantes, maltratados e incluso ametrallados, y ven cómo, en ese mismo puerto, centenares de marroquíes (que indudablemente no son culpables de los incidentes) disfrutan de toda clase de facilidades para su tránsito a otros países e incluso para establecerse aquí, se les cae el alma al suelo y se formulan siempre la misma pregunta: ¿Tiene alguna compensación el trato que ellos reciben con el nuestro?».

Alude después a la preocupación que sienten los hombres del mar, que «cuando salen de Málaga piensan que ya no van a volver».

Sobre la protección a los pesqueros afirma: «Si nuestro Gobierno no acepta las caprichosas 70 millas impuestas por el Gobierno marroquí, la flota debe ser protegida, como ya parece que empieza a serlo en donde nuestro Gobierno cree que debe ser justo. En el supuesto de que ese límite no sea aceptado, debería ejercerse la protección al salir de esas aguas jurisdiccionales. La vigilancia ha de ser eficaz en todo momento, no sólo en defensa de nuestros intereses, sino en defensa de nuestras propias vidas y nuestra propia dignidad de españoles».

Finalmente, el señor Acosta Bonilla cifra en un millón de pesetas las pérdidas habidas por cada uno de los barcos de la flota malagueña capturados por los marroquíes.

Por producirse en la mar

ENFERMEDADES COMUNES, CALIFICADAS DE ACCIDENTE DE TRABAJO

Sin duda, una enfermedad común sufrida por un paciente que está en tierra, en España, puede ser atendida debidamente en un plazo más o menos breve. Por esta causa, sus consecuencias pueden ser nulas, porque se cura en seguida, o mínimas, si queda alguna pequeña secuela. Pero cuando este mismo proceso patológico se produce encontrándose el trabajador en el mar, sobre todo en buque en el que no existe médico, por muy responsables que sean el armador o capitán, y aunque ordenen el inmediato regreso a puerto para atender debidamente al enfermo, transcurre un tiempo de travesía en el que la enfermedad progresa a veces con fatales e irremediables consecuencias.

Va la antigua Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, atendiendo parcialmente esta situación, concedió gratificaciones a los fallecidos por muerte natural, es decir, por enfermedad común ocurrida a bordo. Pero aunque muy loable tal acción, continuada hoy día por el ISM, no comporta siempre una solución justa. Y cuando debe haber justicia, no hay por qué acudir a la equidad. Porque «ni son todos los que están, ni están todos los que son». No todas las muertes a bordo son debidas al hecho de estar a bordo, pues muchas se hubieran producido exactamente igual en tierra. Y no todas las consecuencias de una enfermedad común padecida a bordo, aunque sean graves e irremediables, producen la muerte. Todo sin perjuicio de que una cosa es un graciable, y otra muy distinta, el derecho del trabajador a una prestación legal.

Recientemente, la Magistratura de Trabajo de Jerez de la Frontera, amparándose en el concepto muy elaborado del accidente de trabajo en el vigente texto de la Ley de Seguridad Social de 1974, que coincide en esto con el texto articulado de la Ley de Seguridad Social anterior de Bases de 1963, ha sentado una doctrina que merece el comentario.

Los hechos, recogidos en sentencia de 7 de febrero de 1975, son los siguientes en síntesis: El 24 de diciembre de 1971, y cuando la embarcación se hallaba en alta mar, el contramaestre don Fernando Mora Brun sufrió un ataque de peritonitis, sin que se le pudiera prestar otra ayuda que unas pastillas de aspirina. El barco comunicó por telegrato la existencia del enfermo y se dirigió a toda máquina a la costa de Villa Cisneros, pese a lo cual, y antes de tocar puerto, el trabajador falleció el 28 del citado mes a consecuencia de perforación de estómago, según acredita el informe de la autopsia.

El magistrado de Trabajo, en base al concepto de accidente de trabajo del art. 84 de la Ley de Seguridad Social, alude al llamado accidente impropio en que el trabajo constituye el origen indirecto del accidente, pero es «causa de la causa de la causa del mismo», porque, en definitiva, sin él no se hubiera producido la consecuencia dañosa para la salud del trabajador. Y razona que, si bien el trabajo no fue el origen de la lesión corporal —la perforación de estómago—, sí fue la causa de que una enfermedad común desarrollase un cuadro de gran agresividad y terminara con la vida del trabajador, de forma que la muerte se produjo, como señala el informe pericial, no por la perforación de estómago, sino porque ésta se desarrolló en un medio en que no era posible la asistencia médica que evitará el óbito de quien lo sufrió. De forma que ha de reconocerse que fue ese mismo trabajo por cuenta ajena y las condiciones en que se prestaba a bordo de un barco en alta mar, y sin otras medicinas que unas elementales pastillas de aspirina, la causa de que dicha peritonitis produjera la muerte del trabajador, que ha de ser atribuida a una modalidad de riesgo profesional.

El capitán del buque «Paloma del Mar», de Líneas Asmar, S. A., a los dos días de zarpas del puerto de Chiba (Japón), rumbo al Golfo Pérsico, se sintió aquejado de fuertes dolores en el pie derecho, al punto de consultar por radio a su empresa. La diagnosticaron artritis y aconsejaron reposo. Pero los dolores fueron en aumento y la pierna adquirió cada vez peor aspecto, por lo que, a los diecinueve días de navegación, al tocar el puerto de Ras-Tanura (Golfo Pérsico), se consultó en el Hospital Local, donde diagnosticaron gangrena y la necesidad de amputar la pierna. La empresa decidió el inmediato traslado del enfermo en avión a Madrid, donde fue trasladado a la Clínica Puerta de Hierro. Y, desgraciadamente, resultó atinado el diagnóstico del hospital de Ras-Tanura, y hubo necesidad de amputación parcial de la pierna.

La causa de la baja fue, sin duda, la enfermedad común artritis, que, a su vez, debió ser causa de un pequeño trombo en el pie que determinó también una obstrucción de circulación. Y ésta, a su vez, provocó la gangrena, sin duda otra enfermedad común. La verdadera causa del mal, el retraso en la intervención quirúrgica que imaginamos sencilla, si hubiera podido ser oportuna.

La Comisión Permanente del Instituto ha calificado el hecho como accidente de trabajo, con las consecuencias legales que de ello derivan. Con ello ampara la propia Administración en lo posible las graves consecuencias del duro trabajo en el mar.

También está relacionado con esta concepción favorable al trabajo realizado a bordo, la frecuente calificación que las Magistraturas de Trabajo vienen realizando desde hace tiempo de las muertes a bordo por infarto de miocardio o angina de pecho. No obstante la posible enfermedad previa cardiovascular del tripulante, se viene apreciando aquel carácter en los fallecimientos producidos por esta causa, por estimar, a veces sólo de modo presumible, que el infarto se desencadenó por la realización de un esfuerzo.

Pero lo cierto es que, con independencia de la existencia posible del esfuerzo previo, muchos infartos y anginas de pecho, si son atendidas pronto y debidamente, no pasan de ser una seria advertencia para el paciente, que vive después mucho tiempo, aunque cuidándose. Y en el mar ese hombre corre el riesgo profesional de no ser tratado como es debido ni a tiempo, con muy posibles consecuencias fatales.

La Magistratura de Trabajo y la Administración continúan su labor de elaboración de conceptos que son genuinos del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. **IGNACIO URIARTE.**

llegar a la larga a su desaparición», y entre los que señala como principales los surgidos con el ácido bórico, los problemas de aguas jurisdiccionales, la falta de modernización de la flota y la prohibición de descarga sin previo aviso los días festivos.

Por el contrario, se dice que en lo que a pesca de cerco se refiere, las embarcaciones que faenan en la costa del Sahara continuaron con un alto ritmo de capturas, lo que les permitió establecer turnos muy rápidos, y se añade en la información que la pesca de sardina en la costa onubense presentó una abundancia sorprendente durante los dos últimos meses del año, lo que llenó de esperanza a los armadores, patrones y tripulantes de las embarcaciones que se dedican a estas faenas, sobre todo en la zona costera de Ayamonte.

No fue buena la campaña en lo que se refiere a pesca de bajura, ni en pesca congelada e industrias derivadas, que son los dos últimos capítulos analizados en la información, en la que se afirma, con respecto a la pesca congelada, que se observó menor ritmo de capturas y menor tamaño de las piezas, mientras que los precios se mantenían a un nivel aceptable.

BUQUE PARA FINLANDIA

SEVILLA, 25.—En la factoría de Sevilla de Astilleros Españoles, S. A., ha tenido lugar esta tarde la botadura del buque «Forano», de 35.000 toneladas de peso muerto, construido por encargo de una empresa naviera de Helsinki.

Se trata de un buque para el transporte de carga a granel, con las siguientes características principales: eslora total, 196 metros; manga, 24,20; puntal, 15,20; calado, 11,11, y potencia, 11.550 b. h. p.

Actuó de madrina en la ceremonia la señora Helena Stangeby, esposa de un alto directivo de la empresa naviera, la compañía Oy Pulpships Ab, de Helsinki, estando presentes en el acto diversas personalidades finlandesas de diferentes compañías navieras de dicho país. Igualmente asistieron el comandante militar de Marina de Sevilla, señor Arévalo; el vicecónsul de Finlandia en Sevilla, señor Echevarría, y otras personalidades.

El buque «Forano» es el tercero de un total de quince buques mercantes contratados por Finlandia.

AVISO

Al marinero MARIANO OJEDA AGUILERA, afiliado a la Seguridad Social con el número 11/374.940, cuyo último embarque fue en Líneas Asmar y desenrolado en Málaga el 21 de noviembre último, se ruega se ponga en contacto con Antonio Bardaxi, en Sevilla, apartado de Correos 3.073.

MENTALIZAR AL CONSUMIDOR DE PESCADO

SEVILLA, 11.—Para el estudio de la debida canalización comercial del pescado han celebrado una reunión en la sede sindical hispalense, una representación del Instituto de Reforma de Estructuras Comerciales del Ministerio de Comercio y los miembros del grupo de minoristas de pescado encuadrados en el Sindicato Provincial de la Pesca.

Según hace público el Servicio de Información Sindical, en la reunión se dio cuenta del propósito del Instituto de Reforma de Estructuras Comerciales de corregir el consumo de especies, a través de las investigaciones que se realizan a nivel nacional por el propio Instituto.

Se trata de mentalizar a la población, acostumbrada a la adquisición de determinadas clases, a que dirijan sus preferencias hacia otras especies de excelente calidad, pero que actualmente son utilizadas para elaborar harinas de pescado.

LAS PALMAS

DOS «FERRYS» DE TRASMEDITERRANEA PARA LAS CANARIAS

LAS PALMAS, 11.—Dos nuevos transbordadores adquiridos por la compañía Trasmediterránea han sido adquiridos a Finlandia para cubrir el servicio entre Gran Canaria y Tenerife.

Los nuevos transbordadores, tipo «Ferry», han sido rebautizados con los nombres de «Ciudad de La Laguna» y «Villa de Agaete», y a partir de los primeros días del mes de junio comenzarán su servicio.

Los «Ferrys» han sido construidos en 1967 y 1970, y han supuesto un desembolso a la naviera española de ochocientos cincuenta millones de pesetas. Tienen una capacidad de 1.000 plazas, distribuidas en 186 camas y 814 butacas.

Este puente marítimo se llevará a cabo en unas tres horas y media, con lo que disminuirá en dos horas el tiempo que invierten actualmente en dicho trayecto.

EL VICEALMIRANTE YELOVERES, COMANDANTE GENERAL DE LA ZONA MARITIMA

LAS PALMAS, 4.—Este mediodía tuvo lugar la ceremonia de la entrega de mando al nuevo comandante general de la Zona Marítima de Canarias, vicealmirante Vicente Alberto Yeloveres, por el almirante Pedro Español Iglesias, anterior comandante general, que deja su puesto al ser nombrado secretario general de la Jurisdicción Central de Marina.

Tras la lectura de los Decretos de cese y nombramiento, el nuevo comandante general pasó revista a las fuerzas en formación y saludó más tarde a las autoridades, comisiones, jefes y oficiales asistentes al acto.

Con el desfile de las fuerzas se dio por finalizada la ceremonia de entrega de mando al nuevo comandante general de la Zona Marítima de Canarias.

EL MAYOR BUQUE CIENTIFICO DEL MUNDO

LAS PALMAS, 11.—El mayor buque científico del mundo, «Cosmonauta Yuri Gagarin», buque bandera de la flota expedicionaria de la Academia de Ciencias de la Unión Soviética, se encuentra de nuevo en el Puerto de la Luz.

Este navío, de 32.291 toneladas de registro bruto y 230 metros de eslora, lleva a bordo 120 laboratorios que le permiten resolver con gran rapidez y precisión las complejas tareas relacionadas con los vuelos espaciales y conseguir valorar, en fracciones de segundo, las informaciones obtenidas y retransmitidas al centro de dirección de vuelos en Moscú.

LA APERTURA DE SUEZ PUEDE MERMAR EL TRAFICO MARITIMO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El anuncio de reapertura del canal de Suez, prevista para el próximo día 5 de junio, preocupa en los ambientes portuarios de la región canaria por la repercusión que ello supondría en el tráfico de los puertos de Tenerife y de La Luz, en Las Palmas, los cuales, tras la orden de cierre decretada por Nasser el 6 de junio de 1967, vieron incrementar el paso de buques para el avituallamiento, servicio y tránsito de los buques que realizan la ruta Asia-Europa, representando una etapa en que, al ya importante índice de tráfico y tonelaje en el Puerto de la Luz —de los primeros del país por entonces—, se desbordaron todos los cálculos y suposiciones optimistas.

LANZAROTE

GRAVE SITUACION DE TREINTA PESQUEROS POR LA REDUCCION DE COMPRAS DE IMAPEC

ARRECIFE DE LANZAROTE.—En caso de no resolverse durante los próximos días la gravísima situación de la flota pesquera de la isla de Lanzarote, integrada por 30 unidades que trabajan en aguas de la República Islámica de Mauritania, éstas podrían amarrar en el puerto de Nouadhibou de dicho país, sin que los armadores pudieran repatriar las tripulaciones, pues quedarían arruinados, sin posibilidad de atender tampoco otros gastos.

Esta situación se originó porque desde el presente mes, la empresa Imapec, constituida por España en Mauritania, solamente compra a los armadores lanzaroteños el 25 por 100 de las capturas, alegando que el 75 por 100 restante no resulta rentable para elaborar harina de pescado y conservas.

Sin embargo, esta misma empresa compra el 100 por 100 de las capturas a las flotas rusa y ghanesa. Esta actitud de Imapec hacia los pescadores españoles comenzó el primero del presente mes, pues anteriormente adquirían la totalidad de las capturas.

El actual sistema de venta supone que el armador canario puede aprovechar una tonelada de pescado por cada veinte cogidas y se ve obligado a tirar al mar las diecinueve restantes.

Se espera que este problema se pueda resolver, ya que tendría graves repercusiones socio-económicas.

ULTIMA HORA

SALARIOS BASE PARA LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

MADRID.—Se aprueba la nueva tabla de salarios base para los estibadores portuarios, que regirá a partir del día 1 de mayo del año en curso.

La presente Orden del Ministerio de Trabajo, que hoy inserta el «Boletín Oficial del Estado» de 30 de abril, fija los siguientes salarios:

Capataces generales, 722 pesetas; capataces de operaciones, 619; encargados de servicios auxiliares, 516; oficiales, 463; especialistas, 413; asistentes, 413; encargados de guardería, 413, y guardería, 330 pesetas.

LA ISLA DE SAN BORONDON

RESULTARÍA ridículo intentar ahora la presentación de aquellas anécdotas revalorizadas por el prestigio, la seriedad, la ponderación que merecen y han merecido los cronistas canarios en la fantasía ilusionada de siglos dorados. «No porque el oro...» Quiero decir que nadie ahora cree que haya existido la isla de San Borondón. Pero tampoco pueden negarse las imágenes que personas de relevante ponderación afirman y aseguran. Claro que el hombre de fe cree en el milagro, y desde el momento que admite un milagro, puede admitir otros más. Pero no es por ahí, por la teología; por donde vamos. Vamos por la escueta razón, por la sencilla, llana —mar chicha— del pensamiento.

Hay que situarnos en la propia época de las apariciones, de las primeras San Borondones que caían del cielo como copos de nieve o que surgían del abisal como un pez olímpico, saltando sobre el azul plateado del ambiente.

¿Quién con su osadía tiene la audacia de contradecir y refutar, destruyendo, los pasajes, las estampas históricas de un Abreu y Galindo, de un Viera y Clavijo, de tantos y tantos ilustres varones, fieles a la verdad, sinceros, confiados, felices e ilusionados.

Yo me voy a permitir poner una primera piedra a este pintoresco nuevo edificio de la encantada isla de los antiguos, para la que fueron muchas las expediciones llevadas a cabo, para su localización, siendo siempre evaporada, alzada o hundida en su justo lugar. Y aquí cabe el «espejismo».

Situación en el tiempo. Siglos XVI y XVII. Los almogavares habían traído de las islas griegas las famosas cepas de los no menos famosos «malvasías», ese vino de oro, espeso, que Penélope guardaba en sus tinajas de malaquita, esperando el regreso de Ulises de la guerra de Troya. «Ambrosía de los dioses», decían.

La malvasía griega la trajeron a Canarias los españoles, y fue de maravilla su asiento, desarrollo y mejoramiento, al extremo de que Shakespeare escribiera sobre estos vinos. ¿Y quién quita que en estos tiempos de aburrimiento, monotonía y dejar comer el tiempo, la dulce, la atrayente ambrosía de estos vinos, crearan en la mente de estos hombres, en estos lentos atardeceres de sosiego y silencio, las más variadas ensueños?

Yo no quiero afirmar nada. Ni lanzar piedras al vacío. Sólo quiero exponer una muy posible situación de la mente de aquellos austeros varones, residentes en las islas de Occidente, emboados con unos crepúsculos de fuertes colores encendidos, viendo en su grata turbidez del «malvasía», fantásticamente, islas y tritones monstruos y delfines, como una película realista que desfilaba, serena y apacible, en el lienzo de nuestras pupilas. Nadie ha visto San Borondón. Nadie ha desembarcado en sus riberas, en sus playas, ni ha logrado su visibilidad perfecta. Dejémosla reposar, con el sueño de los siglos, los efluvios aromáticos, dulzones, deliciosos, de estos néctares de uva griega, guardados en tinajas de malaquita allá en Itaca, y en pipas de roble americano, aquí en las islas Canarias. ■ JOSE APOLC DE LAS CASAS.



Manuel Mateo, alias «El Regañón», uno de los pescadores más viejos de Santa Cruz de la Palma. Dice haber visto, una tarde, la isla de San Borondón, entre Gomera y Hierro, en una travesía de Tenerife a Palma.

UNA TRADICION QUE DESAPARECE

Dentro de pocos meses, las embarcaciones de salvamento, propulsadas a remo por marinos y pescadores voluntarios daneses, que recorrian la costa Oeste de Jutlandia, desaparecerán tras más de un siglo de existencia. Tienen una historia heroica, con centenares de hombres de mar salvados de una muerte segura. En su lugar se va a poner en servicio una flota moderna, mecanizada y suficientemente dotada.



PESCADORES BRITANICOS BLOQUEAN LOS PUERTOS

● PROTESTAN POR LAS IMPORTACIONES DE PESCADO



LONDRES, 31 (EFE).—Un millar de pesqueros de Escocia zarparon la pasada medianoche con destino a distintos puertos de la región, que bloquean en protesta contra las importaciones de pescado congelado. Se prevén acciones similares en otras partes de Gran Bretaña. En Aberdeen, Peterhead, Montrose, Lerwick, Stornaway y Clyde, todos puertos escoceses, no podrán atracar embarcaciones a partir de hoy lunes. Los 80 barcos de pesca de Krimby han hecho lo propio con puertos ingleses. La semana pasada ya habían sido bloqueados durante varios días algunos

puertos ingleses por la misma reivindicación.

Las compañías petroleras del mar del Norte, tratando de prevenir los efectos del bloqueo de los puertos de Escocia, han hecho salir a los barcos petroleros que se encontraban en puerto, situándolos en aguas próximas, como medida de precaución.

Este género de perturbaciones que sufren las compañías petroleras del mar del Norte es el que buscan los pescadores, que piden el fin de las importaciones y el establecimiento de 50 millas de zona de pesca.



TAMBIEN HAY PROBLEMAS EN HOLANDA

La flota pesquera holandesa tiene también problemas y ha disminuido sus capturas en un 20 por 100, para que puedan ser rentables en su primera venta. Cien barcos, con una tripulación superior a ochocientos hombres, no salen a la mar por este motivo. La fotografía ha sido obtenida una mañana de «paro voluntario» en La Haya.



LA PARTIDA DEL «SAINT LAURENCE»

El vapor norteamericano «Saint Laurence», que durante ocho años se dedicó a hotel flotante en el puerto de Copenhague, abandona la capital danesa, pasando frente a la famosa Sirena, para dirigirse a Arabia Saudita, tras ser adquirido por un jeque del petróleo árabe. (FOTOFIEL.)

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general

Santo Domingo, 1. CADIZ

Teléfonos 27 40 00 y 27 44 04

**Vda. de
FRANCISCO
PEREZ
VILELA**

● INDUSTRIA NAVAL
DE CARPINTERIA
DE RIBERA

● CARROS VARADEROS
HASTA 350 TONELADAS

Independencia, s/n.
(Barriada de Puntales)

Teléfs. 23 11 73 - 23 72 39 y 23 38 28

CADIZ



NUEVA PROFESION PORTUARIA

Respondiendo a las nuevas exigencias, se ha creado en Alemania una profesión portuaria: controlador de mercancías marítimas.

Wolfgang Ackermann (foto), una vez terminada la formación profesional de tres años, será uno de los primeros en ejercer la nueva actividad. Su misión abarcará la supervisión del pesaje y marcaje de mercancías, así como de su almacenaje y cuidado. (FOTOFIEL.)

Portugal

PIDEN MEJORAS LABORALES

HUELGA DE PESCADORES

● Como no confían en que los armadores atiendan sus propuestas, su esperanza es que la industria pesquera sea nacionalizada.

LISBOA (De nuestro corresponsal).—Durante los meses de marzo y abril, una ola de huelgas sacudió a la industria pesquera portuguesa. Casi todos los puertos que tradicionalmente constituyen la base de las pesquerías lusas estuvieron paralizados ante la negativa de los pescadores a salir a la mar. La paralización de la actividad afectó, sobre todo, a los pescadores de sardina y «de anzuelo». El centro de esta movilización popular fue el puerto de Peniche.

No es la primera vez que los pescadores portugueses paralizan sus actividades para conseguir mejoras sustanciales en los terrenos laboral y social. Antes incluso del 25 de abril de 1974, los pescadores de sardina se habían negado a trabajar mientras una serie de reivindicaciones no fuesen atendidas: mejores salarios, mayor participación en la venta del pescado, quince días de vacaciones pagadas al año, etcétera.

A petición de las nuevas autoridades militares, los pescadores de sardina decidieron volver al trabajo en el mes de abril del pasado año. Pero como quiera que sus condiciones de trabajo y vida no mejoraron, en los últimos meses la agitación social fue en aumento, hasta que la gran mayoría de los puertos lusos fueron paralizados.

Piden los pescadores de sardina y anzuelo portugueses que el actual convenio colectivo sea renovado y sustancialmente cambiado. Y piden, además, que la intransigencia de los armadores cese, incluso de forma compulsiva.

La actitud un tanto derrotista de los armadores se concretizó en los primeros días de abril en una astuta proposición que los asalariados no aceptaron. Teniendo en cuenta que «el mar no da» en las actuales circunstancias, los armadores de Peniche y de otros puertos propusieron la cesión de sus barcos en régimen de autogestión con tal de que el 10 por ciento de las ganancias del pescado les fuesen transferidas por los pescadores.

Los Sindicatos de Pescadores decidieron rechazar esta proposición, ya que, según ellos, se trataba de hurtar los riesgos y de cobrar por un capital muerto «y mil veces amortizado por el trabajo inhumano». En contrapropuesta, los Sindicatos sugirieron que los armadores cediesen gratuitamente sus barcos, sin derecho a indemnización a ganancia alguna.

Como es muy poco probable que los armadores portugueses acepten estas sugerencias, uno de los más populares dirigentes del Sindicato de Pescadores de Peniche, Carlos Cordeiro, declaró recientemente que las organizaciones laborales del sector verían con gusto que la industria de pesca fuese intervenida por las autoridades y posteriormente nacionalizada. «No se trataría solamente de nacionalizar los barcos —dijo Cordeiro—, porque esto no resolvería absolutamente nada. Al contrario, beneficiaría a los armadores, porque en su gran mayoría la flota pesquera portuguesa está anticuada y no puede seriamente competir con otras de países próximos. Lo ideal sería nacionalizar todo el circuito industrial pesquero, desde los barcos a las redes de comercialización, pasando por los abastecimientos y las cadenas de frío».

La huelga de los pescadores portugueses de sardina ha obligado, de todos modos, a las autoridades a autorizar una fuerte exportación de sardinas soviéticas, con las que ha sido abastecida la importantísima industria conservera del país. ■ ALBERTO MIGUEZ.

Si se incluye el litoral de sus numerosos fiordos, la costa de Noruega tiene una longitud aproximada de 20.000 kilómetros, mientras que alejados de la costa existen miles de islas, islotes rocosos y farallones. Las corrientes y las temperaturas favorables hacen de la poca profunda plataforma continental el lugar donde se encuentran ricos bancos de pesca, con buenas condiciones para el crecimiento de considerables «stocks» locales de muchas variedades de peces. Los fiordos y bancos pesqueros noruegos constituyen también los caladeros de desove y criaderos de los grandes bancos de bacalao, arenque y de otras especies de peces procedentes de las zonas nordestales del Atlántico.

De este modo, la pesca noruega se basa principalmente en la explotación de los «stocks» de peces a lo largo de la costa y de los bancos pesqueros. Esta circunstancia ha influido en la estructura de la industria pesquera, habiendo sido el factor dominante en el desarrollo de los barcos y procedimientos de pesca. El carácter tradicional de la pesca y la escasez de empleo en otras actividades también han dejado sus huellas en la fisonomía de la población a lo largo de la mayor parte de la costa. La población en estos distritos pesqueros está muy diseminada, siendo pocos los centros más intensamente poblados y encontrándose alejados entre sí.

En las islas y a lo largo de las orillas de los fiordos hay bastante terreno para granjas pequeñas y una combinación de labranza y de pesca ha proporcionado sustancialmente el sustento a la población costera. Las embarcaciones y artes solamente requieren una pequeña inversión de capital que los mismos pescadores podían poseer en los medios naturales de producción en estas circunstancias.

Sin embargo, los grandes avances técnicos de la última década han cambiado este panorama tradicional, proporcionando a la industria pesquera una eficiencia muy mejorada. Hubo una transición a barcos más grandes, con motores más potentes, dispositivos hidráulicos de halaje y equipo electrónico para la localización de los peces y para la navegación. Hubo un cambio casi completo de las fibras naturales por las artificiales para las artes y aparejos. Una consecuencia de este desarrollo ha sido el que la pesca se hizo gradualmente una industria especializada; no obstante, varias combinaciones de actividades, especialmente la pesca/labranza todavía juegan un papel de alguna importancia en los distritos costeros. Además, aunque la industria de pesca noruega puede todavía caracterizarse como típicamente una industria de pesca costera, se han desarrollado gradualmente en alta mar pesquerías de considerable importancia, y en aguas lejanas tales como las zonas marítimas alrededor de las islas de los Osos y de Spitzberg, y en el mar de Barents, mar del Norte y Atlántico Noroeste.

IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA PESQUERA

Las explotaciones de la pesca proporcionan, total o parcialmente, empleo e ingresos directos a aproximadamente el 4 por 100 de la población de Noruega. En los distritos costeros, y especialmente en las tres provincias más septentrionales, los porcentajes son más elevados: en Finmark, el 18 por 100; en Troms, el 16 por 100, y en Nordland, el 14 por 100. Una gran proporción de los habitantes de estos condados está además empleada en industrias estrechamente relacionadas con la pesca, tales como elaboración de pescado, industria de la harina de pescado, astilleros de construcción y reparación de embarcaciones, fabricación de artes, y comercialización y transporte de productos de pesca. Si se tienen en cuenta estas industrias, aproximadamente un tercio de la población de Finmark, un cuarto de la de Troms y un quinto de la de Nordland viven en todo o en parte de sus ingresos de la pesca o de las industrias relacionadas con la misma. Más al Sur, la pesca tiene su mayor importancia relativa en el condado de More y Ramsdal, donde el empleo y los ingresos de un 10 por 100 de la población son proporcionados en su totalidad o en parte por las pesquerías. Directa o indirectamente, la pesca proporciona la base del empleo y de los ingresos de por lo menos un quinto de los habitantes del país.

También se debe tener en cuenta que la mayoría de los distritos costeros del norte de Noruega, y asimismo en algún grado los de Trendelag y oeste de Noruega, la pesca desempeña un papel mucho mayor en proporcionar empleo e ingresos que el expresado en las estadísticas para toda la provincia. En muchos distritos costeros, la pesca es la indus-

tria dominante de tal modo que directa e indirectamente constituye la base casi exclusiva para el asentamiento, empleo e ingresos.

La pesca en sí representa solamente el 20 por 100 del producto total nacional noruego. Sin embargo, este porcentaje se eleva mucho evidentemente si en el cálculo se incluye la importancia económica de la industria de elaboración del pescado, la harina de pescado y la industria del aceite, el transporte y la comercialización de los productos de pesca, así como las industrias relacionadas, tales como construcción naval y astilleros de reparaciones, fabricación de artes, etc., aunque no se dispone de estadísticas completas de estas ocupaciones auxiliares.

LAS PRINCIPALES PESQUERIAS

Durante los años 1970-1973, la media de la cantidad de pescado desembarcado en Noruega al año fue de 2,8 millones de toneladas, haciendo de Noruega el quinto productor de pescado del mundo (después de Japón, la URSS, China y Perú). En 1973, el valor en primera venta de la captura se aproximó a los 2.000 millones de coronas noruegas. Las especies que se utilizaron principalmente para harina y aceite, en especial el capelán, ascendieron a un 70 o un 80 por 100 de la cantidad de total de la captura, y alrededor del 40 por 100 del valor en primera venta. El bacalao, palero, eglefino, etc., que se emplean principalmente para el consumo humano, supusieron un 16 por 100 de la captura y un 44 por 100 del valor en primera venta. Sólo un pequeño porcentaje de este pescado se consumió fresco, yendo a parar su mayoría a posteriores elaboraciones (congelado, salado, pez seco, sin salar, etc.). El resto de la captura, aproximadamente el 4 por 100, se componía de otros peces, crustáceos y moluscos, destinados al consumo humano en su mayoría.

La mayor parte de la captura de las pesquerías noruegas se obtiene a lo largo de la costa noruega. Según los



LA INDUSTRIA DE LA PESCA EN NORUEGA

cálculos, para el periodo 1966-70, entre el 50 y el 60 por 100 de la captura total descargada se realizó dentro del límite de pesca de 12 millas marinas, un 25 por 100 de la captura total se extrajo en aguas noruegas entre 12 y 50 millas marinas frente a la costa. La pesca noruega de altura que se efectúa a más de 50 millas marinas de la costa y a lo largo de las costas de países extranjeros o en éstas asciende a un 25 por 100 de la captura nacional total. La pesca de arrastre, por lo general, está prohibida dentro del límite de pesca, dejando así que la mayor parte de la captura del bacalao se haga con redes de enmalla, palangres y líneas de mano. Las especies pelágicas se pescan corrientemente con redes de cerco de jareta.

LA FLOTA PESQUERA Y LOS PROCEDIMIENTOS DE PESCA

La flota de pesca noruega se caracteriza por el gran número de embarcaciones pequeñas. La flota está formada aproximadamente por 30.000 embarcaciones, de las que unas 27.000 son embarcaciones inferiores a 40 pies y 2.600 tienen entre 40 y 100 pies. Alrededor de la mitad de estas pequeñas embarcaciones está registrada en el Norte de Noruega, y se dedican preferentemente a la pesca del bacalao a lo largo del litoral y en los fiordos. Solamente parte de la flota de embarcaciones inferiores a 40 pies se puede considerar que pesca todo el año. Unicamente 400 de las 3.000 embarcaciones de más de 40 pies tienen más de 100 pies, siendo en su mayoría de cerco. La gran mayoría de las embarcaciones de 40-100 pies pescan a lo largo de la costa y en los bancos costeros, y algo en el mar del Norte, en el océano Ártico entre Groenlandia y Noruega y en el mar de Barents. La mayoría de estos barcos operan con dos o más tipos de artes —redes de enmalla, palangres, redes de arrastre o artes de cerco pelágicas—, según la pesquería y la época del año. Unos 300 barcos de más de 100 pies son de cerco de jareta, 76 son bous y 11 bous-fábrica. La

mayoría del resto lo constituyen palangreros que pescan todo el año o barcos que llevan una combinación de palangres y de otra clase de artes.

El tonelaje total de la flota pesquera es de 370.000 toneladas de registro bruto aproximadamente, constituyendo el reducido número de embarcaciones de más de 100 pies un 45 por 100 de dicho tonelaje.

LOS PESCADORES

En años recientes, el número de pescadores descendió de manera considerable. El censo de 1949 mostró un total aproximado de 86.000 pescadores; en 1960, el número descendió a unos 61.000. En 1971, el número total de pescadores era de aproximadamente 35.000. De éstos, 16.000 tenían la pesca como su única ocupación, 8.500 la tenían como ocupación principal y 10.500 como ocupación secundaria. El descenso mayor tuvo lugar en la clase de las personas cuya ocupación principal era la pesca, y fue algo menor entre las que tenían la pesca como ocupación secundaria. El número de los que tenían la pesca como ocupación secundaria permaneció al mismo nivel desde 1948.

El número de años-hombre trabajados en la industria de la pesca indica un descenso mucho más pequeño en el mismo periodo que el número de pescadores. Las estadísticas de empleo reflejan la tendencia a la especialización; a un constante grado de crecimiento, la pesca se hace una ocupación que dura todo el año.

Sin embargo, todavía hay un gran número de pescadores que combinan la pesca con otra ocupación, siendo las combinaciones más importantes la pesca/labranza y la pesca/construcción (o el trabajo de construcción).

ELABORACION

La mayor parte de la captura total noruega se elabora de una o de otra manera, utilizándose únicamente un porcentaje muy pequeño como alimento en estado fresco (un 3 por 100).

La industria de transformación noruega comprende un gran número de fábricas pequeñas diseminadas a lo largo de todo el litoral, unidas a un relativamente

(Sigue en la pág. 56)

Terranova

LAS GRANDES BANCADAS DE HIELO NO HAN ENTORPECIDO LA ENTRADA DE BUQUES

• TRES MAGNIFICOS BARCOS-HOSPITAL EN PERMANENTE SERVICIO A LOS BACALADEROS ALEMANES QUE OPERAN EN TERRANOVA, LABRADOR Y GROENLANDIA.

SAINT JOHN'S, Terranova (De nuestro corresponsal).—Fue trasladado desde St.-Pierre et Miquelon a esta ciudad el marinero Manuel Rodal, en vuelo especial, a causa de su estado grave, e ingresado en el General Hospital se le atendió hasta que quedó fuera de peligro y ya marchó a reponerse a su domicilio. El doctor José Luis Alarcos se puso en contacto con la doctora Julia Muzychka, quien a su vez telefonó al prestigioso médico y catedrático de la Facultad de Medicina, doctor, Ingram, quien tras una intensa observación, llegó a un diagnóstico: padecía fiebres tifoideas. Sin duda alguna ya salió de España con algunos malestares que él creyó serían gripe. Su barco tuvo que entrar a St.-Pierre para hospitalizarlo. Es muy importante que antes de las partidas se pase el reconocimiento médico y sobre todo cuando se haya padecido alguna gripe, catarro, etc., para que el médico pueda decidir si el tripulante está en condiciones de emprender la nueva campaña, pues en caso contrario se puede uno jugar la vida.

En Terranova sigue imperando el frío. La temperatura media diaria en febrero fue de 11 grados bajo cero. Las nevadas, heladas y temporales obligan a la ciudad a una total paralización. Sólo circulan coches de urgencia. Esperemos que en la primavera sea más benigno el clima.

La entrada de barcos ha sido normal, a pesar de haber grandes campos de hielos que bajan de Groenlandia y Labrador. Hasta el momento no han dificultado la entrada de ningún barco extranjero ni español.

Entró uno de los buques-hospital de la Alemania Federal, uno de los tres que tienen destinados en Terranova, Labrador y Groenlandia, que siempre se encuentran cerca y al servicio de los diferentes buques alemanes en pesca y auxiliando a quienes necesiten de sus servicios. Este buque lleva médico y practicante. Las instalaciones sanitarias son de admirar: quirófano, rayos X, laboratorio para las primeras investigaciones, radioterapia, servicio de cocina y cantina para los enfermos; cuatro camarotes de cinco y seis camas; una sala de reconocimiento especial y otra para las curas diarias, donde está la farmacia. La telegrafía está atendida por dos radiografistas en continua escucha de socorro y atención de los barcos que puedan llamarles. Estos buques-hospitales están en la mar hasta que regresan a Alemania todos

los buques de pesca de su nacionalidad. Los gastos que ocasiona están a cargo del Gobierno y de los armadores. El segundo maquinista naval, don Manuel Maffiote, es compatriota nuestro y fue quien tuvo la habilidad de invitarnos y enseñarnos este magnífico buque-hospital.

Cuando escribo esta crónica acaba de ser trasladado desde St.-Pierre et Miquelon un lesionado grave, y por falta de medio de aquel centro en el caso de que tuviera que ser operado cranealmente, fue traído al General Hospital y atendido por el mejor traumatólogo de St.-John's. Según últimas noticias, el lesionado se va recuperando y por el momento no es necesario operarle.

También llegaron ayer, vía Londres, los tripulantes del «Siete de Julio», que había sufrido fuego a bordo; mientras reparaban los daños, la tripulación fue enviada a sus casas, y ahora se reincorporan a continuar la faena de pesca.

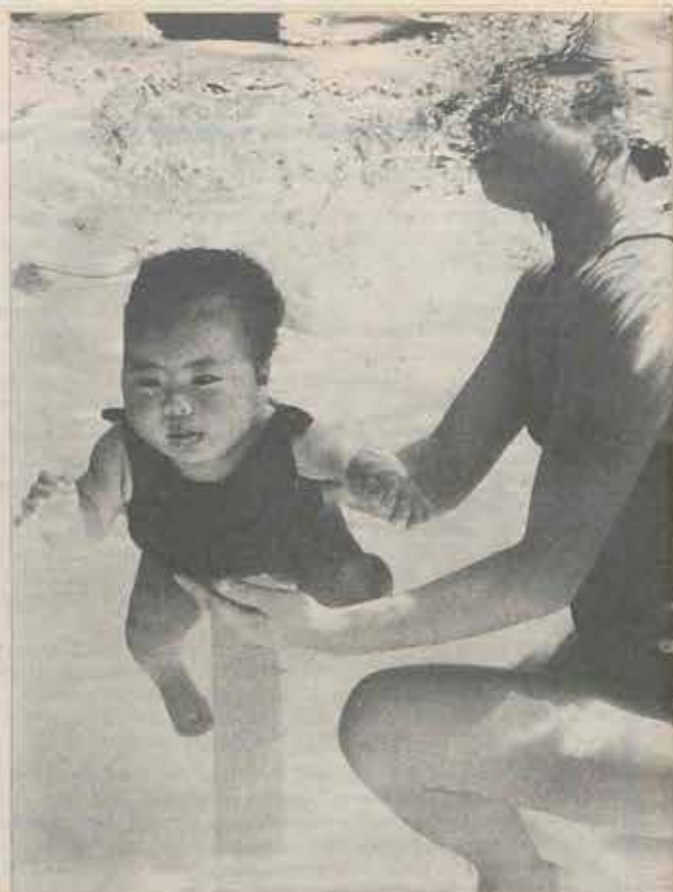
La CBC, cadena de televisión canadiense, transmitió hace unos días la película «La cruz y la espada», sobre la pasada guerra civil española. Como coincidieron en puerto cuatro parejas bacaladeras, la sala de la televisión estaba abarrotada. Los mayores, que fueron soldados y lucharon en distintos frentes, explicaban a los jóvenes dónde y cómo se desarrollaba el film. A todos gustó muchísimo. ■ F. TORRES.

LOS BEBES APRENDEN A NADAR

En Kunitachi City, en las afueras de Tokio, acaba de inaugurarse una escuela de natación para niños cuya edad va de seis meses a dos años.

La instructora, Yumiko Ilayashi, aprendió el método de enseñanza para bebés en un cursillo de dos semanas en Los Angeles, USA.

En la foto, una niña de ocho meses hace sus pinitos en el agua. (FOTOFIEL.)



Panamá

RECUPERAR LA SOBERANIA SOBRE EL CANAL

• ES PROPOSITO DEL GOBIERNO PANAMEÑO, SEGUN MANIFESTO EN MADRID SU MINISTRO DE EDUCACION.

MADRID, 4.—«Cuando Panamá recupere lo que legítimamente le pertenece, la plena soberanía sobre la zona del canal, se habrá iniciado en América Latina otra época: el principio del fin del colonialismo que aún queda en ella. Esto se halla grabado en la conciencia nacional panameña y en el supremo objetivo del Gobierno del general Torrijos». Así lo declaró en Madrid el ministro de Educación de Panamá, Aristides Royo Sánchez. Poco antes de partir para su país, el ministro panameño fue consultado sobre el resultado de las últimas sesiones de la comisión negociadora. El ministro resumió los propósitos del Gobierno que representa:

Primero, la abrogación plena del tratado de 1903. Segundo, el ejercicio de la ju-

risdicción plena de Panamá en la zona del canal, lo que se hará en forma gradual, pero en un plazo corto y que quedará especificado en el tratado. Tercero, que Panamá debe compartir la defensa del canal y la protección del mismo. Cuarto, que mientras Panamá adquiera la plena jurisdicción sobre el canal, debe participar en su operación y administración.

Reiteró el ministro panameño que el Gobierno y el pueblo de su país se proponen borrar el concepto mismo de lo que el «Canal Zone» ha significado históricamente, como presencia física colonialista de una potencia extranjera. Panamá reitera siempre este tema —agregó—, porque se trata de una herida abierta que no es sólo suya, sino de América, en mitad del continente. ■ CIFRA.

México

SE CREARA UN INSTITUTO TECNOLÓGICO PESQUERO

MEXICO (De nuestro corresponsal).—Se aproxima una fase más del nivel cultural de investigación pesquera, de proyección nacional, creado por la necesidad de proporcionar elementos con los conocimientos necesarios para ir a ocupar su lugar a los centros de trabajo de los litorales y de las grandes zonas lacustres con que cuenta el país.

La imperiosa necesidad de conocer esa vasta zona comprendida entre la superficie del agua y el fondo del subsuelo marino, nos obliga a arrancar los secretos que alberga y depositarlos en hombres científicos que enseñen a nuestras futuras generaciones a valerse de ellos, para su desarrollo.

Consciente, pues, de ello, el Gobierno federal ha planeado hacer dos Bachillera-

tos Tecnológicos Pesqueros. Uno en el litoral del golfo de México y otro en el Pacífico, o dos en el golfo y dos en el Pacífico, dependiendo de la necesidad y capacidad que se le de a cada Instituto.

Tomando en cuenta que existen treinta Escuelas Tecnológicas Pesqueras en el país y que cada una de ellas tiene una capacidad de 180 alumnos, se puede con-

tar hasta con el 50 por 100 de los alumnos para hacer dos buenos Institutos y proveer las necesidades de la industria nacional en el aspecto pesquero, y el otro 50 por 100 sería el que estaría acudiendo a las preparatorias tradicionales en busca de una carrera de nivel medio o una profesional o dedicarse de lleno al trabajo.

El puerto de Mazatlán Sinaloa lleva ventaja a otros puertos como posible lugar para la creación del Instituto, en cuanto a instalaciones pesqueras y marítimas cabotaje y altura, mucha comunicación con otras zonas lacustres y varios centros

de cultura en el Estado, que proporcionarían buen alumado. Desgraciadamente, la Escuela Tecnológica Pesquera del lugar ha tenido serios problemas que han impedido el completo desarrollo de los programas de estudios. Hasta que se recurrió a la Presidencia.

Las ventajas son las siguientes:

1.º Geográficamente está situada en el trópico y podría decirse que es la puerta de entrada del golfo de California.

2.º Tiene más de 250,000 habitantes y hay otras entidades federativas que están cerca (Sonora, Zacatecas, Durango, Jalisco, Nayarit

y Baja California Sur).

3.º Hay varios centros de investigación científica, como el centro de promoción pesquera, Estación de Biología, Escuela Técnica Pesquera, el centro de Acuicultura, S. A., uno de los centros privados experimentales que mayor triunfo han logrado en el cultivo «Macrobrachium» en el mundo.

4.º Las vías de comunicación son un ramal, ya sea avión (Jet), tren, barco, autobús.

5.º El Estado tiene mucha agricultura, ganadería y pesca.

6.º La única desventaja que puede tener con respecto a otros puertos es

que su pueblo es muy campechano, sincero, alegre y cuenta con muchos centros de diversión, fama de mujeres bonitas cuya belleza es puesta a prueba año tras año con motivo del carnaval, fecha en que todas las candidatas merecen el trono.

Como es una orden presidencial la creación del Instituto Tecnológico de Pesca, dentro de unos meses estarán las bases legales y los programas con que habrá de funcionar; se está realizando poco a poco el sueño del señor Presidente Adolfo Ruiz Cortines. MARCHA AL MAR. PERIODO 1952-1958. ■ ABILU ZAMUDIO LUVIANO.

LA CIENCIA AVANZA MAS RAPIDA QUE LA LEGISLACION

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—A la hora que escribimos esta crónica, mediado ya el período de debates de la segunda parte de la Conferencia sobre el Derecho del Mar patrocinada por las Naciones Unidas, todo apunta que los resultados no serán mucho más satisfactorios que los alcanzados en la primera. Es posible que en Ginebra, como antes en Caracas, quieran cubrirse púdicamente desnudeces con un rimbombante comunicado final que impresione tanto como diga tan poco, pero la gente está ya muy resabiada y, más o menos, todos sabemos la dura verdad: que hay diferencias hoy por hoy irreconciliables y que existe menos unanimidad sobre el derecho bajo y encima del mar que en ningún otro momento de la Historia. De todo ello, lo más confuso y debatido es lo que se refiere a las definiciones de soberanía nacional en dichas zonas.

Si se nos permite la casi escolar lección, pero necesaria dadas las confusiones a que últimamente hemos llegado, habrá que empezar recordando que en un principio la costumbre y el derecho reconocía como aguas territoriales las comprendidas en la faja a tres millas de la costa, que era lo que la artillería del siglo XVIII podía cubrir. Esta tradición empezó a decaer después de la segunda guerra mundial y entró en barrena en los últimos años ante las exigencias principalmente de una serie de pequeños países ribereños, que clamaban más por el control económico de una faja más ancha, llegando en muchos casos a las 200 millas, que por el control militar, aunque una cosa lleva aparejada la otra. Hoy podemos decir que, pese a la tan esperada Conferencia sobre el Derecho del Mar de Caracas, que terminó en auténtico parto de los montes, lo que prevalece es una curiosa anarquía, donde los débiles son los que más exigen, mientras las superpotencias defienden, por razones estratégicas, un mínimo de

soberanía nacional sobre los mares —aunque aun así han tenido que aceptar por lo menos las doce millas—, que permita a sus grandes flotas desenvolverse lo más desahogadamente en todos los océanos del globo. Pero todo apunta que a estas alturas de la Historia el problema es ya más económico que estratégico y ahí sí que no hay acuerdo posible.

En principio se creía que el mar no pertenecía a nadie, que es una forma de decir que pertenece a todos. Y fundándose en tal criterio, las grandes potencias han empezado a actuar como si las riquezas que esconde el mar más allá de las controvertidas millas de jurisdicción nacional, cualesquiera que sean, pertenecen al primero que llegue y sepa explotárselas. Ello ha puesto poco menos que en pie de guerra a los países subdesarrollados, que arguyen que el mar pertenece a todos, pero en el sentido más exacto, esto es, que todas sus riquezas, incluidas las que esconde en sus fondos, deben ser administradas por un or-

ganismo internacional, que distribuya concesiones entre las compañías explotadoras y reparta los beneficios entre todos. Actúan así por dos motivos: uno, porque al no tener tecnología propia para hacer esas explotaciones, quieren aprovecharse siquiera indirectamente de lo que hagan las multinacionales, y segundo, porque temen que los yacimientos submarinos empiecen a competir con los suyos de materias primas, en un momento en que, con la estampida del petróleo, se especula con el alza de precios de todas éstas.

Pero tal reparto no satisface lo más mínimo a los países industriales, que temen ver disolverse los beneficios de sus enormes inversiones en la exploración submarina en el pozo sin fondo del Tercer Mundo. Los Estados Unidos, Japón y Alemania Occidental han desarrollado técnicas sofisticadísimas y costosas para la explotación de los depósitos submarinos de materiales que empiezan a ser escasos en dichos países. Por lo menos hay cuarenta compañías dedicadas a tal propósito, con inversiones que se elevan a cientos de millones de dólares. Y que se pueden hacer auténticos milagros en el fondo del mar nos lo indica la fascinante noticia de haber sacado, por encargo de la CIA, la tercera parte de un submarino atómico soviético de profundidades que alcanzaban casi los seis mil metros. Resulta significativo que la compañía encargada de ello, la Howard Hughes, había dicho que los dos navíos especiales estaban destinados a extraer los famosos nódulos

del fondo del océano. Y no hay duda de que si pudieron sacar buena parte de un submarino, podrían sacar nódulos, que son, ni más ni menos, bloques de tamaño que varía del de una piedra a un peñasco, que reposan en el fondo del mar desde los orígenes de éste, y están compuestos de toda clase de metales y elementos, hoy necesarios para nuestra civilización.

Enormes cantidades de hierro, cobre, manganeso, cobalto y níquel reposan en tales nódulos desde el origen de los tiempos. Posiblemente, tales reservas son suficientes para alterar los actuales suministros y precios de tales metales, sobre algunos de los cuales determinados países tienen un control de casi monopolio.

La explotación de tales depósitos, ya por dragado, ya por su subida a la superficie impulsados por aire comprimido, no es, hoy por hoy, económica, pero a la vista de los rápidos avances de la tecnología y los precios cada vez más altos de las materias primas, todo es cuestión de tiempo. La cuestión es si cuando empiece esa explotación intensiva habrá ya una legislación internacional que regule la materia. Todo apunta que, como no haya sorpresa de última hora, no será así y que, una vez más, en la marcha del hombre, la audacia, la pericia, el conocimiento, precederán a la ley. O dicho con otras palabras, que también en el fondo del mar, como en la tierra, se descubrió primero para legislar después. En esto no parece que hayamos avanzado mucho. ■ CARRASCAL.

Estados Unidos

LA "GUERRA DEL ATUN" (CON PAISES HISPANOAMERICANOS), CUESTION POLITICA

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal).—Hace un par de semanas, navíos de la Armada ecuatoriana apresaron a un atunero norteamericano con sus bodegas repletas, iniciando así un nuevo asalto en la «guerra del atún» que este país mantiene con otros sudamericanos. No puede compararse ésta a la guerra vietnamita, pero es muy posible que dure más. Están en disputa, ya desde hace veintitrés años, las doscientas millas de océano Pacífico ante las costas ecuatoriana, chilena y peruana, la industria en ciernes de aquellos países y la poderosa flota USA pesquera, que debe abastecer a un consumo en este país de 1.400 millones de latas de atún anuales.

Las leyes ecuatorianas dicen que ningún barco extranjero puede pescar en esa franja de mar ante sus costas sin haberse procurado antes una «licencia de pesca», que vende aquel Gobierno por cantidades que varían entre los 20.000 y los 31.000 dólares, según el tonelaje de la embarcación. La flota atunera norteamericana, con muy pocas excepciones, se ha negado a comprar tales licencias, ya que no reconoce esa soberanía sobre las 200 millas costeras, e insiste en que las leyes USA como las internacionales consideran tales aguas como «libres».

El Departamento de Estado de Washington coincide con tal postura, pero hasta ahora no ha hecho demasiado para apoyarla en la práctica. Alguna protesta diplomática ante Ecuador, pero nada más, lo que ha levantado protestas entre los atuneros californianos, algunos de los cuales han llegado a pedir que se envíe un destructor para proteger a sus embarcaciones. Pero el Presidente Ford parece dispuesto a evitar todo acto que recuerde a la triste memoria de la «diplomacia de los cañoneros», cuando este país imponía con «marines» su voluntad a los vecinos. Al mismo tiempo, el Departamento de Estado dice que este Gobierno desea evitar cualquier reconocimiento directo o indirecto de la proclamada soberanía sobre las aguas extendidas ante sus costas, hasta que la Conferencia del Mar en marcha no dicte legislación general al respecto.

PUEDEN RENACER LA "TACTICA ROOSEVELT": "HABLA SUAVE, PERO LLEVA UN PALO BIEN GORDO"

Pero los ecuatorianos no están dispuestos a esperar tanto y la «guerra del atún» ha costado ya al Gobierno USA 5,6 millones de dólares reembolsados a los atuneros de este país apresados ante Colombia y castigados con multas por ese total. Pues según disposiciones que aquí rigen, el Gobierno debe cargar con tales multas y gastos cuando no sea capaz, o no quiera, proteger más eficazmente a su flota pesquera.

A la hora que escribimos esta crónica, dos pesqueros norteamericanos, el «Jacqueline A» y el «Neptuno», siguen retenidos aún en Ecuador, después de su turbulento apresamiento por parte de aquellos guardacostas. Fue precisamente la lucha física a bordo del «Neptuno» lo que hizo pedir a la Asociación Atunera USA el envío a aquellas aguas de un destructor para «proteger a nuestros hombres». Y el ex gobernador de California, Ronald Reagan, acaba de declarar públicamente: «O los Estados Unidos extienden su soberanía pesquera a 200 millas de sus costas o el próximo invierno envía un destructor con su flota atunera para que pueda pescar tranquilamente a partir de las 13 millas de aquellas costas, en una versión puesta al día de la política de Teddy Roosevelt, habla suave, pero lleva un palo bien gordo».

El problema se complica si se piensa que Ecuador no sólo reclama 200 millas de mar ante sus costas continen-

tales, sino también 200 millas en torno a las islas Galápagos, lo que significa que en algunos puntos sus reivindicaciones alcanzan hasta a 600 millas en el Pacífico. Tanto Ecuador como Perú y Chile vienen reclamando las 200 millas desde 1952, y el segundo de ellos se ha mostrado en los últimos años particularmente diligente en el apresamiento de atuneros norteamericanos. Ante Ecuador, sin embargo, había habido una cierta calma provocada porque los atunes, que son peces emigrantes, habían abandonado aquellas aguas. Pero entre tanto, los ecuatorianos han promulgado una ley mucho más dura que prevé no sólo la confiscación de botes y pesca, sino licencias mucho más altas para los que quieran faenar en sus pretendidas aguas a más de prohibir cualquiera clase de pesca a 40 millas de su costa continental para cada embarcación de más de seiscientos toneladas, lo que incluye 14 barcos de la flota atunera USA.

Dos son las especies de atún que se hallan en la zona disputada. Una más pequeña, que pesa alrededor de 15 libras, y otra mucho mayor, «yellowfin» en inglés, que llega a las 50 libras. La Comisión Tropical Americana del Atún, a la que pertenecen los Estados Unidos y otras siete naciones, aunque no Ecuador, ha regulado la pesca del «yellowfin» según los años, con objeto de conservar la especie. Este año, la temporada empezaba el 1 de enero y terminaba el 12 de marzo. Pudiendo volver a hacerse un nuevo viaje, pero con la condición de no traer más del 15 por 100 de la pesca que en la primera.

Buques grandes, como el «Neptuno», de 130 pies de eslora, cuestan de tres a cinco millones de dólares y llevan una tripulación de alrededor de 20 hombres, que son pagados por participación en el total de la pesca. Se calcula que en una buena temporada, el capitán de un atunero viene a sacar 50.000 dólares, y un tripulante, 25.000. No hace falta decir aquí que el trabajo es duro y la vida a bordo sin alicientes. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.

LA INDUSTRIA DE LA PESCA EN NORUEGA

(Viene de la pág. 53)

pequeño número de grandes fábricas. Unos dos tercios de las plantas de elaboración están situadas en los tres condados más septentrionales.

La mayor parte del pescado para alimento se empleaba al principio para la producción tradicional de pescado seco sin salar, pescado seco salado y pescado salado.

Todavía se producen considerables cantidades de estos productos, aunque dificultades de comercialización en los recientes años han reducido la producción del pescado seco sin salar. El pescado seco salado se produce principalmente en el Oeste de Noruega, con pescado salado que ahora se seca artificialmente.

No obstante, en años recientes la industria de congelación y de filetes de pescado ha sufrido una rápida expansión, especialmente en el Norte de Noruega. Una creciente proporción del pescado para alimento se transforma en productos congelados, especialmente en filetes. Uno de los problemas que afronta esta industria son las fluctuaciones en el suministro de materia prima, con las consiguientes dificultades en lograr la plena utilización de capacidad en todo momento. Los filetes congelados y los productos de pesca congelados muy elaborados constituyen actualmente los principales productos de la industria de pesca noruega. Las industrias de la harina y del aceite de pescado sólo funcionaban antes parte del año, pero el fomento de la pesca del arenque y de la caballa con artes de cerco de jareta en el mar del Norte y del capelán en el mar de Barents y a lo largo de la costa noruega, ha conducido gradualmente al empleo durante todo el año en la industria de la harina de pescado. Las fábricas se han modernizado y han ampliado su capacidad. Durante la temporada de pesca del capelán se envían grandes cantidades de materia prima desde el Norte de Noruega a las fábricas situadas más al sur.

COMERCIALIZACION Y EXPORTACION

Casi toda la pesca desembarcada en Noruega es vendida primero a través de las organizaciones de ventas legal-

primera venta. Este derecho se refiere a una zona geográfica determinada, o a especies determinadas de pescado, o a una combinación de zona y de especies.

Las organizaciones de ventas fijan los precios en primera venta (precios mínimos o precios fijos) después de negociaciones con los grupos compradores. Los precios y las condiciones de ventas se fijan separadamente para cada distrito y para cada especie. También se establecen precios diferenciados para los diferentes usos de materia prima. Varias organizaciones de ventas también toman parte en la producción, reventa y exportación de la pesca y de sus productos, bien directamente o a través de compañías subsidiarias.

Noruega exporta un 85-90 por 100 de la cantidad total del pescado capturado. El valor de la pesca y de los productos pesqueros exportados en 1973 fue de 2.990 millones de coronas noruegas (excluyendo las grasas endurecidas de pescado por un valor de 99 millones de CN). La exportación representó el 11 por 100 de la exportación total noruega de mercancías.

La parte representada por los diferentes productos, como es natural, varía algo de año en año, no solamente debido a las fluctuaciones de la producción, precio y condiciones de mercado, sino también al fomento de ciertas tendencias.

Los productos de pesca noruegos se exportan a la mayoría de los países del mundo: Estados Unidos, Reino Unido y Suecia son los principales importadores.

De las exportaciones de los productos de pesca noruegos de 1973, el 42 por 100 fue a la Comunidad Europea ampliada, mientras que los países de la EFTA adquirieron el 17 por 100 y los Estados Unidos el 12 por 100. El comercio libre dentro de la EFTA para los productos de pesca procesados industrialmente ha sido un importante estímulo para la industria de pesca noruega.

También en otros mercados tuvo lugar una liberalización de las restricciones comerciales para los productos pesque-

industria de pesca noruega. Esto se debe a diversos factores. Hubo un descenso en las capturas en los años recientes con respecto a varios «stocks» importantes de peces. Según los cálculos de los investigadores de pesca, las perspectivas totales para los próximos años se refieren a capturas decrecientes. La industria de pesca noruega, considerando la captura y la elaboración, está constituida por un gran número de fábricas pequeñas con base a lo largo de la costa. Ello da lugar a unos costes de producción relativamente elevados.

Noruega es un país de costes elevados, donde los salarios de la industria y las cargas sociales se encuentran a un nivel muy alto. Por este motivo, con frecuencia ha sido difícil para sus productos de pesca la obtención de precios en el mercado de exportación que cubrieran el coste de producción. Probablemente esto continuará siendo un problema importante en el futuro.

LA PESCA Y EL DERECHO DEL MAR

En los últimos años, los pescadores noruegos, con creciente ansiedad, han sido testigos de la tendencia a una explotación excesiva de los recursos vivos de la mar. Dentro de las comisiones de pesca del Atlántico Nordeste y del Atlántico Noroeste se han alcanzado importantes acuerdos que regulan la captura de diversos «stocks» de pesca. También se han fijado cuotas de captura mediante varias negociaciones multilaterales y bilaterales. Sin embargo, es una realidad que los acuerdos internacionales para proteger los recursos vivos del mar no han sido hasta ahora lo suficientemente efectivos. El Gobierno de Noruega está a favor del fortalecimiento de la jurisdicción de los Estados costeros. Las medidas nacionales de conservación son de la mayor importancia, ya que las zonas de desove y los caladeros de cría se encuentran con la mayor frecuencia en zonas costeras de aguas poco profundas. Con una población pesquera que tradicionalmente ha dependido profundamente de los recursos de la mar, es evidente que el Estado costero tiene un interés muy grande en la conservación y en la explotación racional de la mar. Han sido un problema constante para la pesca noruega las colisiones de los barcos de arrastre (bous), con sus artes activas y las artes pasivas, tales como redes y palangres. A fin de poder decidir sobre medidas eficaces para impedir la destrucción de las artes de pesca pasivas es necesario que el Estado costero tenga jurisdicción sobre zonas de pesca adyacentes a la costa.

Las zonas de pesca costeras se encuentran en creciente grado reconocidas como parte de los recursos naturales de los Estados costeros hasta una distancia razonable a la vista de consideraciones locales pertinentes. En el trabajo preparatorio para la conferencia de la ONU sobre el derecho del mar, el Gobierno noruego se pronunció a favor de zonas económicas exclusivas de hasta 200 millas marinas. Noruega, en unión de Australia, presentó una propuesta sobre ciertos principios básicos para el establecimiento de zonas económicas. La propuesta daría al Estado costero derechos soberanos dentro de la zona económica para los recursos naturales de la mar y sobre el fondo del mismo. La propuesta no transmitiría una obligación para los Estados costeros al objeto de establecer una zona económica, sino que simplemente aseguraba la base legal para tal medida. Después de la conferencia de la ONU, el Gobierno noruego necesitará decidir acerca de las medidas que se deban adoptar a fin de salvaguardar los intereses de la industria pesquera y de la población del litoral.

DESDE hace años, la Unión Soviética mantiene varias bases (de la que la principal es la «Molodjoshaja») en la Antártida, esa extensión helada que cubre más de 14 millones de kilómetros cuadrados, y cuyo tamaño equivale casi al doble de Australia. Allí, las densas capas de nieve tapan otras capas de hielo más profundas y que alcanzan entre los 2 y los 4,5 km. de espesor, y si bien las temperaturas medias son de alrededor de 10 grados bajo cero, no es raro que se alcancen los 50 bajo cero.

La fauna está constituida por algunas aves marinas, pingüinos, un grupo ocasional de ballenas y poco pescado, en este que es el

BASE

continente menos explorado de la Tierra

Precisamente un grupo de científicos de la República Democrática Alemana se encuentra actualmente en la base rusa «Molodjoshaja», colaborando con sus colegas soviéticos en el estudio de la zona. (FOTOFIEL.)

LA EXPORTACION EN 1973, CLASIFICADA EN GRUPOS PRINCIPALES, FUE LA SIGUIENTE:

	Millones de coronas	%
Pescado fresco, refrigerado, congelado (excluyendo los filetes)	230	8
Filetes congelados (incluyendo tacos de pescado, porciones empanadas, etcétera)	615	21
Mariscos (incluyendo camarones sin caparazón, congelados o en salmuera)	88	3
Salado, seco, ahumado	685	23
Aceite de pescado	165	6
Harina de pescado	829	28
Productos enlatados	399	11
Otros	30	1
TOTAL	2.290	100

mente protegidas pertenecientes a los pescadores. Todas las personas o firmas que deseen adquirir pescado para su elaboración o reventa deben estar autorizadas por las respectivas organizaciones de ventas. Las organizaciones varían en su estructura y procedimientos, pero tienen una meta común: estabilización de precios y asegurar para los pescadores el precio más alto que pueda permitir el mercado.

Actualmente hay doce organizaciones de ventas con el derecho exclusivo de

ros, pero todavía se encuentran restricciones comerciales importantes en los mercados europeos y de ultramar. Dichas restricciones parecen cada vez más fuera de lugar debido a las perspectivas de menguar la producción de los productos pesqueros y a la creciente demanda.

RENTABILIDAD

Por el momento no son alentadoras las perspectivas de rentabilidad de la



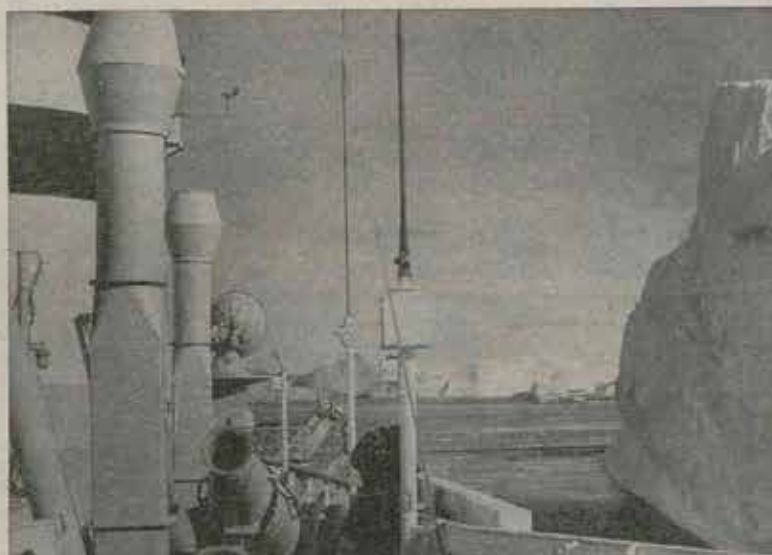
El poste de señalización plantado en plena Antártida indica, en caracteres del alfabeto cirílico, la distancia a que se encuentran Moscú, Leningrado, Varsovia, Berlín y París, entre otros.



CIENTIFICA EN LA ANTARTIDA



Un lobo de mar del tipo «Wedell» se da un baño de nieve sobre un mar perpetuamente helado.

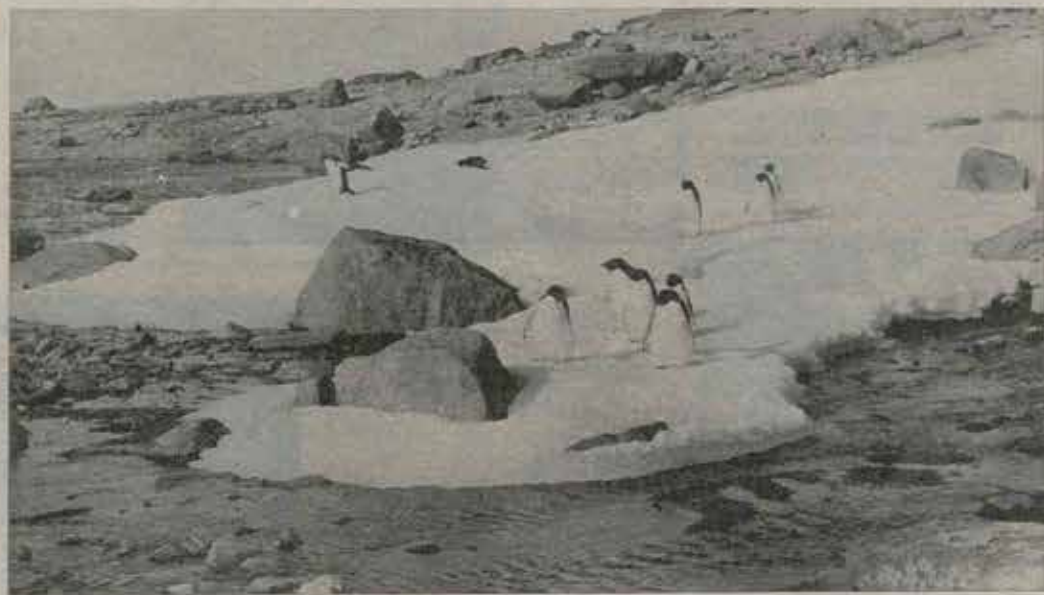


Tras la tempestad de nieve, los trineos mecánicos están casi enterrados.

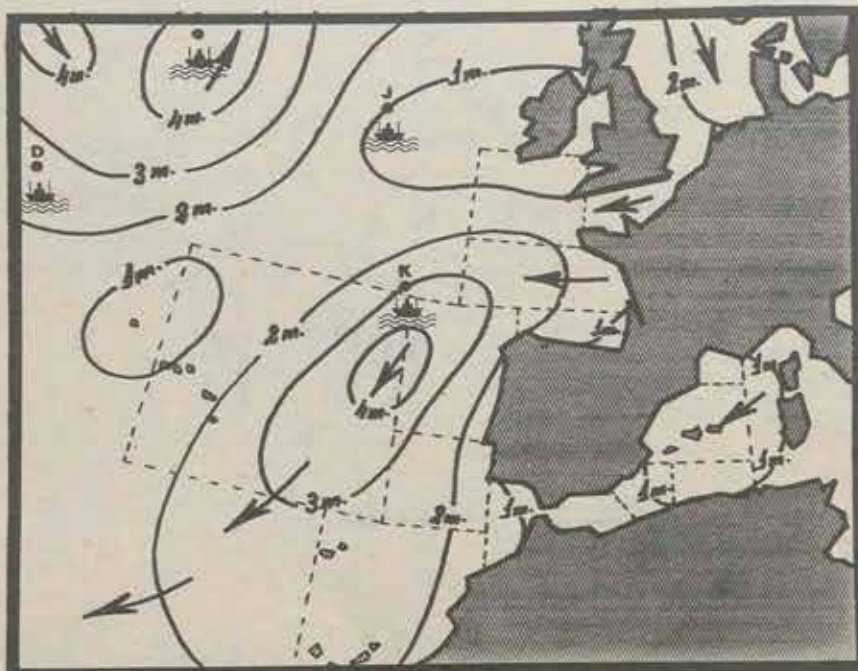
El barco de exploraciones soviético «Profesor Subov» se adentra por entre los hielos.



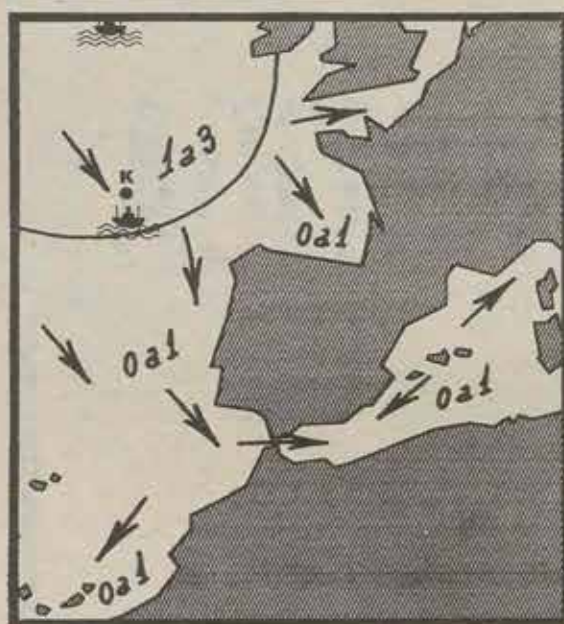
Vista parcial de la base antártica soviética «Molodjoshaja», fundada en 1962.



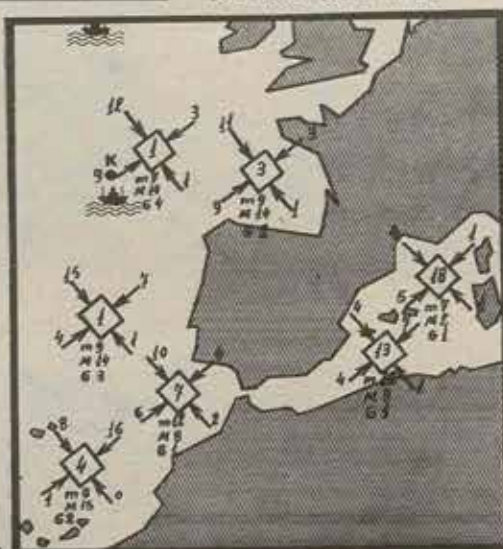
Los simpáticos pingüinos forman parte de la escasa fauna de la Antártida.



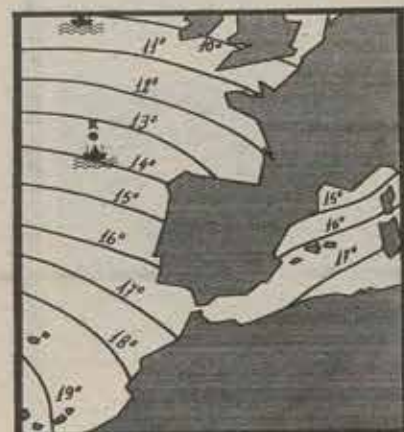
MAPA NUMERO 1.—
Carta de oleaje más
significativa del pasado
mes de abril.



MAPA NUMERO 2.—
Días de temporal
previstos para mayo.



MAPA NUMERO 3.—
Estado previsto de la mar
y dirección del oleaje
en mayo.



MAPA NUMERO 4.—
Temperatura media
superficial del agua
del mar en mayo.

El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA PARA MAYO

Como novedad, ya que la noticia la anticipó puntualmente "Hoja del Mar" en su número anterior, diremos a ustedes que el pasado 14 de abril se inició un servicio de boletines meteorológicos radiados, para la flota de hajura, a través de Radio Nacional de España y su cadena de emisoras. Están confeccionados por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional y se refieren exclusivamente a la franja costera del Cantábrico, Finisterre, San Vicente, Cádiz, Alborán, Palos, Baleares, golfo de León y Canarias. En los boletines de las 11 y de las 18 horas (10 y 17 en Canarias), retransmitidos por la cadena de emisoras de Radio Nacional, se da noticia sobre temporales (si los hay), situación real del tiempo y pronóstico del viento, visibilidad, tiempo y oleaje. En los diarios hablados de las 14,30 y de las 22 horas (13,30 y 21 en Canarias), retransmitidos por todas las emisoras nacionales, se facilita solamente el pronóstico, válido —respectivamente— hasta la medianoche y hasta el mediodía siguiente, de tiempo, viento y mar. Creemos que esta novedad, llevada a feliz término gracias a la buena voluntad de los Ministerios del Aire y de Información y Turismo, es digna de todo encomio, máxime cuando se dejaba sentir su necesidad en un país, como el nuestro, de más de cinco mil kilómetros de costa.

Y con esta buena nueva, que suponemos del agrado de todos nuestros habituales lectores, pasamos a ofrecerles, como ya es costumbre en "Hoja del Mar", una síntesis gráfica de lo que, desde el punto de vista de la meteorología, ha sido el mes de abril y será el de mayo en la mar.

El mapa número 1, que ilustra este comentario, muestra el más significativo de cuantos, en tiempo real, se han trazado a lo largo del pasado abril en la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. Corresponde al día 24 y está construido con datos base de las 12 horas T.M.G. No muestra mares muy encrespados, pero la verdad es que el mes que acaba de terminar no los ha registrado, comportándose más bien —y por suerte— como relativamente encalmado por todas nuestras zonas marítimas de responsabilidad. No obstante, como ven,

se aprecia mar gruesa a muy gruesa en el tercio oriental de Azores, mitad noroccidental de Finisterre y extremo NW. de San Vicente. A lo largo de ese día hubo frecuentes ráfagas atemporadas del NE. en las mencionadas áreas.

En el mapa número 2 se expone, para el presente mes de mayo, el número de DIAS que esperamos se registren vientos superiores a los 33 nudos. No parece, como podrán observar, que el mes en curso vaya a ser, por suerte, muy pródigo en temporales. Las flechas que aparecen en este mapa indican la dirección del viento, previsto como dominante, en los días de temporal.

El mapa número 3 resume el estado más probable de la mar, para este mes de mayo, en las distintas zonas. La cifra que aparece junto a las flechas que inciden en cada uno de los lados de los distintos rombos, muestra —para la correspondiente zona en que están dibujados— el número MEDIO de días en que la mar provendrá del cuadrante de procedencia: N. a E., E. a S., S. a W. y W. a N. El número que figura en el centro de cada rombo indica el de días de mar llana. Los que faltan hasta completar los treinta y un días que trae mayo corresponden a mares confusas. Por otro lado —y debajo de cada rombo— aparece la media mensual de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa o más (de cuatro metros en adelante), expresada por una "G". También en este caso, los días que faltan hasta completar los treinta y uno de que consta mayo corresponden a oleajes intermedios.

Por fin, el mapa número 4 muestra la temperatura media mensual del agua del mar —en superficie— prevista para el presente mayo. Como es norma obligada, las isotermas van expresadas en grados centígrados. No olviden nuestros lectores, que por lo general, la temperatura superficial del agua del mar es ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima, sobre todo en invierno y primavera (de cuatro metros en adelante), expresada por una "G". También en este caso, los días que faltan hasta completar los treinta y uno de que consta mayo corresponden a oleajes intermedios.

PARTES METEOROLOGICAS DE RADIO NACIONAL

Según anunciábamos en el número anterior, Radio Nacional de España ha comenzado a emitir en su programación por onda media partes meteorológicas completas sobre el tiempo de la mar. Estos partes se dan en los diarios hablados de las 14,30 y las 22, y también, en versión resumida, en los boletines informativos de las 11 y las 18 horas.

Se ha satisfecho así una petición de los pescadores del Cantábrico, que la expusieron al Instituto Social de la Marina, donde se hicieron las gestiones oportunas cerca de la Dirección General de Radiodifusión y Televisión. Desde hace ya varias fechas, el parte meteorológico «completo» tantas veces pedido, ya es una realidad.

EL DAMERO MARINERO

Por VICTOR UVE

1 J	2 M	3 N		4 L	5 P	6 E	7 B	8 C	9 F	10 M	11 J	12 N	13 D	14 L	15 O		16 E	17 B	18 H	19 G	20 F	21 M	22 J
	23 C	24 L	25 J	26 A	27 D	28 P		29 F	30 M		31 N	32 J	33 K	34 L	35 B	36 F		37 D	38 P	39 G	40 L	41 J	
42 K	43 A	44 M	45 G		46 E	47 B	48 P		49 E	50 M	51 J	52 P	53 L	54 J	55 M		56 F	57 H	58 O	59 N	60 P		61 C
62 J		63 J	64 L	65 N	66 G	67 H	68 F		69 J	70 D	71 N	72 K		73 J		74 G	75 N		76 K	77 J	78 P	79 C	80 M
	81 J	82 E	83 C	84 J	85 P	86 F	87 K		88 G	89 B	90 M		91 J	92 D	93 F		94 N	95 E	96 A	97 B	98 F	99 K	100 M
101 O	102 A		103 G	104 C		105 J	106 E	107 D	108 P	109 O	110 B	111 A	112 L	113 H									

DEFINICIONES

- A) ———— Leva una embarcación por la orilla del agua tirando de ella desde tierra con una cuerda.
102 111 96 26 43
- B) ———— Sitio donde roza una cosa con otra.
17 47 89 110 97 35 7
- C) ———— Movimiento conjunto de las olas del mar.
79 8 61 23 83 104
- D) ———— Huyó el buque del viento, tendiendo a arribar o resistiéndose a orzar.
13 70 37 92 107 27
- E) ———— Angulo de un pico cangrejo con el horizonte.
106 6 49 95 46 16 82
- F) ———— Al revés, cortan o echan abajo los palos a varios buques.
98 36 56 9 86 20 93 68 29
- G) ———— Cada uno de los puntos de la quilla desde donde arrancan la roda y el codaste.
39 45 103 19 74 66 88
- H) ———— Cada uno de los baos de menores dimensiones que los principales, que se intercalan entre éstos para ligar más los costados y reforzar las cubiertas.
67 113 18 57
- I) ———— Oficial que mandaba los soldados embarcados en una nave de guerra.
54 81 73 62 25 105

- J) ———— Islas (dos) situadas cerca de la entrada del mar Negro. Los antiguos creían que eran móviles y destrozaban a los navíos que intentaban pasar entre ellas.
22 32 63 69 1 77 51 84 11 41 91
- K) ———— Inscribe un individuo en la lista de tripulantes de un barco mercante.
33 87 42 72 76 99
- L) ———— Conjunto de hilos que cruzan la trama, en las lonas (como en los demás tejidos), y son paralelos a las orillas de la pieza.
64 4 112 40 24 53 34 14
- M) ———— Viento duro del Noroeste.
55 21 90 50 30 80 44 10 100 2
- N) ———— Puntos o lugares de la Tierra que en verano tiene la misma temperatura media.
59 3 75 31 65 71 12 94
- O) ———— Une dos pedazos de lienzo con aguja e hilo, ya sea a mano o a máquina.
58 101 15 109
- P) ———— Guarneciese, vistiose a un buque de todos los palos, vergas, jarcias y velas, en la forma más conveniente, para dejarlo dispuesto a navegar en las mejores condiciones.
52 108 60 85 48 78 38 28 5

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"
Motores Diesel y eléctricos-Caldrería-Soldadura-
Instalaciones-Carpintería y ajustaje.
Servicio oficial DEUTZ-OTTO LEGITIMO,
para Valencia y provincia.



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

VALENCIA (Grao)

AUXILIAR MARITIMA DEL PUERTO DE BILBAO, S. A.

"AUMABISA"

Especialidad en cargas y descargas de grandes tonelajes de carbones, minerales y chatarras

Flota de 7.000 Tm. de gabarras.
Dos remolcadores.
Material auxiliar.

Alameda Recalde, 35, 1.
Teléfono 43 94 00 (7 líneas)
Telex: 33718

BILBAO

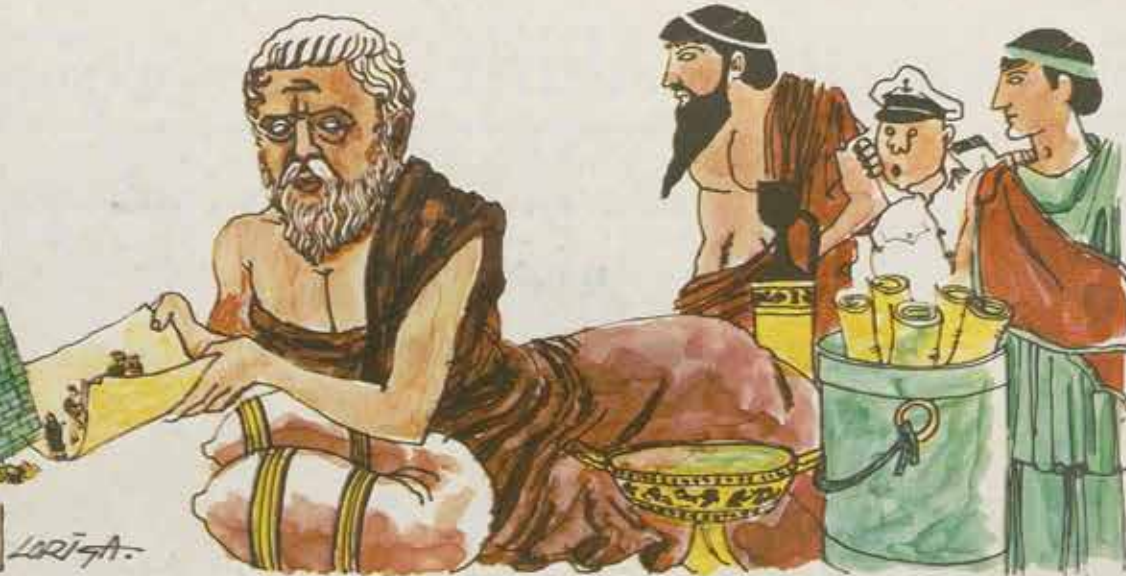


Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS-
CONSIGNATARIOS-FLETADORES-
ESTIBADORES

F L O T A

"Horus"	92.000 pies cúbicos
"Lago Negro"	90.000 pies cúbicos
Cádiz	Puerto de Santa María
Avda. Generalísimo, 2	Muelle comercial, s/n.
Tels. 27 46 50-27 46 54	Tel. 86 27 93
Cables: Comatisa	Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA	Telex: 76036 OSA



EL MISTERIO DE ATLANTIS

ENTRE los árabes y los hindúes, dice la tradición, la cuna de la Humanidad estuvo en el fabuloso país de Lemuria (o Gondwana), un continente que existió en el océano Índico, entre África, Arabia y el Indostán, destruido antiguamente por la cólera de los dioses y enviado a los abismos marinos. Nada más se sabe de él, ni del pueblo de los pelagos, que vivieron en las tierras del Mediterráneo oriental sin dejar otro recuerdo que su leyenda, ni del también fabuloso continente africano-brasilero del Atlántico Sur, que se llamó Thetys, borrado su rastro al paso de los siglos.

Más relativamente cierta y comprobada ha resultado la existencia del Skandik, otro continente desaparecido, cuyas tierras unieron el Norte de Europa y el de América, extendiéndose desde Rusia, Escandinavia y Gran Bretaña hasta Groenlandia y Canadá.

Las islas Faroe y Hébridas e Islandia son restos del Skandik, aunque la curiosa región de la «Arruga de Rockall», al Norte de las islas Británicas, sumergida 100 metros bajo las aguas, proporcionara la gran sorpresa de un escollo de 21 metros de alto y 20 de ancho, en el cual el comandante francés Charcot recogió muestras de rocas de granito sódico que sólo tienen equivalente en Córcega y Madagascar.

He aquí los principales misterios que, hasta hoy, los mares han convertido en impenetrables, apenas mencionados por antiquísimas leyendas y mitologías. Pero ninguno de ellos ha conseguido la fama y el apasionado interés como la superlegendaria Atlántida y todo porque tuvo un «cronista» de excepción: Platón, el padre de la filosofía.

LA ISLA PODEROSA DEL MAR TENEBROSO

El gran discípulo de Sócrates y maestro de Aristóteles, cuyas obras componen uno de los mayores monumentos de la civilización de Occidente, no sólo planteó en sus «Diálogos» cuestiones que han merecido después la atención de los más sobresalientes pensadores, sino que, por su contenido histórico, sirven de documento de los acontecimientos de su época. Y precisamente en dos de estos «Diálogos», Platón da las primeras y únicas noticias de un prodigioso reino, situado en medio del que, hasta Colón, habría de designarse como Mar Tenebroso.

«Había más allá de las Columnas de Hércules una isla más grande aún que Libia y Asia. De esa isla se pasaba fácilmente a otras y de éstas al continente que rodeaba el mar interior. En esa isla Atlántica gobernaban reyes poderosos, que extendieron su dominación por el Egipto y, en Europa, hasta Tirrenia...». Así dice el diálogo «Timeo o de la Naturaleza». Y cuenta también que a esa potencia dominadora se enfrentó el pueblo ateniense en dura lucha, llena de proezas, que terminó de repente un día, cuando grandes terremotos e inundaciones hundieron la isla Atlántica en el fondo de las aguas.

En «Critias o de la Atlántida», Platón narra los orígenes de la gigantesca raza atlante, describe la exuberante naturaleza de sus campos, el esplendor de templos y palacios, la riqueza de sus minas productoras de metales, mármoles y «piedras de tres colores» arrancadas de sus acantilados cortados a pico en un mar tumultuoso.

Nadie pudo dudar de la mesura y equilibrio del

sabio Platón. Y su «testimonio» sobre la Atlántica habría de propagarse a través de los siglos, atrayendo y preocupando a científicos e historiadores.

LAS TRES CARAS DE LA ATLANTIDA

A través de las modernas investigaciones, reconsideramos separadamente los tres puntos principales del relato de Platón, única fuente informativa y sin otros antecedentes previos a los diálogos de Timeo y Critias. Son estos: la posibilidad del continente Atlántis, sus hombres y el suceso del cataclismo providencial que decidió la guerra con los atenienses.

EL CONTINENTE PERDIDO

El océano Atlántico presenta una forma alargada, en sentido de su meridiano, atravesado de Norte a Sur por una cordillera submarina, que forma dos inmensos valles o cuencas en la parte septentrional con las plataformas continentales de América y de Europa y África. Ambas depresiones, sin embargo, no muestran la misma profundidad. El valle occidental alcanza los 6.000 metros, con los pilares sobresalientes de las islas Bermudas. Pero el lado oriental no sobrepasa los 3.000 metros de profundidad y, además, presenta una serie de pirámides volcánicas, como las islas de Madera, Canarias y Cabo Verde, de tipo geológico distinto. Más curiosamente, el reborde de la plataforma americana se originó en el Eoceno Superior y el de la plataforma europea en el Oligoceno, época posterior. Diez millones de años los diferencian. Es decir que, en la formación de tierras la historia de la Atlántida es verosímil.

Del estudio de las glaciaciones ocurridas en el transcurso de los tiempos, se deduce también la existencia de un continente atlántico, cuyo último hundimiento sobrevino hacia 9.600 años a. de Cristo. Biología y Zoología señalan también la identidad de algunas especies de flora y fauna terciarias y cuaternarias en las riberas atlánticas.

El biólogo francés Germain, que estudió la fauna de los cuatro archipiélagos (Azores, Madera, Canarias y Cabo Verde), descubrió el carácter continental de sus faunas respectivas, sacando en conclusión que todos formaron parte del continente africano hasta época reciente, por lo menos hasta finales del período terciario. Allí se encontraron moluscos supervivientes de las especies fósiles del terciario europeo y el helecho «Adiantum reniforme», desaparecido hoy de nuestro continente.

Todo ello confirma que las tierras atlánticas estuvieron unidas a la península ibérica y a Mauritania. En el período Mioceno se dividiría primero por las Antillas, luego por el Senegal y, ya en el Plioceno, a lo largo de la costa de África. El último trozo sería la Atlántida de Platón.

LOS ATLANTES

El hallazgo de sílex tallados por la mano del hombre en campos de Ipswich, cerca de Cambridge, sobre capas terciarias superiores y cuaternarias inferiores, reveló que ya entonces estuvo la Europa occidental ocupada por el hombre y, por tanto, haciendo posible la existencia de otros en las zonas atlánticas.

Más interesante es la teoría de Spence (1925) de que los Cro-Magnon, descubiertos inicialmente en el Sur de Francia y luego en España, Portugal y Norte de África (bereberes, tuaregs, libios y egipcios), podrían coincidir con los «homo atlanticus» o atlantes. Aunque en el carácter de éstos predominara la belicosidad, en contraste con la afición al culto del arte o magia de los cromañones, resultaría fácil admitir la degeneración del espíritu guerrero conforme los hombres se alejaban del lugar de origen.

De esta suposición, nada disparatada, nace el planteamiento de que el país vasco fuera una región dominada por los atlantes-cromañones. Obsérvense las comunes características raciales de individuos corpulentos, de gran vitalidad y lengua muy diferente. Este islote étnico ha sido emplazado por otros investigadores, como el profesor Verneau, en los guanches canarios (no sometidos hasta el año 1402, por Juan de Bethencourt), posibles descendientes también de la Atlántida, y llevado hasta los indios iroqueses, que ofrecen igual sistema de aglutinación que la lengua vasca.

EL CATACLISMO

A finales del siglo pasado, al efectuarse arpeos para localizar la rotura de un cable submarino en una zona situada a unas 500 millas al Norte de las Azores, 51° N, donde se halla la «Meseta del Telégrafo», se encontraron rocas aceradas de aristas vivas y salientes, en un fondo sin fango, de naturaleza de lava vitrea (tranquilita) y una composición química semejante a los basaltos. Los estudios realizados con la lava vitrea indicaron que no había podido solidificarse en ese estado más que bajo la presión atmosférica y que la tierra del fondo del Atlántico había quedado recubierta de raudales de lava cuando estaba emergida. Para que las rocas conservaran una superficie llena de asperezas y aristas, el hundimiento tuvo que ser brusco y ocurrido inmediatamente a la emisión de lavas. En otro caso, la erosión atmosférica o la escoriación marina hubieran pulido su superficie y nivelado las desigualdades.

Geológicamente, la región oriental del Atlántico en toda su extensión es una gran zona volcánica. Las puntas que asoman (islas de Santa Elena, Ascensión, Cabo Verde, Canarias, Madera, Azores, Faroe, Islandia y la de Jan Mayer, en el mar de Noruega) están formadas por lava, total o parcialmente.

Los «raz de marée» o inundaciones marinas, engendrados por desfondamientos de la corteza terrestre, han borrado los vestigios de vida animal o vegetal. Bajo las aguas reposan templos, palacios y monumentos de ricas ciudades sepultadas en el océano. Ninguna otra huella de su antiguo esplendor que la mención de los gigantes atlantes en las mitologías griegas y nórdicas y el recuerdo recogido por Platón.

Después de éste, no hay tradición histórica que mencione a los posibles supervivientes del cataclismo. Muy probablemente los hombres que lograron escapar del hundimiento de la Atlántida prefirieron ocultarse por temor a las represalias de los pueblos que ellos conquistaron y oprimieron antes. Sin embargo, la moderna investigación continúa poniéndolos cada vez más cerca del remoto continente perdido bajo el mar. ■ VICTOR VADORREY.