

hoja del mar

NUMERO 176

AÑO XVI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • MAYO 1980

UN AÑO DE FUNCIONAMIENTO
DEL CENTRO RADIOMEDICO DEL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



LA MAR DE ANTONIO MOLINS

Esta portada reproduce parcialmente uno de los cuadros de Antonio Molins de la exposición que recientemente ha presentado en Madrid y de la que ofrecemos amplio reportaje en páginas de color.

FURUNO®

sonar FH-105

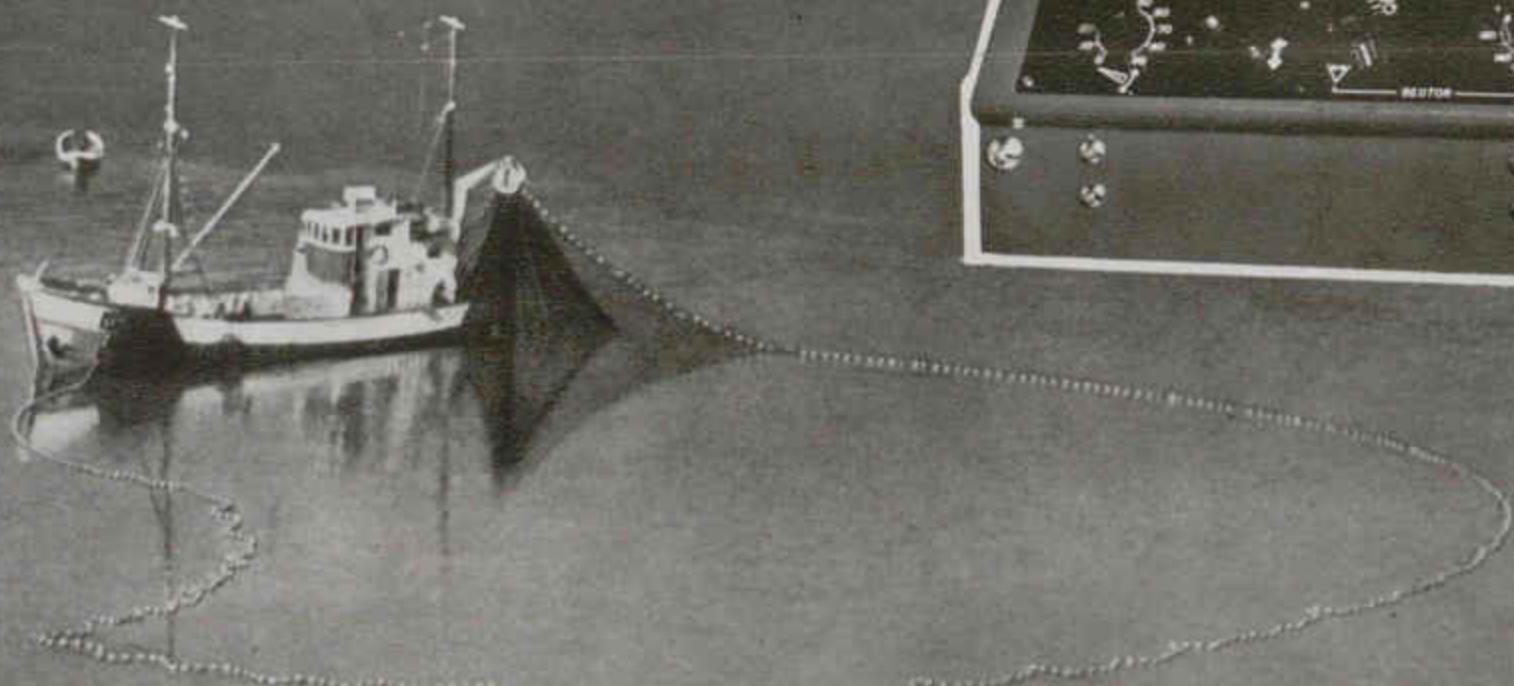
UNA NUEVA DIMENSION EN LA PESCA

- * Un equipo indispensable para la pesca de cerco.
- * Muestra fácilmente la distribución de los bancos de pesca.
- * Determinación instantánea de las demoras y distancias de los bancos de pesca.
- * Rápida determinación de la dirección del movimiento de los bancos respecto al barco y seguimiento automático de los mismos.

Solicite amplia información al Representante para España
MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

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

O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles



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

Editor:

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Sanidad y Seguridad Social).

Redacción y Administración:
Gabinete de Información del Instituto Social de la Marina.

Génova, 24, planta séptima.
Tels. 419 39 63 y 419 07 24
Madrid-4 (España).
Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746 y 22107.

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Asenjo Sedano. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Eugenio Sánchez Guzmán. Cartagena: José Manuel Masip. Castellón: Antonio Fernández Suárez. Ceuta: José Luis Villaplana. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: David León Herrero. La Coruña: Mario Otero Iglesias. 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: Valentín Pedraza. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert. Vigo: Joaquín Rolland. **Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.**

En el extranjero: Amberes: M. A. Peña de la Torre. Londres: José Villanueva de Gómez. Dublín: John de Courcy Ireland. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Lourido. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Bermeo Arce.

Redacción Central:

Redactores: Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

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.

PRIMER ANIVERSARIO DEL CENTRO RADIOMEDICO DEL I. S. M.

■ **1.126 FUERON LOS TRIPULANTES ATENDIDOS Y 2.580 CONSULTAS.**

■ **EL MAYOR NUMERO DE EMERGENCIAS LO PROVOCAN LOS ACCIDENTES.**

El primer día de mayo se cumplió un año de la entrada en funcionamiento del Centro Radiomédico Español, dependiente del ISM. Un caso de gastroenteritis cerraba un periodo que se había abierto con otra enfermedad del mismo tipo. El barco que llevaba al tripulante era el "Arosa III", pesquero que faenaba en el banco canario-sahariano. A lo largo del día en que cumplía el aniversario, se recibieron un total de ocho llamadas, todas por radiofónica, que tendían un cable de ayuda desde el Centro, situado en pleno corazón de Madrid, a esos ocho puentitos que eran en el mapa los barcos en navegación que llamaban.

Hemos hablado del funcionamiento del CRM con su director, el doctor Juan Angel Bartolomé, con quien hemos comentado las llamadas recibidas en ese día:

"Siete de las comunicaciones —manifestó— fueron establecidas por pesqueros y una por un petrolero. El 'Arosa III' se encontraba en ruta a Terranova, y llamó en tres ocasiones, pues llevaba dos enfermos a bordo; el 'Hermanos Arias' estaba en el golfo de Vizcaya; el 'Brisca', en el banco sahariano; el 'Playa de Lequeitio', en el golfo de Guinea; el 'Málaga', petrolero, salía del Caribe con dirección a Tenerife, y el 'Manuel Nores' estaba a la altura del cabo Blanco".

Tal vez a nuestros lectores, gente de la mar en su mayoría, no les impresionará, pero permitan que exprese quién esto escribe su sensación de agradecimiento a los investigadores de las comunicaciones que permiten hoy estas realidades. En Madrid, la mayoría de las llamadas que se reciben lo son por radiotelefonía; el barco comunica con los servicios marítimos, que, como ya se sabe, están centralizados, y éstos, al instante, comunican con el CRM.

El número de llamadas o consultas que se reciben no es el mismo que el



de casos atendidos, pues aunque alguno se pueda resolver con una, en muchas ocasiones son necesarias dos y hasta tres consultas. En este primer año de funcionamiento se recibieron dos mil quinientas ochenta consultas para un total de mil ciento veintiséis casos. Los barcos que requerían los servicios del Centro fueron, en su mayoría, de bandera española, aunque también los hubo con pabellón libanés, libio, griego, mauritano, italiano, norteamericano, senegalés, alemán, panameño, argentino y portugués. Por otra parte, tres de las estaciones radiomarítimas a través de las cuales llegaron llamadas son extranjeras: la de Lisboa, la de Valencia, en Irlanda, y una de Escocia.

—¿Qué tipo de enfermedades son más frecuentes a bordo?

—Las del aparato digestivo, las infecciosas y parasitarias y las relativas al aparato urinario.

—Y las más graves?

—Principalmente, el paludismo, contra el que no se toman medidas preventivas y que siempre condiciona una evacuación de urgencia. Se olvida fácilmente que aunque, en líneas generales, las zonas palúdicas son las comprendidas entre los veinticinco grados de latitud Norte y los veinticinco grados de latitud Sur, es decir, entre los trópicos de Cáncer y de Capricornio, también hay países, como Marruecos, que se encuentran

(Pasa a la pág. siguiente)

CENTRO RADIO-MÉDICO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

(Viene de la página anterior)

fuera de la franja, pero que son palúdicos, como lo fue España hasta hace años.

El doctor Bartolomé, al referirse a los casos atendidos, ha querido hacer mención aparte de los accidentes. Nos informa de que el mayor número de emergencias son debidas a ellos y dan lugar a muchas evacuaciones. "Acabamos de desembarcar a un traumatizado del 'Mónica María' en la isla de Santa Elena. Desgraciadamente, tengo que reconocer que la mayor parte de los accidentes se deben a imprudencias. Es necesaria la educación de las tripulaciones, una legislación adecuada y hacer que esa legislación se cumpla".

—¿Algún accidente reciente?

—Un marinero se cayó al agua, le recogieron sus compañeros y se salvó gracias a que le hicieron la respiración artificial dirigida desde aquí.

—¿Y agradecimiento? ¿Reciben alguna llamada de reconocimiento a su labor?

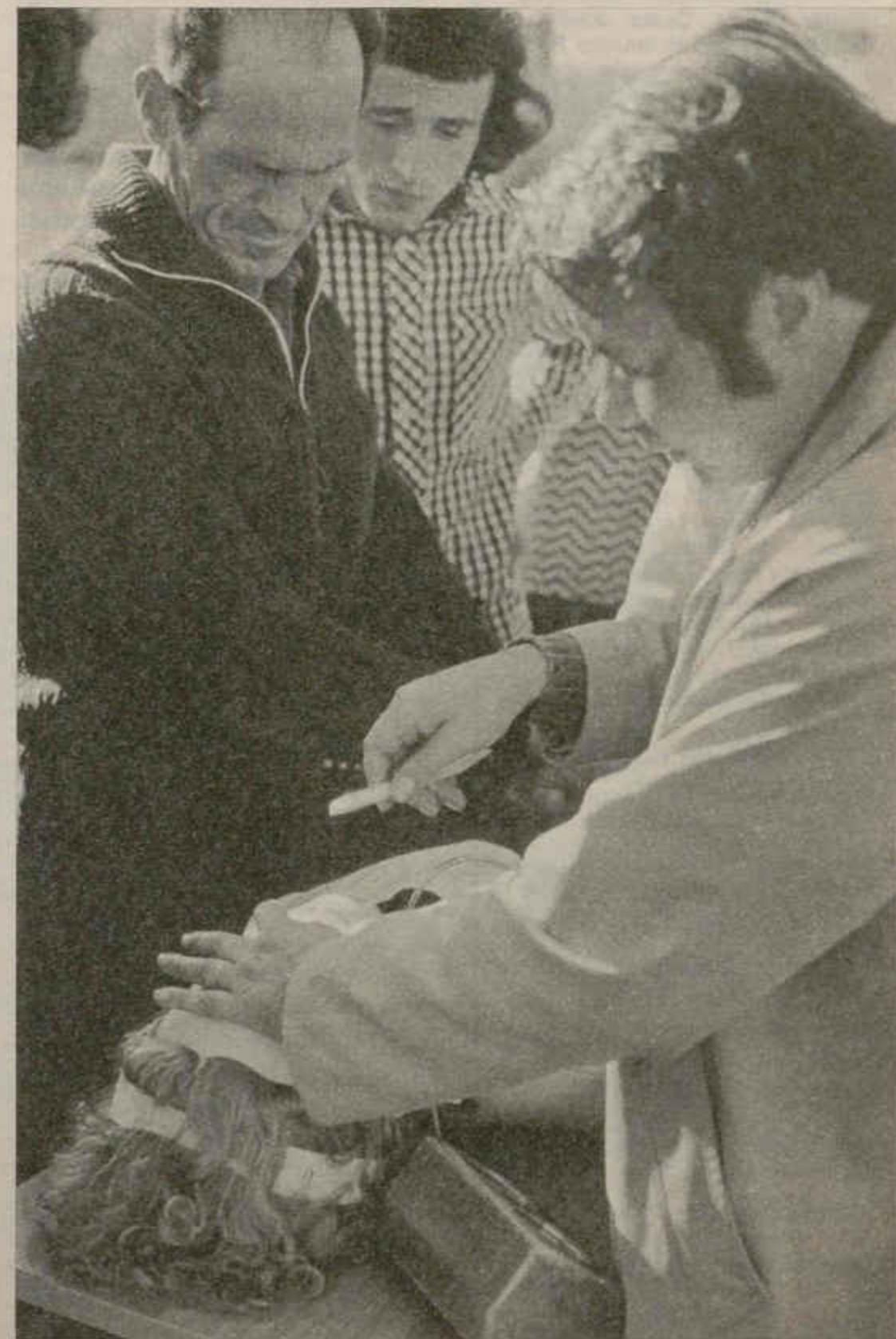
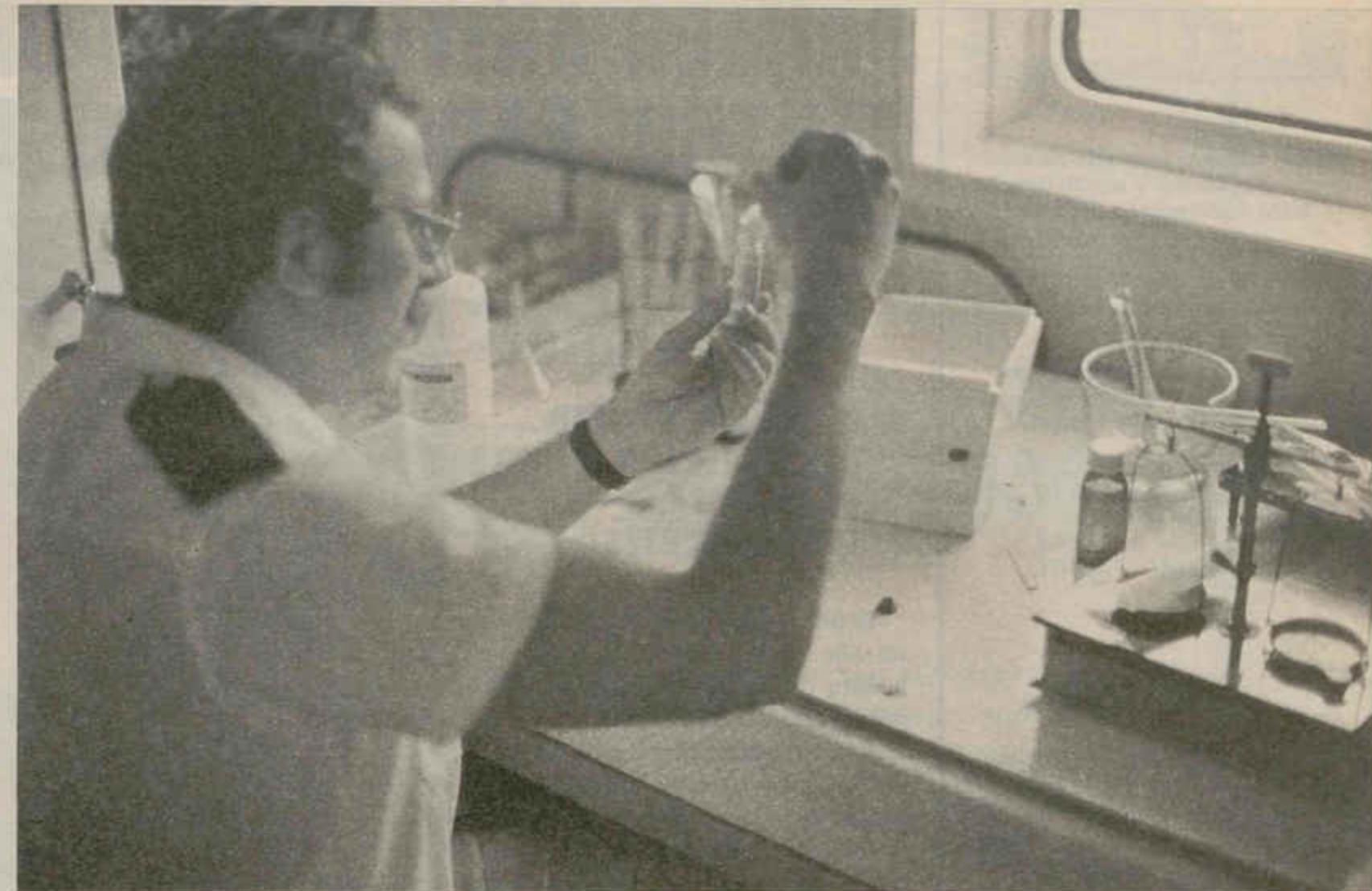
—También. Sobre todo, cartas de enfermos ya curados.

"Es importante —manifiesta el director del CRM— que las tripulaciones sepan lo esencial que es realizar una consulta utilizando la 'Guía Sanitaria a Bordo'. Se nota mucho cuando la emplean, pues se diligencian más rápidamente. Lo curioso es que habiéndola distribuido el Instituto gratuitamente a todos los barcos de más de veinte toneladas de registro bruto, no todos la llevan a bordo. Habría que preguntarse por qué, ya que es obligatoria". Algo similar, aunque más grave, ocurre, a veces, con la obligatoriedad de botiquines a bordo.

—¿Es reconocido internacionalmente el CRM?

—Va siéndolo. En el próximo anuario de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, en el apartado de Servicios Especiales, figurará España con el Centro Radiomédico. Por otra parte, el ISM ha estado recientemente representado en la última reunión europea de Medicina Náutica, celebrada en Aroundel (Gran Bretaña), donde se expuso la puesta en funcionamiento del Centro, del que ya se había hablado también en la anterior reunión de Hamburgo.

Para finalizar, el doctor Bartolomé nos habla de la próxima y probable apertura de dos nuevos centros asistenciales en Guinea Ecuatorial y San



Pablo de Luanda (Angola), actualmente en negociación, y que supondrían la total cobertura del litoral africano, completando la red asistencial de centros en el extranjero que el ISM tiene en Walvis Bay (Namibia), Dakar (Senegal), Nouadhibou (Mauritania) y San Juan de Terranova y Saint Pierre-et-Miquelon, en Norteamérica. Centros de gran importancia, sobre todo para el tratamiento de enfermos evacuados y la repatriación desde los mismos de aquellos que lo necesitan. ■ **PALOMA CABALLERO.**

LAS COFRADIAS, CONFORMES CON LA ORDENACION PESQUERA

MADRID.—El Comité Ejecutivo de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, en reunión ordinaria celebrada en Madrid, ha acordado testimoniar el agradoimiento del sector por la reciente promulgación del Real Decreto que, entre otras cuestiones, aborda la ordenación de la actividad pesquera en nuestras aguas.

Afirma la Federación de Cofradías de Pescadores que el contenido del Decreto "viene a recoger las viejas aspiraciones de

los hombres del mar que faenan en barcos de costa y litoral".

El presidente de la Federación, Jesús Muñiz, en telegrama enviado al ministro de Transportes y Comunicaciones, Salvador Sánchez-Terán, tras manifestar el acuerdo de la Federación, pide que para el desarrollo del citado Real Decreto "se siga teniendo en cuenta al sector y a sus legítimos representantes encuadrados en nuestras Cofradías de Pescadores". ■

OTROS CATORCE PESQUEROS APRESADOS POR MARRUECOS, EN MAYO

MADRID.—Los catorce pesqueros apresados por las patrulleras marroquíes se encuentran en el puerto de Casablanca, informa la Dirección General de Pesca, de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante.

De conformidad con el acuerdo transitorio firmado en Marruecos, y que caduca a finales del próximo mes de junio, de todos estos barcos, uno carece de la licencia oportuna y los restantes están debidamente documentados para faenar en las aguas marroquíes, por lo que aún se desconoce de qué infracciones pueden ser acusados.

Uno de los barcos que faenan en las aguas próximas a las costas marroquíes es el arrastrero "Pesquero Isleño", con base en el Puerto de Santa María, que sufrió una colisión con una patrullera marroquí y pudo poner rumbo a su puerto base.

Un equipo de la inspección de buques de la Subsecretaría se ha desplazado al Puerto para examinar y evaluar los daños sufridos.

dos, mientras un médico ha examinado al patrón del pesquero que, al parecer, sufria algunas lesiones.

Según las mismas fuentes, los barcos apresados son los siguientes: Con base en Málaga: "Salvador" y "Carmen". Tonoaje de registro bruto, 84 TRB. Modalidad, arrastre. Base Punta Umbria: "Playa del Caimán" es el único que no tiene licencia de los 14 apresados. Arrastre, 115 TRB. Base Sanlúcar de Barrameda: "Moruno", 58 TRB. Arrastre; "Chuquivea", 39 TRB, arrastre; "Bajo Guia Número 3", 50 TRB, arrastre; "Kari", 65 TRB, arrastre; "Jaime Ramis", 69 TRB, arrastre. Base Puerto de Santa María: "Punta Bermeja", 61 TRB, arrastre; "Pastrana Guzmán", 43 TRB, arrastre; "Cárdenas Santos", 52 TRB, arrastre. Isla Cristina: "Maestro Cale", 57 TRB, arrastre. La Guardia: "Nuevo Pescador", 34 TRB, volanteo. Algeciras: "Gran San Juan de la Cruz", 79 TRB, arrastre, y "Lloréns", 95 TRB, arrastre. ■

EN 1979 DISMINUYO LA TASA DE CRECIMIENTO DE LA FLOTA ESPAÑOLA

MADRID.—El crecimiento de la flota española se amortiguó en 1979, ya que la tasa de incremento fue del 3,2 por 100, frente al 12,1 de 1978, según un informe elaborado por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

Las mismas fuentes indican que la flota española tuvo durante la pasada década un periodo de gran expansión. El ritmo medio de crecimiento interanual fue del 10,1 por ciento, mientras que la tasa media a nivel mundial fue de un 6,9. Este porcentaje representa que el volumen de la flota española casi se triplicó en este periodo, pasando

de 2,8 millones de toneladas de registro bruto en 1970 a 7,6 millones en 1979.

ANAVE indica que el esfuerzo inversor en el sector naviero ha provocado un importante crecimiento de las tasas de cobertura y la consiguiente mejora en la balanza de fletes.

Por otra parte, la Asociación de Navieros Españoles estima que la falta de libertad para concurrir al mercado internacional y la inadecuación de la tablas de tripulaciones mínimas y tarifas portuarias a los cambios tecnológicos son dos de los principales problemas del sector. ■

EL NIVEL DE CONTRATACION EN ASTILLEROS, MUY BAJO

MADRID.—Durante el primer trimestre de 1980, los astilleros nacionales han contratado 17 buques, con un total de 150.000 toneladas de registro bruto (TRB). De ellos, tres son para exportación, con 104.000 TRB. Resulta, por tanto, una contratación mensual para el citado periodo de 45.300 TRB/mes, sensiblemente inferior al índice alcanzado en el pasado año

1979, que fue de 64.500 TRB/mes, según informa Construnaves.

Por otra parte, se subraya que más de la mitad del tonelaje contratado corresponde a grandes buques para los astilleros mayores, por lo que el volumen de contratación de pequeños y medianos astilleros apenas alivia la delicada situación de reserva de pedidos de este grupo. ■

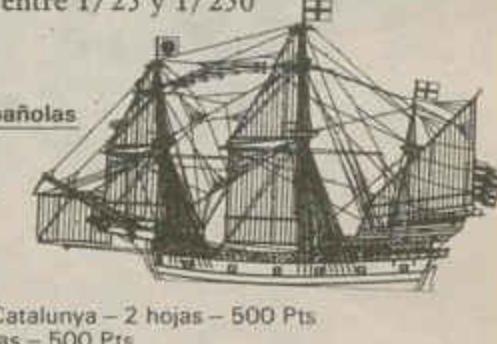
PLANOS DE BARCOS PARA MODELISTAS!

colecciónistas, bibliófilos y profesionales del mar en general



Cada plano, en una o varias hojas permite la reconstrucción completa del modelo. Escalas comprendidas entre 1/25 y 1/250 según la embarcación de que se trate.

Colección La Carraca por Xavier Pastor de barcos y embarcaciones regionales españolas

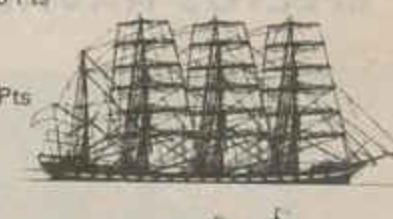
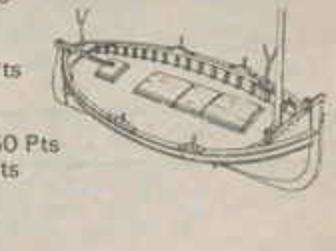


- 5501 Dorna Gallega - 425 Pts
- 5502 Galeón Isidoro Inglés - 4 hojas - 750 Pts
- 5503 Coca de Mataró - 2 hojas - 500 Pts
- 5504 Jábega de Málaga - 425 Pts
- 5505 Laúd Mallorquín-Llaüt - 425 Pts
- 5506 Jabeque 1795 - 2 hojas - 500 Pts
- 5507 Falucho Mediterráneo-Barca de Mitjana de Catalunya - 2 hojas - 500 Pts
- 5508 Pailebote Mallorquín Nuevo Corazón - 2 hojas - 500 Pts

Colección de Juan Colomar Torres de buques de guerra y veleros de todo el mundo



- 3301 Acorazado España - 3 hojas - 500 Pts
- 3302 Acorazado Pelayo - 4 hojas - 700 Pts
- 3303 Crucero Pesado Baleares - 4 hojas - 800 Pts
- 3304 Crucero Ligero Príncipe Alfonso - 4 hojas - 550 Pts
- 3305 Crucero Ligero Galicia - 4 hojas - 600 Pts
- 3306 Crucero Ligero Navarra - 4 hojas - 650 Pts
- 3307 Crucero Ligero Méndez Núñez - 4 hojas - 650 Pts
- 3308 Crucero Protegido Infanta M. Teresa - 4 hojas - 650 Pts
- 3310 Destructor Churruca - 4 hojas - 500 Pts
- 3315 Bergantín Goleta Juan Sebastián Elcano - 4 hojas - 500 Pts
- 3332 Acorazado KM. Bismarck - 4 hojas - 1350 Pts
- 3335 Acorazado Conte di Cavour (1939) - 4 hojas - 700 Pts
- 3331 Crucero de Batalla H.M.S. Hood (1939) - 5 hojas - 1300 Pts
- 3336 Acorazado Caio Duilio - 4 hojas - 650 Pts
- 3337 Acorazado Vittorio Veneto - 4 hojas - 1100 Pts
- 3333 Buque Acorazado Admiral Graff Spee (1939) - 4 hojas - 750 Pts
- 3334 Buque Acorazado Admiral Scheer (1941) - 4 hojas - 750 Pts
- 3309 Patrullero Pesado C-032 - 3 hojas - 500 Pts
- 3317 Patrullero Ligero C-020 - 3 hojas - 400 Pts
- 3316 Patrullero Ligero C-022 - 4 hojas - 500 Pts
- 3321 Navío Real Felipe (1690) - 4 hojas - 750 Pts
- 3322 Navío San Juan Nepomuceno (1792) - 5 hojas - 1400 Pts
- 3371 Pailebote Cala San Vicente - 3 hojas - 425 Pts
- 3372 Goleta Endeavour - 4 hojas - 650 Pts
- 3373 Bergantín Redondo Emma Ernest - 3 hojas - 500 Pts
- 3376 Bergantín Goleta de dos palos Raven - 3 hojas - 425 Pts
- 3377 Corbeta Nautilus - 4 hojas - 650 Pts
- 3378 Fragata Barca Archibald Russell - 4 hojas - 1050 Pts
- 3375 Pailebote de tres palos Cala Gat - 3 hojas - 425 Pts
- 3374 Bergantín Goleta María Sophie - 3 hojas - 425 Pts
- 3380 Goleta Torre Vieja - 3 hojas - 500 Pts
- 3386 Buque Carguero Doric Star (18.000 Tm) - 3 hojas - 550 Pts
- 3387 Buque tipo Roll on Roll off - 3 hojas - 775 Pts
- 3388 Buque Costero Convencional de 500 Tm - 3 hojas - 475 Pts
- 3389 Buque Costero Convencional de 860 Tm - 3 hojas - 450 Pts
- 3390 Goleta Oceánica Alfa - 4 hojas - 550 Pts
- 3396 Goleta Oceánica Bravo - 4 hojas - 550 Pts
- 3397 Yate Oceánico Rápido a Motor Zulú-22 - 3 hojas - 425 Pts



Colección Buques de la Armada 1936-1939 por F.C. Albert Una historia en fichas y colecciónable

- 6601 Acorazado JAIME I - Crucero Auxiliar Minador VICENTE PUCHOL - Crucero Auxiliar GALERNA - Transporte de Hidroaviones DEDALO - Buque de Salvamento de Submarinos KANGURO - 650 Pts
- 6602 Crucero NAVARRA - Torpedero N.º 17 - Minador VULCANO - Submarino TIPO C Patrulleros JUAN IGNACIO y CHAMORRO - 650 Pts

BOLETIN DE PEDIDO

Les ruego me envíen contra reembolso de su precio + gastos de envío el(s) plano(s) cuyo número de código indico a continuación. (Ejemplo: si desea recibir el Crucero Pesado Baleares indique el n.º 3303)

Nº de los planos

Nombre _____

Apellidos _____

Edad _____ Profesión _____

Calle _____ N.º _____

Bloque _____ Piso _____ Pla. _____ Esc. _____

Población _____ Distrito Postal _____

Provincia _____

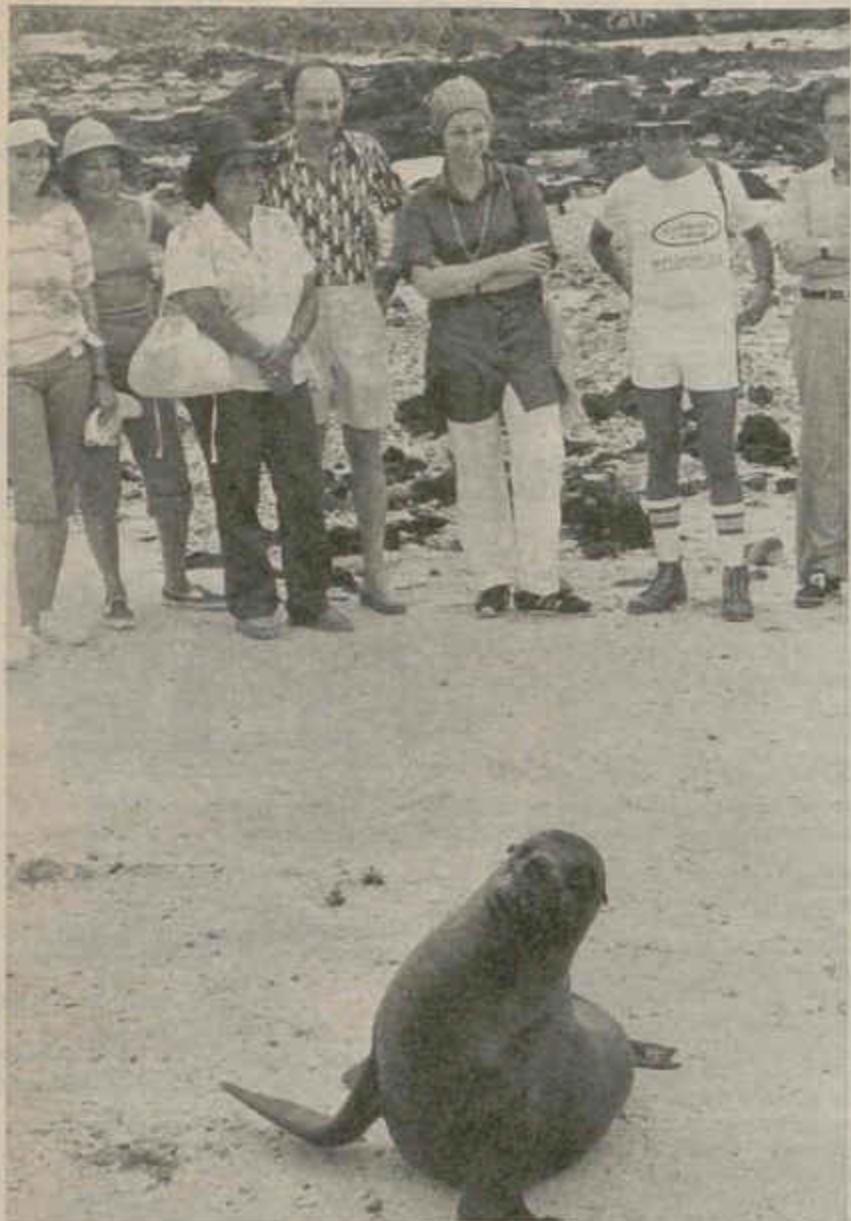
Si es menor necesita la firma del padre. _____ Firma _____

Enviar dentro de un sobre a

BORRAS EDICIONES

C/ de la Diputación 296 Entlo 1º Tel. (93) 301 43 96
Barcelona 9

* Solicitar catálogo ilustrado mediante envío de 25 pts en sellos de correos



LOS REYES, EN LAS GALAPAGOS

Sus Majestades los Reyes de España, don Juan Carlos y doña Sofía, visitaron las islas Galápagos durante su reciente viaje oficial a Ecuador. Estas islas, que son actualmente una gran reserva natural, se encuentran a mil kilómetros del continente americano. Los Reyes permanecieron dos días en las Galápagos y recorrieron las más interesantes zonas de la reserva.

EFEKTOS 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

JORNADAS DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA MARÍTIMA

SANTIAGO DE COMPOSTELA.— Poner en marcha un Plan de Emergencia Nacional para coordinar actuaciones relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima y la necesidad de dotar adecuadamente las Escuelas Oficiales de Náutica para la eficacia de los programas son dos de las conclusiones de las Jornadas Sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima, que se clausuraron en Santiago de Compostela.

Otras conclusiones de estas Jornadas, que se vinieron celebrando del 5 al 9 de mayo, son las siguientes:

— Interesar a las autoridades competentes la recopilación, puesta al día y publicación de todas aquellas disposiciones, tanto nacionales como internacionales, en relación con esta materia.

— Estimular a las empresas para el adiestramiento de personal especializado para la manipulación de estas cargas peligrosas, aparte de los programas que se puedan llevar a cabo en las Escuelas Oficiales de Náutica.

— Interesar a la Dirección General de Puertos y Costas las acciones precisas para lograr de las Juntas de Puertos Autónomos la mayor eficacia en la aplicación de normas y disposiciones durante su paso por la zona de servicio de puertos.

— Solicitar de las autoridades la adhesión de España a todos los instrumentos internacionales que conlleven un mayor nivel de indemnización a las víctimas de siniestros de este tipo, arbitrando los sistemas de aseguramiento u otras garantías financieras.

— Solicitar la creación de un grupo de trabajo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima, en analogía con los que existen en otros países, que podría tener su sede en el Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.

— Y, por último, programar otras jornadas de trabajo en el litoral Sur, probablemente en Gibraltar.

Las conferencias que se pronunciaron en las jornadas trataron temas relativos a la seguridad en el transporte de productos petrolíferos, transporte de gases, productos químicos a granel y mercancías peligrosas como carga general; seguridad en las terminales de carga y descarga; contaminación marítima como consecuencia de este transporte, problemática de puertos, prevención de accidentes marítimos y, finalmente, seguros y responsabilidades.

Clausuró las jornadas, en nombre del ministro de Transportes y Comunicaciones, el subsecretario de Pesca y Marina Mercante, Miguel Ignacio de Aldasoro. ■

ASAMBLEA DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DE LIGAS NAVALES

Bajo la presidencia del almirante Martell, que lo es también de la Liga Naval Española, se ha celebrado en Washington, coincidiendo con la Convención de la Navy League, la II Asamblea de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales, con asistencia de los representantes de la mayoría de los países y Asociaciones miembros, debatiéndose durante tres días interesantes problemas relacionados con la mar, destacando entre las conclusiones aprobadas la edición de folletos, conferencias y cursos encaminados al acercamiento de la juventud al mar, así como intercambios bilaterales internacionales entre miembros juveniles de Ligas y Asociaciones federadas. ■

En la Universidad Hispanoamericana
Santa María de la Rábida

VI JORNADAS DE DERECHO MARITIMO

HUELVA (De nuestro corresponsal).—Se han desarrollado, organizadas y convocadas por el Comité Regional de Derecho Marítimo, la Liga Naval Española y la Universidad de Sevilla, las VI Jornadas de Derecho Marítimo en la Universidad Hispanoamericana de Santa María de La Rábida (Huelva), y en las que se han dado cita los más prestigiosos juristas especializados en Derecho Marítimo de nuestro país.

La finalidad y el cometido primordial de estas jornadas no es otro que realizar una serie de estudios de los principales temas y problemas que tiene planteados esta rama de la legislación y, al mismo tiempo, cotejar y confrontar entre todos los asistentes los puntos de vista que pudieran sentar las bases de una futura reforma de la legislación actual marítima.

Se han tratado, por diferentes especialistas, autoridades y profesionales interesados, numerosas cuestiones, tanto en conferencias como en mesas redondas, llegándose al final a una serie de conclusiones que serán publicadas por el correspondiente departamento de la Universidad, procurándose que lleguen a los organismos con capacidad ejecutiva para que se hagan eco de ellas.

PROGRAMA

Primera conferencia

"Técnica, política y Derecho del mar", por el profesor Guillermo Jiménez Sánchez, de la Universidad de Sevilla.

Segunda conferencia

"El transporte marítimo de mercancías: de las Reglas de La Haya a las Reglas de Hamburgo", por don José A. Gómez Segade, de la Universidad de Valencia.

Tercera conferencia

"Las Cooperativas del Mar", por don Luis del Val y Veilla, director general de Cooperativas del Ministerio de Trabajo.

Cuarta conferencia

"El comercio de Viena", por el profesor don Manuel Olivencia Ruiz, de la Universidad de Sevilla.

Quinta conferencia

"Contratos de utilización de buques", por el profesor don Fernando Sánchez Calero, de la Universidad Complutense de Madrid.

Las mesas redondas celebradas han tratado sobre Pesca, Reglas de Hamburgo, Cooperativas, Construcción naval, Consignatarios y Seguro Marítimo.

ACTO DE CLAUSURA

El acto de clausura de estas jornadas, celebrado en el Paraninfo de la Universidad, que revistió la mayor solemnidad, estuvo presidido por el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, rector de la Universidad de Sevilla, gobernador civil, presidente de la Liga Naval Española y otras autoridades.

Hizo uso de la palabra, en primer lugar, el almirante Martell, presidente de la Liga Naval, quien en breves palabras, y con gran humor, se

refirió a la necesidad de crear en nuestro país una conciencia marítima, terminando por agradecer a la Universidad su preocupación por el tema marítimo, tal como lo demuestran estas jornadas.

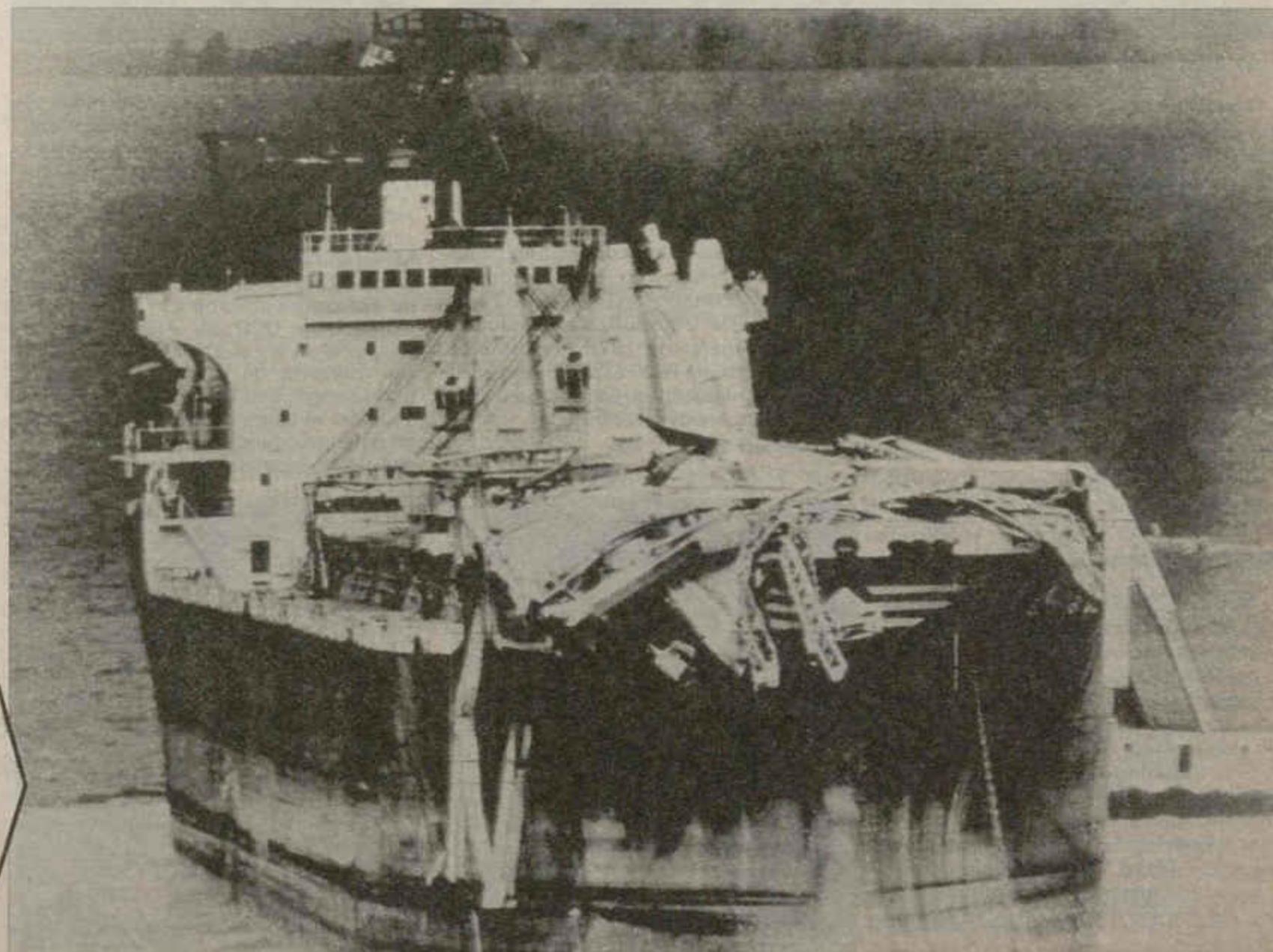
Terminadas las palabras del almirante Martell, hizo uso de la misma el presidente del Comité Regional de Derecho Marítimo, don Manuel Olivencia Ruiz, quien hizo un resumen de las jornadas, así como de las conclusiones obtenidas en las mesas redondas, analizando, con gran capacidad de síntesis, los más destacados y trascendentales puntos de las conferencias, terminando por señalar que como única y más importante conclusión habían llegado a la de que hay que seguir trabajando por perfeccionar la legislación marítima, ya anticuada y obsoleta por el desarrollo tecnológico.

Después de entregar a los asistentes los correspondientes certificados de asistencia a las jornadas, el rector de la Universidad de Sevilla, don Francisco González Gracia, pronunció un discurso en el que destacó la gran importancia que estas jornadas tendrían para el futuro, como la Universidad seguiría apoyando toda iniciativa que estuviera vinculada al mar y a Huelva, pues lo tratado en estos días tenía sumo interés para la zona y para todo el país.

Estas jornadas han resultado un rotundo éxito, y los temas tratados, según los expertos, lo han sido en profundidad, y las conclusiones a que se han llegado sentarán las bases de una futura reforma del Derecho Marítimo en nuestro país, pues no en balde todas las legislaciones en esta materia están adaptándose a los nuevos avances tecnológicos. ■ SERAFIN GOMEZ ROJAS.



Intervención del almirante Martell, presidente de la Liga Naval Española, en la clausura de las jornadas y aspecto de la sala durante el acto. (Fotos: RODRI.)



DESTRUYO EL PUENTE

El barco "Summit Ventura" colisionó contra el puente Skyway, de St. Petersburg (Estados Unidos) y una de las bóvedas del mismo cayó sobre la proa, tal como puede apreciarse en la fotografía. El accidente ocasionó numerosos muertos y heridos, al caer varios automóviles que circulaban por el mencionado puente. (Foto: EFE.)

Es el cuarto del presidente Suárez

HUEVO GOBIERNO

MADRID (Redacción).—El pasado día 2 de mayo, la Secretaría de Estado para la Información daba a conocer el cuarto Gobierno del presidente Adolfo Suárez, en el que han sido sustituidos seis ministros, en tanto otros tres cambiaban de Departamento. Esta es la nueva composición del Gabinete:

Presidente: don Adolfo Suárez González; **vicepresidente primero para Asuntos de Seguridad y Defensa Nacional:** teniente general don Manuel Gutiérrez Mellado; **vicepresidente segundo encargado de Asuntos Económicos:** don Fernando Abril Martorell; **ministro de Asuntos Exteriores:** don Marcelino Oreja Aguirre; **Hacienda:** don Jaime García Añoveros; **Interior:** don Juan José Rosón Pérez; **Justicia:** don Iñigo Cavero Lataillade; **Obras Públicas y Urbanismo:** don Jesús Sancho Rof; **Educación:** don José Manuel Otero Novas; **Trabajo:** don Salvador Sánchez Terán (anteriormente estaba en Transportes y Comunicaciones); **Industria y Energía:** don Ignacio Bayón Marín; **Comercio y Turismo:** don Luis Gamir Casares; **Agricultura:** don Jaime Lamo de Espinosa; **Transportes y Comunicaciones:** don José Luis Alvarez Alvarez; **Cultura:** don Ricardo de la Cierva y Hoces; **Sanidad y Seguridad Social:** don Juan Rovira Tarazona; **Administración Territorial:** don José Pedro Pérez Llorca (anteriormente estaba en Presidencia); **Relaciones con las Comunidades Europeas:** don Leopoldo Calvo-Sotelo; **Economía:** don José Luis Leal Maldonado; **Investigación y Universidades:** don Luis González Seara; **Presidencia:** don Rafael Arias-Salgado (anteriormente, Relaciones con las Cortes); **Defensa:** don Agustín Rodríguez Sahagún; **adjunto para la Coordinación Legislativa:** don Juan Antonio Ortega



y Díaz-Ambrona, y adjunto para la Administración Pública: don Sebastián Martín Retortillo.

Han cesado: Joaquín Garrigues, Antonio Fontán, Carlos Bustelo, Juan Ignacio García Diez, Rafael Calvo Ortega (posteriormente elegido secretario general de UCD) y Antonio Ibáñez Freire. ■

LOS NUEVOS MINISTROS



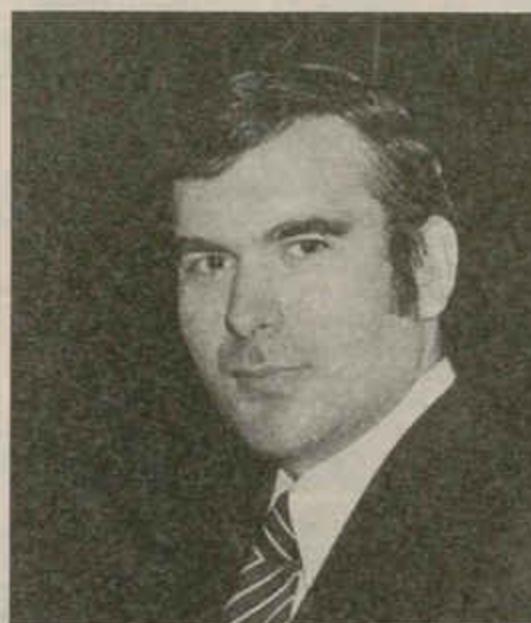
Juan José Rosón Pérez



Ignacio Bayón Marín

Nació en 1932 en Becerrea (Lugo). Es licenciado en Ciencias Políticas y Económicas e interventor militar. Técnico en producción y programación de radio y televisión. Fue consejero nacional de Educación. Asimismo fue procurador en Cortes por la Organización Sindical Nacional del Espectáculo. Desde el verano de 1976 ocupa el cargo de gobernador civil de Madrid. Está casado y tiene cuatro hijos.

Nació en 1944. Está casado y tiene cuatro hijos. Es doctor en Derecho y ha sido profesor de Derecho Financiero y Tributario. Es letrado del Consejo de Estado desde 1966 y letrado de las Cortes desde 1967. En 1974 fue nombrado secretario general técnico del Ministerio de Obras Públicas y en 1975 fue designado subsecretario de Vivienda. También lo fue de Transportes y Comunicaciones. En marzo de 1978 fue nombrado presidente de RENFE, cargo que ocupaba en la actualidad. Está en posesión de diversas condecoraciones.



Luis Gamir Casares

Nació en Madrid el 8 de mayo de 1942. Es doctor en Ciencias Económicas y licenciado en Derecho. Diplomado en desarrollo económico por la Universidad de Oxford. Técnico comercial del Estado y catedrático de Política Económica. Fue secretario general técnico del Ministerio de Agricultura y vicepresidente del FORPPA con el primer Gobierno de Suárez. En junio de 1977 fue elegido diputado de UCD por Alicante, siendo reelegido en las elecciones de 1979. Ha sido portavoz de UCD en el Congreso para temas económicos. También ha ocupado el cargo de secretario de Estado para la Seguridad Social. Está casado con doña Rosalie Henderson.

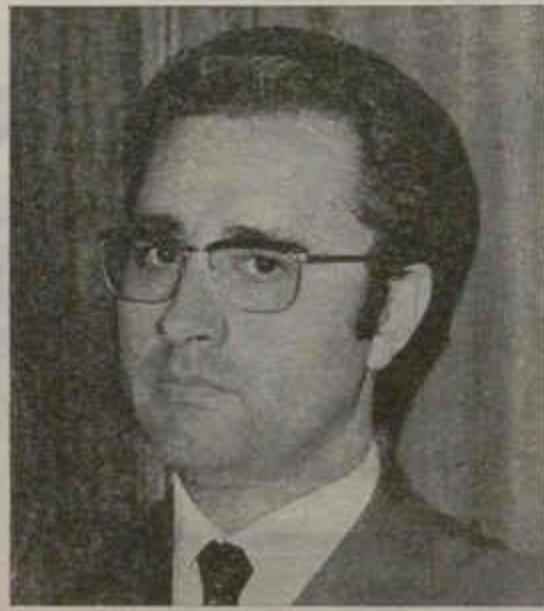


José Luis Alvarez Alvarez

Nació en Madrid en 1930. Doctor en Derecho, hizo oposiciones a notario. Tiene diversos libros sobre temas de Derecho y Patrimonio Artístico. Perteneció al grupo Táctico y fue uno de los fundadores del Partido Popular, con Pío Cabanillas y Areilza, en 1976. Más tarde fue uno de los creadores de la coalición electoral Centro Democrático, que después se transformó en UCD. Fue el último alcalde de Madrid nombrado por Decreto y actualmente es concejal del Ayuntamiento. Perteneció al sector democristiano del partido centrista. Está casado y tiene cinco hijos. Es diputado de UCD por Madrid.

Juan Antonio Ortega y Díaz-Ambrona

Nació en 1938. Casado y padre de seis hijos, es letrado del Consejo de Estado y abogado en ejercicio. Ha sido subsecretario del Ministerio de Justicia y desde hace un año era secretario de Estado para el Desarrollo Constitucional. Ha sido profesor en la Complutense y en el CEU. Perteneció desde su fundación a Izquierda Democrática, el partido democristiano de Ruiz-Giménez. Abandonó esta formación en 1976 y formó parte del grupo Táctico. También fue promotor y secretario general para asuntos políticos del Partido Popular que se integró en la UCD.



Sebastián Martín Retortillo

Nació en Huesca en 1921. Licenciado en Derecho por Zaragoza. Catedrático de Derecho Administrativo. Beca por las Fundaciones March y Humboldt, realizó estudios en Munich y Túbinga. En 1968 obtuvo la cátedra de Ciencias Económicas de la Universidad de Barcelona. Ha sido profesor invitado en numerosas Universidades de Europa y América. Es autor de varios libros de su especialidad y pertenece al Instituto de Estudios Políticos y al Consejo de Redacción de la Revista de Administración Pública. El 9 de enero de 1976 fue nombrado secretario general técnico del Ministerio de Educación y Ciencia. En julio de ese mismo año fue designado subsecretario del mismo Ministerio y en septiembre de 1979 fue nombrado secretario de Estado para la Administración Pública.

El tiburón, cuyo sólo nombre horripila por traer a la memoria las víctimas de que ha hecho presa, constituye un importante factor en la economía de los pueblos marítimos, y más de una tribu o país han visto en él uno de los principales sustentos en su dieta cotidiana.

El vocablo tiburón es una voz indígena del Caribe, compuesta por *ti* (pais, tierra y territorio) y *burón* (vocablo con que designaban a este animal). Debido a que en Haití existía una provincia que los indígenas llamaban **Tiburón**, por la abundancia de escualos en sus costas, los españoles adoptaron el vocablo compuesto (tierra de los escualos) para designar a estos animales marinos.

Desde los tiempos más remotos, el tiburón ha sido empleado por el hombre en diversos usos, y su pesca se ha efectuado con artes diferentes, desde los anzuelos de

**MUCHOS PUEBLOS
MARITIMOS BASAN
SU ECONOMIA, E INCLUSO
SU DIETA, EN EL
TERRIBLE ESCUALO**

hueso y asta, hasta los más modernos de acero, al igual que con redes.

En la actualidad, el tiburón es objeto de pesca, debido a su importancia comercial, por el Ministerio de la Industria Pesquera de Cuba, a través de dos de sus dependencias extractivas: la **Flota de Plataforma** y la **Flota del Golfo**, en los mares adyacentes a esa isla caribeña. Y del tiburón obtienen gran número de productos; unos se consumen directamente, otros requieren ciertos procesos. El hombre conoce ya algunos de ellos y otros están aún en fase de investigación. Veamos, aunque sea someramente, estos productos derivados del devorador de hombres.

Carne de tiburón: La carne de tiburón se consume en Cuba en casi todos los restaurantes de primera y es motivo de comercio en muchos países de América y Europa, incluyéndose entre los peces comestibles en las listas oficiales que se publican. Su carne está considerada como de gran alimento, principalmente por las proteínas que contiene y que posibilita una fácil digestión. Durante los últimos años, gran parte de la población cubana ha consumido carne de tiburón a sabiendas, pero otra gran parte (quizá movida por la creencia popular de "que come gente") no ha querido admitirla conscientemente. Y es ahí donde el ingenio del comerciante ha recurrido a procedimientos que le permitan su venta, sin el conocimiento por parte del



**NO ES TAN FIERO
COMO LO PINTAN...**

EL TIBURÓN:

MAS BENEFICO QUE ASESINO

consumidor de que es tiburón lo que está adquiriendo.

Una de las causas que induce a que la carne de tiburón no tenga una gran aceptación es el olor peculiar de **orines** que presenta en determinadas condiciones. Por ese motivo, los investigadores cubanos trabajan para precisar el contenido de ácido úrico en la masa muscular de los mismos y para evitar o contrarrestar ese olor característico.

La presencia de urea en cantidades variables en la masa del tiburón se debe a un curioso fenómeno de osmorregulación para compensar la presión osmótica de los líquidos internos del animal con la presión osmótica exterior, conocida como uremia fisiológica. Ello se elimina en la carne fresca mediante la adición de ácido acético (vinaigre) o ácido cítrico (limón), que al combinarse con amoniaco liberado por la urea a temperatura ambiente, lo neutraliza y elimina ese olor. Sin embargo, gran cantidad de carne de tiburón es salada y vendida como "bacalao sin espinas". Durante la segunda guerra mundial se llegó a elaborar

en Cuba cantidades considerables de carne de tiburón seca y salada para vender en el comercio.

Piel de tiburón: El uso de las pieles de tiburón data de antiguo, porque se empleaban para hacer maletas y cinturones; hasta las empuñaduras de los sables de oficiales del Ejército imperial alemán eran revestidas con pieles de tiburón. Hoy día constituye una importante industria la pesca del tiburón para el curtido de sus pieles, que son empleadas principalmente en la elaboración de maletas, carteras, calzados y botas, estas dos últimas por su gran impermeabilidad. Y hasta los trajes de los cosmonautas se prevé confeccionarlos con dichas pieles por su dureza y resistencia.

Aceite de tiburón: Uno de los productos más explotados en los tiburones son los aceites, empleados principalmente en aplicaciones terapéuticas, clasificándose en dos categorías, según estén integrados por glicéridos grasos o que contengan gran cantidad de hidrocarburos. El aceite de hígado de tiburón se emplea por el hombre en su alimentación y hasta en tratamientos

clínicos, por su alto valor vitamínico, en que están representadas principalmente las vitaminas A y D. Asimismo, se utiliza como alimento de aves de corral y de ganado vacuno y de ceba, por los contenidos vitamínicos. Por otra parte, encuentran una eficaz aplicación en pinturas y barnices, por la rapidez con que seca. También para la producción de gomas, en que el ácido estearíco de los aceites juega importante papel químico. Durante el proceso de vulcanización se agregan aceleradores para asegurar la acción del azufre en la goma, en la que la edición de dicho ácido puede convertir a una goma de pobre calidad en una de primera. Asimismo, se usa como combustible de motores Diesel.

Aletas de tiburón: Desde los tiempos más remotos, las aletas de determinadas especies de tiburón eran muy apreciadas como alimento en algunos países del Lejano Oriente, debido a su alto porcentaje de gelatinas. La razón del empleo de las aletas de tiburón como alimento, y principalmente en sopas, estriba en que las aletas de todos los elasmobranquios están constituidas por gran número de radios cartilaginosos, cuyo origen se debe a una sustancia de aspecto cárneo, la ceratotriquia. Al ser remojadas y luego hervidas, rinden, por ablandamiento y absorción de agua, una sustancia semejante en naturaleza a la gelatina, de gran poder alimenticio y que se meja fideos cuando se encuentra totalmente preparada.

Productos terapéuticos: Dada la importancia que la pesca del tiburón ha cobrado para el empleo de sus cueros, hígados y

aceites, múltiples investigaciones se realizan en Cuba a fin de utilizar sus visceras para la obtención de productos derivados de importancia comercial. Se han realizado ensayos para extraer **insulina** del páncreas; **sales biliares**, de las secreciones biliares; **pepsina**, de sus estómagos; **productos antituberculosos**, del escualeno; **productos antileprosos**, del colesterol, y **productos antinefroficos**, de su aceite.

Ornamento, deporte y culto al tiburón: No sólo el tiburón ocupa un papel preponderante en la industria de toda nación marítima, sino que es objeto de recreación material y espiritual, y sus despojos son empleados por diferentes tribus como factor ornamental. Los dientes y espinazos se usan en la actualidad para construir collares, prendedores y bastones, al igual que lo hacían los primitivos habitantes de Cuba, ya que en muchos montículos funerarios indios se han encontrado dientes y vértebras perforadas para ser empleados como ornamento o quizás como símbolo de algún culto. ■

David Scott-Cowper batió el record de la famosa Naomi James LA VUELTA AL MUNDO EN DOSCIENTOS CUARENTA Y SIETE DIAS

David Scott-Cowper regresa esta semana a su casa de Inglaterra después de haber dado la vuelta al mundo en yate. El superviviente, de treinta y ocho años, ha pasado cerca de doscientos cuarenta y siete días en el mar, batiendo el record establecido por Naomi James de doscientos setenta y dos días. Según el día que llegue al puerto, podría también batir el record conseguido por el fallecido sir Francis Chichester.

Su esposa, Carolina, viajó con su hijo de veinte meses, Freddie, para darle la bienvenida: "David no pretendía lograr nada. Pero ahora sé que en el fondo de su corazón pretendía establecer un nuevo record. Tan sólo busca la satisfacción personal".

David salió de Plymouth el 19 de agosto del año pasado. Durante el viaje se le rompió la radio, así que todas las llamadas a su familia y a los radioaficionados de Cambridge tuvo que hacerlas con un equipo auxiliar. Más tarde, en las islas de Cabo Verde, le sorprendió un fuerte temporal que estuvo a punto de hundir su bote, pero, de alguna manera, se las organizó para llevar a su yate fuera del temporal.

Sólo cuatro veces tocó puerto: en Sudáfrica, en Australia para arreglar una avería, en Nueva Zelanda y, finalmente, en Río. ■ E. P. R. (EUROPA PRESS REPORTAJES)/LONDON EXPRESS.



● David salió en su yate de Plymouth el 19 de agosto del año pasado.

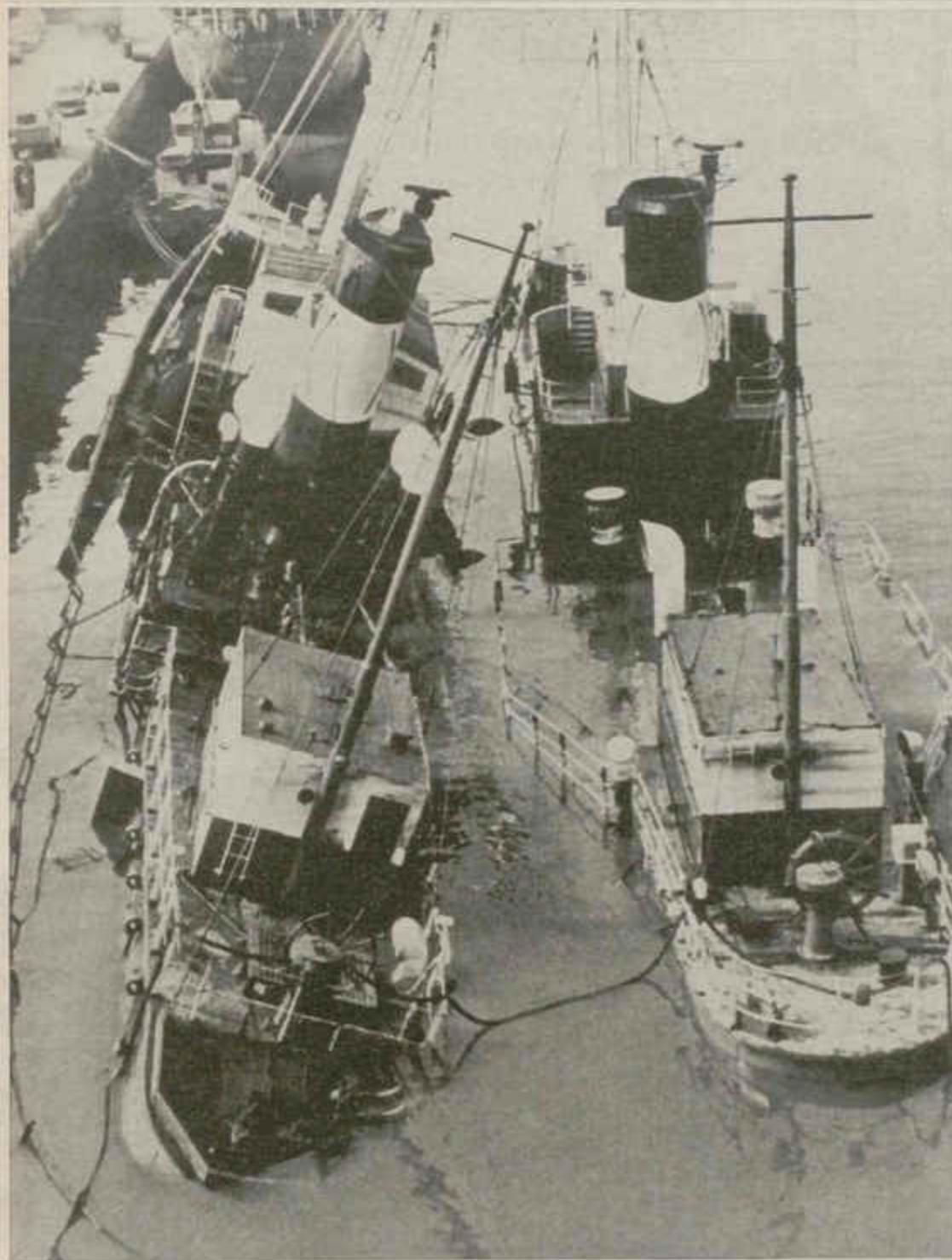
● Durante el viaje se le rompió la radio, teniendo que hacer las llamadas con un equipo auxiliar.

● En la isla de Cabo Verde le sorprendió un temporal que estuvo a punto de hundir su barco.



OTRA PLATAFORMA SINIESTRADA

La plataforma "Henrik Ibsen", de parecida construcción a la "Alexander Kielland", recientemente hundida y que ocasionó más de cien víctimas, hubo de ser evacuada de emergencia después de que sufriera una grave inclinación en su estructura. Anclada frente a las costas de Noruega, a la altura de Stavanger, iba a reemplazar a la "Alexander Kielland". (Foto: EFE.)



SE BUSCAN HIDROCARBUROS EN LA COSTA VIZCAINA

BILBAO.—Tres bolsas de gas o petróleo han sido localizadas y balizadas en la costa vizcaína, concretamente en Santa Catalina, cabo Machichaco y Punta Galea, según publicó el diario bilbaíno "La Gaceta del Norte".

El citado periódico añade que se guarda silencio en relación con este tema.

De las tres bolsas, la primera que va a ser perforada es la de cabo Machichaco, cuyos trabajos de perforación van a ser iniciados por la plataforma "Medusa", que ha partido ya del puerto de Valencia con rumbo a la costa vizcaína, afirma el citado diario, conducida por el remolcador "Charo del Mar", propiedad de Transportes Navales.

El comienzo de las labores de sondeo se iniciará con el "Vizcaya B-1", situado a 40 kilómetros del Norte de Bilbao, en un punto con lámina de agua de 92 metros. La profundidad prevista de perforación es de 3.850 metros.

Estos trabajos de prospección van a ser llevados a cabo por la empresa ENIEPSA y su base de operaciones se pretende situar en aguas del superpuerto bilbaíno. ■

SAN SEBASTIAN LOS FRANCESES MULTAN A UN ARRASTRERO

SAN SEBASTIAN.—Las autoridades del puerto francés de Lorient han impuesto una sanción de 9.000 francos (unas 150.000 pesetas) al arrastrero vasco "Itxasbi", que fue capturado en aguas comunitarias faenando sin licencia.

Además de la sanción, le ha sido requisada una red, valorada en 60.000 pesetas. Una vez pagada la multa, el "Itxasbi" se ha hecho de nuevo a la mar. ■

MARÍN (Pontevedra)

ATENTADO CONTRA DOS BALLENEROS

MARÍN (Pontevedra).—Continúan los trabajos en los barcos balleneros "Ibsa-Uno" e "Ibsa-Dos", afectados seriamente por dos explosiones provocadas cuando se encontraban en el muelle comercial de Marín.

Para evitar cualquier tipo de contaminación en playas y fauna y flora marinas, se trabaja contra los vertidos, al parcer mínimos, de los barcos siniestrados, en cuyas bodegas tienen unas ciento noventa toneladas de fuel-oil, combustible que habían tomado para consumir en la campaña ballenera que iban a iniciar estos buques.

Hasta el momento, nadie se ha hecho responsable del atentado, aunque algunos medios de comunicación gallegos apuntan al grupo internacional ecologista Green Peace, uno de cuyos postulados es la defensa de las ballenas.

Los dos buques siniestrados, cuyo reflote se prolongará durante varias semanas, habían sido adquiridos en Noruega y su valor se estima en unos ciento cincuenta millones de pesetas unidad.

Marineros vinculados a las tripulaciones de los balleneros siniestrados han manifestado que en diciembre de 1979, cuando se encontraban en Corcubión (La Coruña), los barcos "Ibsa-Uno" e "Ibsa-Tres" habían sufrido otras dos explosiones, aunque en aquella ocasión sin mayores consecuencias. ■

EN PELIGRO LA PESCA DE LA MERLUZA

VIGO.—La pesca de la merluza en la plataforma gallega está en peligro, afirma el profesor Rafael Robles, director del Instituto Español de Oceanografía.

Según el profesor Robles, "a la conocida sobre pesca de crecimiento que desde hace varios años padece la merluza en la plataforma pesquera gallega, se ha unido, desde 1977, una sobre pesca de reclutamiento".

Más del 90 por 100 de las capturas son ejemplares muy jóvenes, y esto, según el profesor Robles, "es peligrosísimo e indica que la mencionada pesquería está al borde del colapso".

Según los estudios del Instituto Español de Oceanografía, "se está apreciando un descenso alarmante en la captura de merluza en los caladeros que bordean el litoral gallego".

Las investigaciones de pesquería no evidencian signos alarmantes en otras especies fundamentales, tales como cigala, jurel y bacaladilla, y el lirio y la bacaladilla demuestran grandes posibilidades de explotación. ■

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

**Pedidos al gabinete
de información
del Instituto Social
de la Marina**

EL TRIBUNAL DE PAU ABSUELVE A LAS MERLUCERAS DE FUENTERRABIA

IRUN (Guipúzcoa).—El Tribunal de Apelación de Pau ha absuelto a las 38 merluceras de Fuenterrabia que fueron apresadas en junio del 79, ratificando así la sentencia del Tribunal de Bayona y reconociendo que la flota vasca puede faenar entre las 6 y las 12 millas francesas.

Con esta absolución se reconoce también que continúa vigente el acuerdo bilateral firmado entre España y Francia en la década de los sesenta.

Las 38 merluceras en cuestión fueron detenidas el 6 de junio del 79, cuando faenaban en las inmediaciones de la bisectriz que divide las aguas españolas y las francesas.

Una patrullera gala quiso apresar a una embarcación, y todas ellas hicieron causa común y se dirigieron al puerto de Bayona. Al día siguiente, al parecer por motivos políticos que inquietaban a las autoridades francesas, las merluceras fueron puestas en libertad sin fianza alguna.

En el juicio que se celebró posteriormente en Bayona, el Tribunal absolvió a la flota ondarríbitarra, argumentando que seguía vigente el Acuerdo Bilateral hispano-francés del 67, que permitía a los barcos españoles pescar entre las 6 y las 12 millas

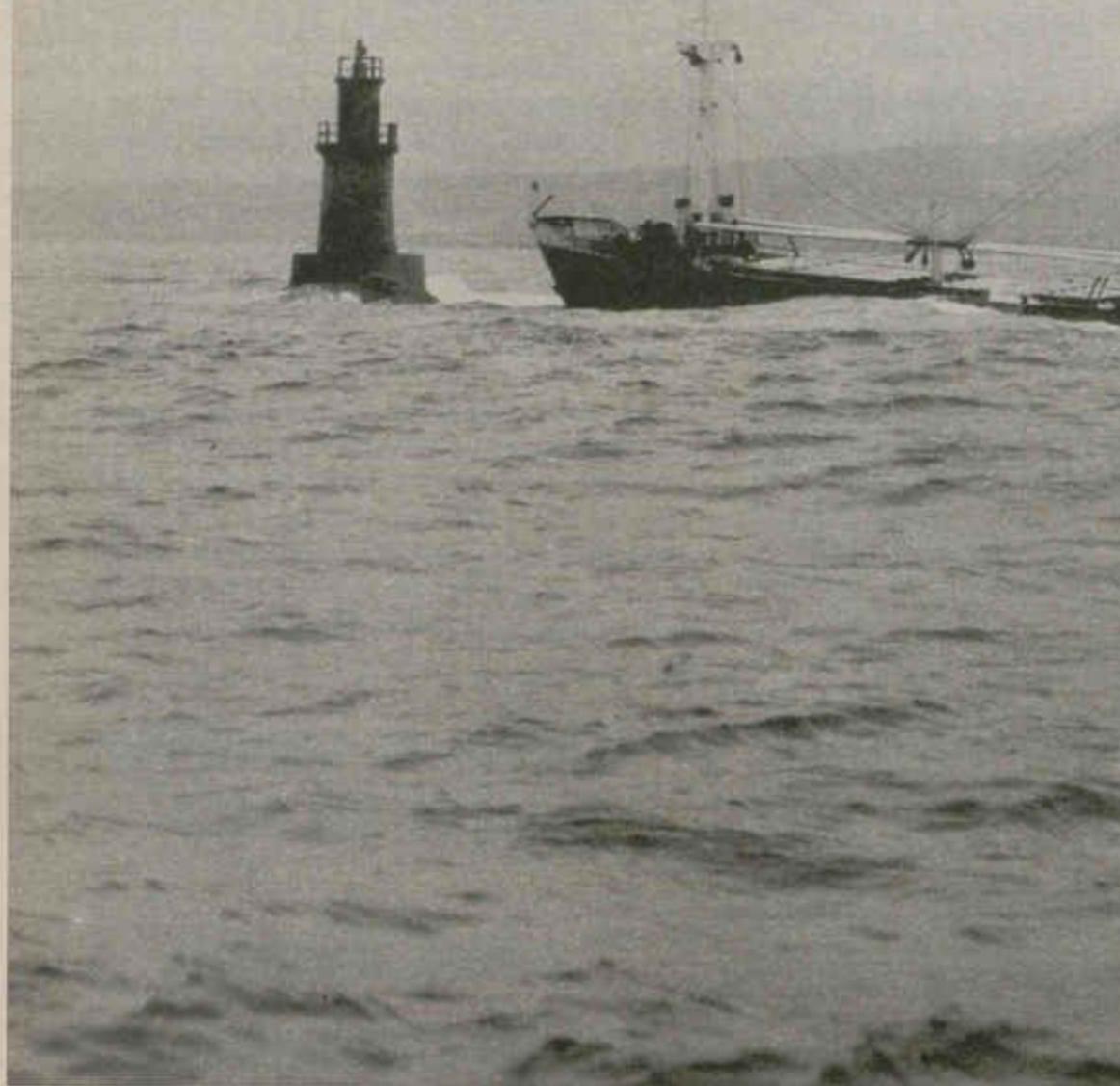
de las que son denominadas francesas.

La Administración francesa presentó recurso contra esta sentencia, apoyándose en que, tras el Tratado de Roma, Francia había delegado sus atribuciones en materia de pesca en la Comunidad Económica Europea. En consecuencia, el acuerdo bilateral del 67 había perdido toda su vigencia, siendo de aplicación el reglamento comunitario.

Estas dos posturas se enfrentaron nuevamente en la vista de la causa que se celebró días atrás en Pau, a la que asistieron los patrones afectados y un grupo de pescadores.

No obstante, en opinión de los pescadores ondarríbitarras, esta resolución de la Corte de Pau "no sirve de nada, ya que la Administración francesa volverá a recurrir ante la Corte Suprema y el veredicto de Pau quedará en suspenso hasta que el Supremo de París se pronuncie".

Por otra parte, el escepticismo manifestado por los pescadores sobre este tema está avalado por las tardanzas que el Supremo acostumbra a tener. "Hay asuntos de apresamientos que tuvieron lugar en el 77 —dijeron— y de los que todavía no sabemos la decisión del Tribunal de París". ■



EL MERCANTE GRIEGO "SKY FAITH" ENCALLO EN EL FARO DE BURELA

LUGO (De nuestro corresponsal).—La tarde del domingo dia 13 de abril fue, para los vecinos de Burela, de auténtica angustia, al comprobar cómo un barco mercante se acercaba peligrosamente a la Peña Burela, sobre la que ha sido construido un faro, situada a media milla del puerto burelés.

Se trataba del mercante griego "Sky Faith", que encalló o fue encallado en los bajos próximos a la peña. Prematuramente, sus diez tripulantes abandonaron la embarcación, arribando al puerto de Burela en una lancha de salvamento perteneciente al buque encallado, que transportaba 1.065 toneladas de láminas de hierro desde el puerto de Sagunto y con destino a Liverpool.

Durante la primera semana transcurrida desde el día en que se produjo el siniestro, y a pesar de los intentos de recuperación del buque por expertos de Fondonmar, así como la continuada alerta de los remolcadores del puerto comercial de Alúmina-Aluminio, en San Ciprián, de momento no ha sido posible recuperarlo.

En el momento en que redactamos esta información, doce días después del suceso, se inician los trabajos de recuperación de la carga, mientras el "Sky Faith" permanece firmemente encallado y a flote, tal y como se puede apreciar en las fotografías que ilustran esta información. ■

La Ayudantía Militar de Marina de Vivero instruye diligencias sobre el hecho, que ha suscitado múltiples comentarios en medios marineros.

Según hemos podido saber, el barco, construido hace veinte años, está valorado en doscientos cincuenta millones de pesetas. ■ NARCISO GARCIA FERNANDEZ.



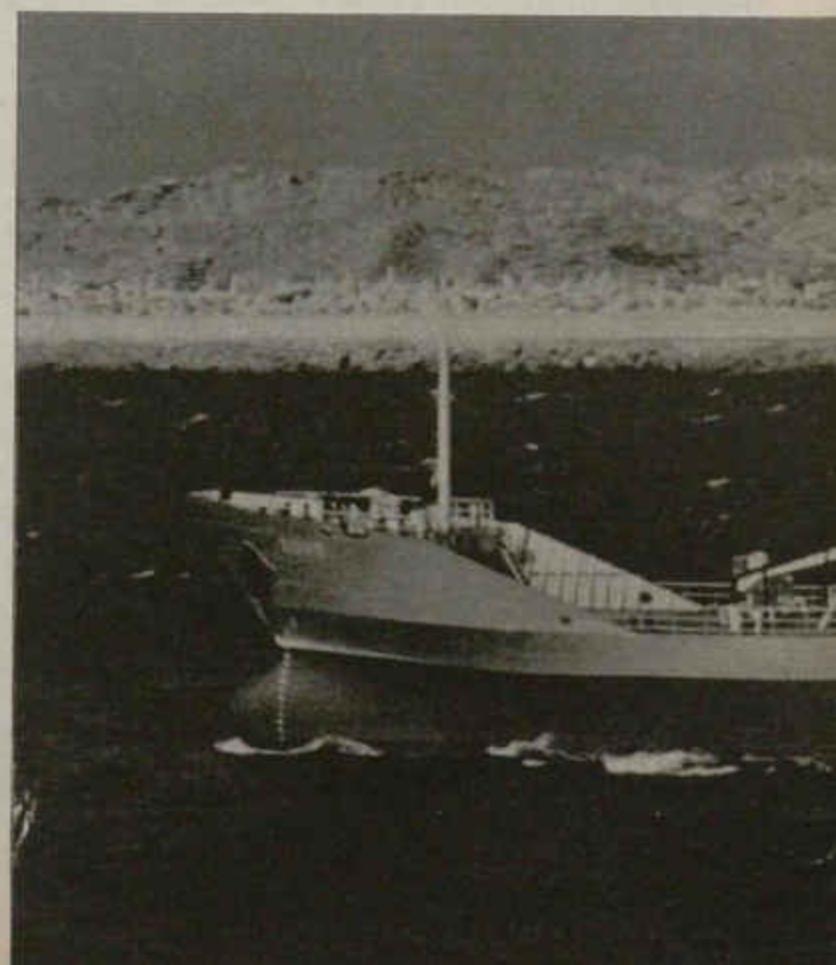
BENDICIÓN DEL "XOVE", PRIMER ALUMINERO ESPAÑOL

LUGO (De nuestro corresponsal).—En el puerto comercial de Alúmina-Aluminio, de San Ciprián (Lugo), tuvo lugar el acto de bendición del buque "Xove", primer barco aluminero español, construido en Pasajes (Guipúzcoa) por encargo de Aluflet, compañía armadora del mismo.

El acto estuvo presidido por autoridades de Marina, presidente de Aluminio Español, don Pedro Nieto Boedo, así como de la compañía armadora, don Francisco Dotras, actuando como madrina de la ceremonia la señorita María de la Fuensanta Nieto de la Cierva.

El moderno buque será destinado al transporte de alúmina desde el puerto de San Ciprián a los de Avilés y La Coruña.

Se trata de un barco especialmente construido para este tipo de transporte, tiene una eslora de 78 metros, 12 de manga, 6,50 metros de puntal, 5,30 de calado y es propulsado por un motor de 1.740 BHP, desarrollando una velocidad de 12,5 nudos. La capacidad de transporte es de 2.300 toneladas y la tripulación está compuesta por 14 hombres. ■



SIGUEN LOS PROBLEMAS ENTRE LOS PESCADORES VASCOS Y FRANCESES

SAN SEBASTIAN.— "La Administración francesa comprende nuestros problemas, pero para que haya una solución al conflicto es necesario que exista un acuerdo entre los merluceros de San Juan de Luz y Fuenterrabía", ha manifestado el secretario de la Cofradía de Mercantes de San Pedro de Fuenterrabía, señor Sagarzazu, al término de la reunión entre pescadores franceses y vascos, mantenida en Bayona.

En esta reunión, motivada por el taponamiento del puerto francés de Hendaya por parte de merluceros vascos, estuvieron presentes, por parte francesa, el director general del sector marítimo de Burdeos, acompañado por el administrador de Asuntos Marítimos de Bayona, dos pescadores de Hendaya y el presidente del sindicato de Pesca de San Juan de Luz.

Por parte vasca asistieron el comandante de Marina de San Sebastián, el consul de España en Bayona, el alcalde de Fuenterrabía, presidente y vicepresidente de los merluceros, y el secretario de la Cofradía de Mercantes de Fuenterrabía.

En la reunión, que se desarrolló a lo largo de dos horas en un clima de cordialidad, se trataron los problemas del sector pesquero, y en especial el que ha originado el problema de que los pesqueros vascos se vean imposibilitados de faenar entre las seis y trece millas de la costa francesa.

Según manifestó el señor Sagarzazu, "en la reunión se ha puesto de manifiesto que el problema reside entre algunos merluceros de San Juan de Luz, que han cambiado sus barcos pasándose al palangre, y nosotros, que nos dedicamos a la pesca de la merluza por el procedimiento del pincho".

Más adelante añadió que "los pescadores franceses habían mostrado una postura intransigente respecto al tema de la pesca en aguas comunitarias, porque, además, faenan menos horas que nosotros".

El señor Sagarzazu manifestó que la Administración francesa "no nos puede decir que pesquemos en dichas aguas porque, posiblemente, tendrían problemas con sus pescadores, pero si nos ha pedido que lleguemos a un acuerdo entre nosotros, y ella lo respetará". ■

VIVIENDAS PARA PESCADORES

BARCELONA.— En la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina se ha procedido a la firma de escrituras públicas transmitiendo la propiedad de sus respectivas viviendas al centenar y medio de adjudicatarios del grupo Almirante Cervera de la capital, construido en su día por el Instituto Social de la Marina con la colaboración de la Cofradía de Pescadores.

Los adjudicatarios han instado la amortización anticipada, accediendo así a la plena propiedad años antes del plazo inicialmente previsto.

El delegado provincial puso de manifiesto la satisfacción del Instituto por culminar ahora esta faceta de la acción social que cerca de los trabajadores del mar tiene encomendada, y en este caso concreto para los pescadores de Barcelona, que vieron resuelto el problema de su vivienda. ■

En los últimos años

DISMINUYE EL NUMERO DE ALUMNOS ESPAÑOLES EN LA ESCUELA NAUTICA DE BARCELONA

● EN CATALUÑA SE TITULAN MAS CAPITANES Y PATRONES DE YATE QUE EN EL RESTO DE ESPAÑA

"Salen del mar español que a la insignia Barcelona el muro antiguo corona como sale el alba al sol".

(Lope de Vega, en "El peregrino en su patria".)

Y en esta Barcelona radica la Escuela Oficial de Náutica más antigua de España. Las otras, en La Coruña, Bilbao, Cádiz, Tenerife, Gijón y Santander, estas dos últimas, de flanqueo singladura. Del centro náutico barcelonés se dice que acusa una cierta baja en la matriculación de alumnos. Tradicionalmente, se nutre de dicha Escuela de jóvenes alumnos catalanes y, sobre manera, de los procedentes de Levante. Don Angel María de Urrutia Landáburu, un bilbaíno afincado en la Ciudad Condal, como director de la Escuela, nos aclara este extremo.

— Actualmente hay doscientos ochenta alumnos matriculados en nuestro centro: es una cifra baja si la comparamos con las que registran las Escuelas de La Coruña y Bilbao, puesto que ambas tienen matriculaciones sobre el millar de alumnos.

— ¿Significa que la Escuela Náutica barcelonesa acusa un descenso real?

— Yo diría que la matriculación se mantiene por término medio en la cifra de alumnos, aunque podría hablarse de que si se ha registrado en los últimos años un cambio en cuanto a la composición de ese alumnado que tenemos matriculado.

— ¿Cómo es, en verdad, ese alumnado que hoy tiene esa vocación náutica?

— En estos años se ha incrementado el número de alumnos extranjeros, que bien pueden compensar la baja que se registra de jóvenes españoles. Ahora hay unos treinta alumnos extranjeros estudiando en nuestro centro: la mayoría son de países árabes y, en menor proporción, de países sudamericanos.

— ¿De qué países concretamente?

— Años atrás se acusaba la presencia de algún que otro alumno sudamericano, debido especialmente a que tenía familiares en alguna parte de España. Pero desde hace tres o cuatro años los alumnos proceden de países árabes, y predominan los libios y los sirios, seguidos de los sudaneses, libaneses y egipcios; entre estos últimos, los hay de nacionalidad palestina, pero con pasaporte expedido en El Cairo, por razones obvias.

— Y los otros alumnos, los españoles, ¿de qué regiones proceden?

— En un cincuenta por ciento escaso, de tierras catalanas, y se mantiene el auge mayoritario, ya tradicional, de los levantinos, hasta los de las mismas tierras murcianas. También proceden de Aragón y Madrid.

HISTORIA SUCINTA DE LA ESCUELA

Su origen se remonta a la etapa que siguió al final de la Guerra de Sucesión, cuando se instauró en la Ciudad Condal

la Real Junta Particular de Comercio, Real Junta que se preocupó con ahínco de disponer aquellos medios precisos para sacar de su estado decadente, ya en los comienzos del siglo XVIII, a la Marina Mercante catalana. Fruto de esta inquietud fue la remisión, a través del ministro de Marina, de una memoria al Rey en la que se demandaba la creación de unos estudios de náutica. Favoreció este propósito el proyecto aportado por don Sinibaldo de Mas, cuya finalidad era fundar una escuela de pilotaje. Don Sinibaldo de Mas había nacido en Torredembarra (Tarragona) y estaba graduado como piloto por la Escuela de Cartagena; su mucha experiencia se remontaba a haberse iniciado en la navegación a los catorce años; fue hecho cautivo por corsarios ingleses y más tarde por unos argelinos, hasta que seis años después le rescatara la Orden Mercedaria.

El proyecto de don Sinibaldo fue realidad gracias al interés de la Junta Particular de Comercio. El nuevo centro se basaba en las experiencias obtenidas en los estudios análogos de Cádiz, Cartagena y El Ferrol. Y don Sinibaldo de Mas acreditó un gran sentido de la organización y de la docencia al frente de tales estudios. De ellos se beneficiaron todas las localidades catalanas del litoral, que a su vez prestaron su colaboración a través de las Cofradías, desde San Feliu de Guixols, en Gerona, hasta Tortosa, en Tarragona.

En un principio se enseñaron las reglas geométricas y cosmológicas; la demostración y construcción de los instrumentos; el tratado de la esfera celeste; el globo, geométricamente considerado; operaciones conducentes a la navegación; uso del compás; trigonometría plana general; resolución de problemas de astronomía aplicada a la navegación; la observación del Sol con cuadrantes de dos arcos y octante; la resolución de las operaciones náuticas con el cuadrante de reducción, escala plana y artificial, y conocimientos sustanciales de levantamiento de planos hidrográficos. Desde sus comienzos, la Escuela se rigió por un reglamento; también se adquirió un modelo de navío en Cartagena para las enseñanzas de maniobra y de estructura, algunos globos o esferas y se hizo buen acopio de los libros más cualificados en el momento.

La primera sede del centro náutico fue la Barceloneta y, posteriormente, la calle Viladecols; en 1974 pasó al edificio de la Lonja. Desde sus inicios, la Escuela evidenció su eficacia con la construcción de una carta de navegar de la costa septentrional de América y la confección de un plano, entre otros, del puerto y rada de Barcelona. Como botón de muestra de esta gestión didáctica bien lograda, digamos que dos de sus alumnos hicieron un viaje a Arkangelsk, puerto con el que no se mantenían singladuras de un comercio tradicional.

A la muerte de don Sinibaldo de Mas, la dirección de la Escuela fue ocupada por fray Agustín Canyellas, que de muy joven se había graduado en Náutica y que militó en la Orden Trinitaria. Pasada la etapa de fray Agustín, que llegó a ser miembro de la Real Academia de Ciencias, la Escuela atravesó por períodos azarosos que se identificaron con cambios notables de ubicación en varios edificios. Fray Agustín cesó como director en 1818, y tomaron el timón del centro don Manuel Sanz (1818-1835) y, después, don Joaquín Bonet y Viñals (1870-1887) y don Federico Gómez Arias (1872-1900).

Actualmente la Escuela de Náutica de Barcelona es un centro docente que disfruta de un ambiente cordial y tranquilo. Está ubicada en la plaza de Palacio, donde predominan edificios de estilo neoclásico. Las obras se iniciaron en 1930 y se inauguraron las actividades académicas en el curso 1932-33. Otros directores más recientes del centro han sido don Alfredo Jaén, capitán de la Marina Mercante (hasta julio de 1936); don Emilio Solá y el profesor de Higiene Naval don Enrique Baldocchi; después de abril de 1939, lo fue don Francisco Condeminias, y a partir de 1958, don Angel de Urrutia Landáburu, que lleva, pues, veintidós años al frente de la Escuela. Su padre mandaba un barco de una naviera catalana, y de Bilbao pasó de pequeño con toda su familia a residir en la Ciudad Condal.

En 1926, la dirección de la Escuela proyectó la construcción de un edificio de nueva planta en el muelle de Bosch y Alsina. Proyecto que se abandonó por la eventual necesidad de ampliar las instalaciones. Se intentó instalarla en una zona marítima propiedad del Ministerio de Fomento, pero, debido a un contencioso surgido con el municipio se abandonó el proyecto y, años más tarde, se pensó en la creación de una Universidad Marítima. Y en abril de 1929 se concibió por la Administración del Estado la construcción de un nuevo edificio, con la colaboración de diversas entidades provinciales, locales y mercantiles. La nueva Escuela Náutica se ubicaría en su sede actual de la plaza de Palacio. Se inauguró en un clima de harta cordialidad.

(Pasa a la pág. siguiente)

ESCUELA NAUTICA DE BARCELONA

(Viene de la pág. anterior)

Desde su fundación, la Escuela ha asumido diversos planes de estudios, que han respondido a las necesidades reales de nuestros marinos y al sentir de los rectores académicos. Según nos dice don Angel de Urrutia, en el año 1977-78 se inició la aplicación de un nuevo plan de estudios que determina esta carrera en cinco años con sus correspondientes prácticas. Fue en el año 1975 cuando estos estudios adquirieron rango superior, merced a un plan de estudios de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante y la pertinente revisión por el Ministerio de Educación y Ciencia. Estas enseñanzas las acometen en la actualidad unos 50 profesores: de ellos, 21 son profesores numerarios y hay diversos adjuntos, contratados, instructores y maestros de taller.

— ¿Qué número de horas de clase se imparten por especialidad a la semana?

— En primer lugar — nos dice don Angel de Urrutia —, diremos que se dan veinticinco horas de clase semanales para el primer curso, que es común a todas las especialidades. En la sección de puente, en el curso segundo se dan veintisiete horas de clase, y veintiséis horas para el curso tercero. Dado que el plan es relativamente reciente, aún no funcionan los cursos cuarto y quinto. En la sección de máquinas, en los cursos segundo y tercero se ocupan veintisiete y treinta horas semanales, respectivamente.

— Las prácticas en estas especialidades son de suma importancia. ¿Puede hablarnos de ellas?

— El alumno, para pasar al segundo ciclo, es decir, tercero y cuarto cursos, tiene que hacer tres meses de embarque. Actualmente, para las prácticas de un piloto de la Marina Mercante se requieren cuatrocientos días de mar; si se trata de un piloto de primera, se exigen doscientas cincuenta singladuras más, y para capitán de la Marina Mercante hay que añadir otras seiscientas singladuras nuevas. En cuanto a la especialidad de máquinas, para oficial de segunda clase se precisan cuatrocientas singladuras; para oficial de primera clase hay que sumar doscientas cincuenta singladuras más, y, finalmente, para jefe de máquinas hay que añadir seiscientas singladuras más. En el nuevo plan de estudios, estas prácticas sufrirán ciertas modificaciones, aunque no muy considerables. Como siempre ha sucedido, las prácticas no pueden sustituirse por nada. Todo marino tiene que ser siempre muy ducho en sus cometidos.

APRECIO A LOS MARINOS ESPAÑOLES

Más adelante, el doctor Urrutia nos dice que un 80 por ciento del alumnado llega felizmente al título superior. Sin embargo, se registran abandonos de estudios en la especialidad de piloto o en el primer nivel de máquinas. Pero superados estos escollos, en que el alumno decide o no seguir la vocación del mar, se llega como estaba previsto a capitán de Marina Mercante o a jefe de máquinas.

— ¿Cómo está considerado el marino español?

— Bien; es, por otra parte, muy solicitado por banderas extranjeras. Marinos españoles navegan en barcos alemanes, suecos, noruegos, daneses, israelíes, etcétera. Y también en barcos norteamericanos y de otros países que los tienen abanderados en naciones como Panamá, Liberia, etcétera. Es curioso, no obstante, que no naveguen en barcos de Gran Bretaña, pero como sucede con España, existen impedimentos — creo que de tipo legal — para emplear a marinos extranjeros.

— Estos marinos españoles pueden ocupar cargos de alta responsabilidad en los barcos de banderas citados en primer lugar?

— En esos países, como Alemania, Noruega, etcétera, nuestros marinos no suelen llegar a ocupar cargos de rango de capitán o de jefe de máquinas, por esas razones legales que he citado anteriormente. Pero en los barcos abanderados en países foráneos sí es muy frecuente, y en muy buenas condiciones.

EN AUGE LOS MARINOS DE YATE

Si bien es cierto que Cataluña no registra, hoy por hoy, un número elevado de marinos (antes del curso 1965-66, la matriculación de alumnos en la Escuela era de un promedio de 500, mientras que en el curso citado se bajó a la cifra de 264 entre oficiales y oyentes), contrariamente son altas las cifras de capitanes y patrones de yate que se titulan. Tanto unos como otros realizan sus exámenes en la Escuela Oficial de Náutica de la plaza de Palacio.

— Doctor Urrutia, ¿se puede decir que Cataluña encabeza el más alto número de participantes en los cursos de capitanes y patrones de yate?

— Sí. Cataluña da sola más títulos que todo el resto de España. Los participantes se preparan en diversas academias y centros y en nuestra Escuela realizan los exámenes. En el último de éstos, la cifra de participantes fue de trescientos cincuenta. Un patrón de yate puede llevar embarcaciones de recreo de un máximo de cincuenta toneladas y navegar hasta sesenta millas de la costa, lo que es importante, porque se podría dar la vuelta al mundo. Un capitán de yate tiene lógicamente mayores atribuciones, hasta el extremo de poder llevar embarcaciones de hasta quinientas toneladas y hacer navegación oceánica.

No deja de ser un consuelo esto último, porque se compensa esa crítica de que Barcelona y muchas ciudades de Cataluña viven de espaldas al mar. ■ F. GUTIERREZ LATORRE.

"NUEVO CORAZON", PAILEBOTE RESCATADO POR EL COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE DE BALEARES

En el número 173, correspondiente a febrero de 1980, de la "Hoja del Mar" apareció un artículo titulado "El pailebote", en el cual su autor, al referirse al "Nuevo Corazón", decía textualmente: "Aunque se encuentra a flote, parece tener próximo el fin".

Para conocer mejor la historia más reciente del "Nuevo Corazón" y los esfuerzos que se llevan a cabo para lograr salvar el buque, nos pusimos en contacto con el capitán de la Marina Mercante y presidente del citado Colegio balear, don Felipe Fadón, quien desde el principio recogió el SOS lanzado por la Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca.

— Capitán Fadón, ¿cómo fue que el COMME de Baleares se enteró de la existencia del pailebote y su problemática?

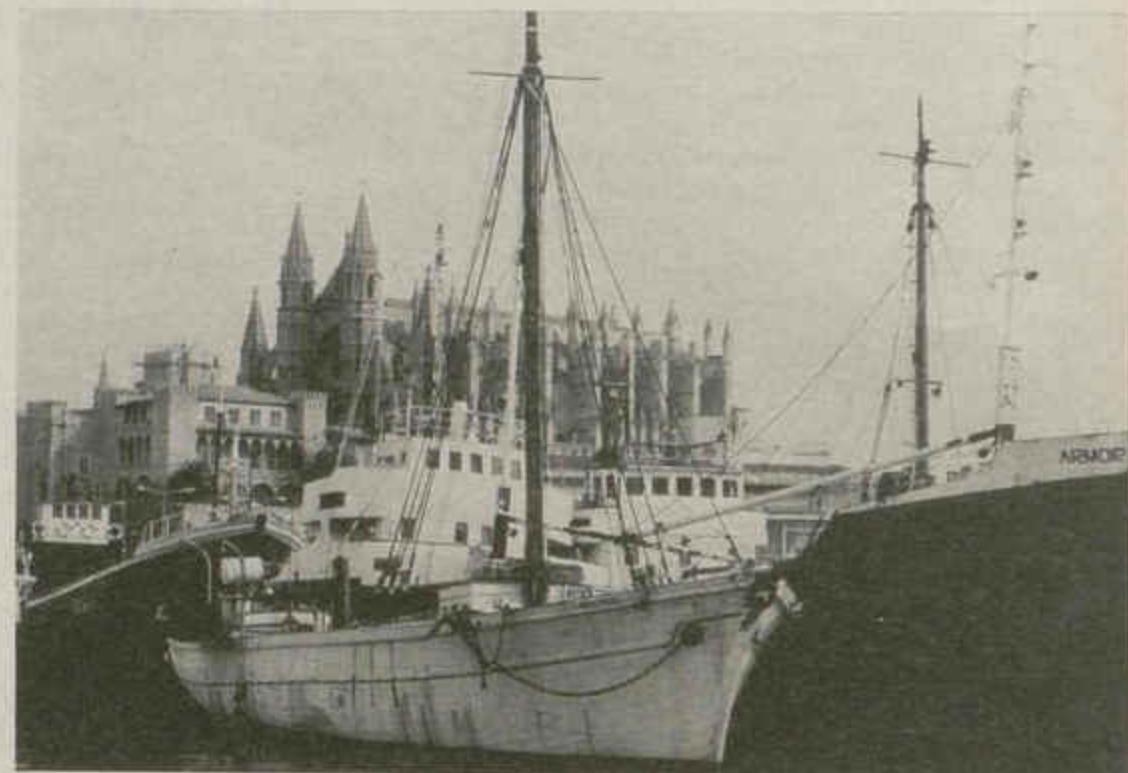
— El Colegio hacia tiempo que había puesto sus ojos en este barco, atracado en el Muelle Viejo de Palma y lamentaba cómo día a día era objeto de una constante expoliación. A la vez que, por falta de los cuidados necesarios, se deterioraba su casco y superestructura.

— Pero nos enteramos por la prensa mallorquina, en la que se anunciaba la subasta del pailebote, con una salida simbólica de mil pesetas para que alguien se hiciera cargo de él. Asimismo, se comunicaba de que si nadie acudía a la subasta, sería remolcado al centro de la bahía e incendiado posteriormente "para que así al menos tenga una muerte digna". Entonces entramos nosotros en acción.

— Habría sido muy triste quemar tan valiosa embarcación; pero sigamos, capitán Fadón, ¿cuál es la historia de este pailebote y su valor histórico-cultural?

— El "Nuevo Corazón", lo mismo que los pailebotones "Providencia", "Tercera Dolor", "San Miguel" y los bergantines-goletas "Carmen", "Elisa" y la goleta "Sebastián Gumá", fueron construidos en los astilleros Mateu, de Palma de Mallorca, posiblemente los más renombrados del Levante español en la pasada centuria. En el año mil ochocientos ochenta y cinco fue entregado a su armador, quedando inscrito en la matrícula de Sóller (Mallorca). Durante largos años se dedicó al transporte de frutas de Sóller a Marsella, alternando con viajes de cabotaje.

En aquellos años en que estaba en plena decadencia la marina de vela, ante el rotundo triunfo de los buques de vapor. Con el paso del tiempo sufrió algunas modificaciones hasta convertirlo en motovelero. Su mayor época de esplendor coincidió con la primera guerra mundial, debido a la neutralidad española. El estallido de la guerra civil del treinta y seis le sor-



prendió en la zona nacional y comunicó a Mallorca con Ibiza hasta que, abierta la brecha de los nacionales en el Mediterráneo, con la toma de Vinaroz y posteriormente Castellón, fue uno de tantos motoveleros mallorquines que enlazaron el puerto de Palma con Castellón. En una navegación del todo arriesgada, sufriente la flota mallorquina algunas pérdidas.

En la obra de Rafael González Echegaray titulada "La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil", figura como transporte de guerra, a pesar de su escaso tonelaje y su poca velocidad. Terminada la contienda, se reintegró a sus normales servicios en el cabotaje nacional, hasta que le llegó su retiro en la década de los años setenta.

El "Nuevo Corazón" es, con todo rigor, uno de los últimos o acaso el último superviviente de aquellos veleiros salidos del astillero Mateu, y seguramente el último de los ornamentados por José Rosselló, popularmente conocido, en la jerga marinera, como "mestre Pep de sa torre". Uno de los más grandes artífices que conoció la gente de mar.

Las razones expuestas bastan sobradamente para pensar en la conveniencia de conservar como oro en paño esta valiosa reliquia, que de desperdiciarse esta ocasión, difícilmente se dará otra oportunidad de salvaguardar de la destrucción un modelo del siglo pasado de estas características.

— ¿Qué pasos dio el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante de Baleares (COMME) para hacerse con la propiedad del pailebote?

— Desde el primer momento de conocida la noticia de la subasta, nos pusimos en contacto con las autoridades de Mallorca, exponiendo nuestra idea de salvar el barco, para lo cual queríamos su ayuda, cosa que obtuvimos de inmedia-

to. Paralelamente hicimos venir de Barcelona al renombrado constructor naval en madera don Narciso Cardona, artífice de la galera real del Museo Naval de la Ciudad Condal y de dos naos "Santa María", para que realizara un reconocimiento del buque y elaborara un presupuesto de reparación, así como un plan de mantenimiento de emergencia.

— Llegado el día seis de febrero, acudimos a la subasta y nos lo adjudicamos por el precio de cincuenta y seis mil pesetas, después de que los otros interesados en la propiedad del barco abandonaran la puja, al comprender el fin altruista que nosotros dedicaríamos a la nave.

— Pero señor Fadón, ¿cree usted que su organización es capaz, por si sola, de poner el barco en condiciones de navegabilidad?

— Somos realistas. Asumimos la responsabilidad del rescate del "Nuevo Corazón" hasta donde nos compete. Solicitamos y obtuvimos la ayuda de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Baleares "Sa Nostra" para hacer frente a los primeros gastos. Además, suscribimos un acuerdo con la Liga Naval Española y juntos esperamos salir avante en esta aventura.

— Dadas las características de prototipo de la Marina Mercante del siglo diecinueve del "Nuevo Corazón", ¿a qué fin esperan dedicar al barco?

— La finalidad que se puede dar a un pailebote como éste no puede ser otra que la socio-cultural relacionada con la mar. Forma parte de nuestra Historia, de nuestro patrimonio cultural vivo. Para ello, estamos haciendo la donación al Patrimonio del Estado, y si la Dirección General del Patrimonio del Estado lo tiene bien, que sea el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española y la Liga Naval sus administradores. lo

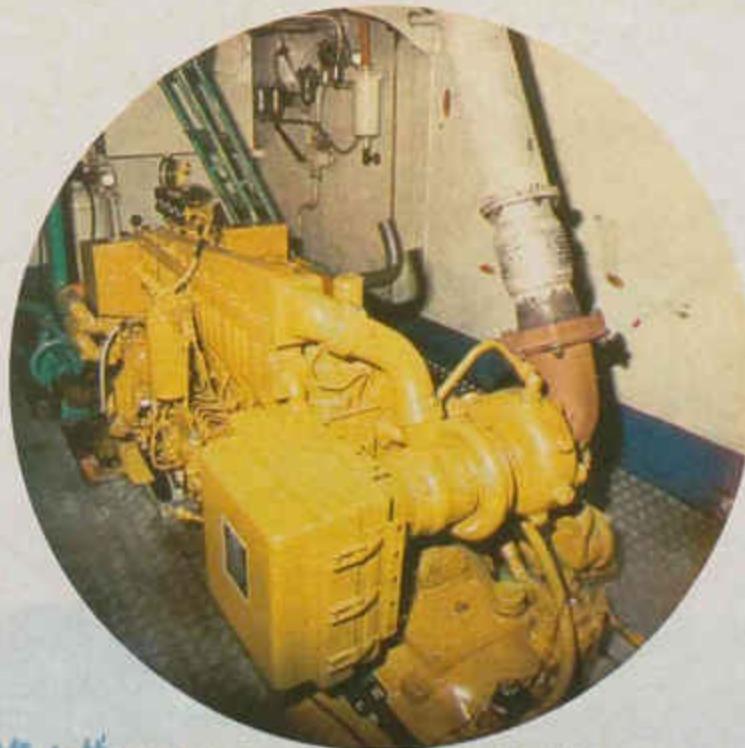
dedicaremos a lugar de reunión de los marinos, sala de conferencias, de exposiciones de pintura, de maquetas náuticas, etcétera.

— Nosotros hemos leído el "dossier" confeccionado con los recortes de la prensa mallorquina sobre el "Nuevo Corazón", y nos llamó la atención que se han barajado tantas posibilidades sobre la utilización de este barco, que incluso hay gentes que piensan que su mejor ubicación sería en tierra. ¿Qué piensa el señor Fadón al respecto?

— Creo que, desde luego, no es nada digno para un barco de noventa y cinco años ver crecer el césped bajo su quilla. Hay antecedentes de esta manera de conservar naves antiguas, y como última posibilidad, no la deseche. Pero considero que debemos tratar de no defraudar a esos muchachos de la Escuela de Náutica Reconocida de Palma, que voluntariamente están calafateando la cubierta, limpiando y conservando el barco, que ven como un futuro buque-escuela de la Marina Mercante que cada fin de curso podía unir en un viaje de hermandad a las islas Baleares. Hay que tratar de que el "Nuevo Corazón" recobre su forma antigua y, de ser posible, que navegue.

— Después de esta conversación con don Felipe Fadón García, parece ser que aún queda alguna posibilidad de que no se pierda este bello pailebote del año 1885. Confiamos en que no sólo sean los oficiales de la Marina Mercante quienes se preocupen de nuestro patrimonio histórico y cultural vivo, y que la Administración se haga eco de esta llamada, para que puedan gozar las generaciones venideras de la bella estampa de un pailebote con las velas al viento. ■ RAFAEL LOBETO.

Foto: Archivo de JAVIER PASTOR.



Su barco será tan rápido como nuestro servicio. Confíe en Caterpillar.



F. 9.80

instale un motor marino Caterpillar serie 3.400

Con Caterpillar, usted conseguirá un motor más robusto y compacto, con reducido consumo específico de combustible, pudiéndolo instalar en cámaras de máquinas de reducidas dimensiones.

Con Finanzauto, S. A., tendrá la garantía de un servicio rápido y eficaz, no sólo donde disponemos de instalaciones, sino también en cualquier puerto, mediante nuestros coches de servicio y almacenes de repuestos, que disponen de más de 850 millones de pesetas en piezas y un 96 por ciento de disponibilidad en 48 horas.

Además, cuenta con la red mundial de Caterpillar, que cubre cualquier puerto donde precise recalcar, ya sea en Canarias, África, Atlántico Norte, etc..

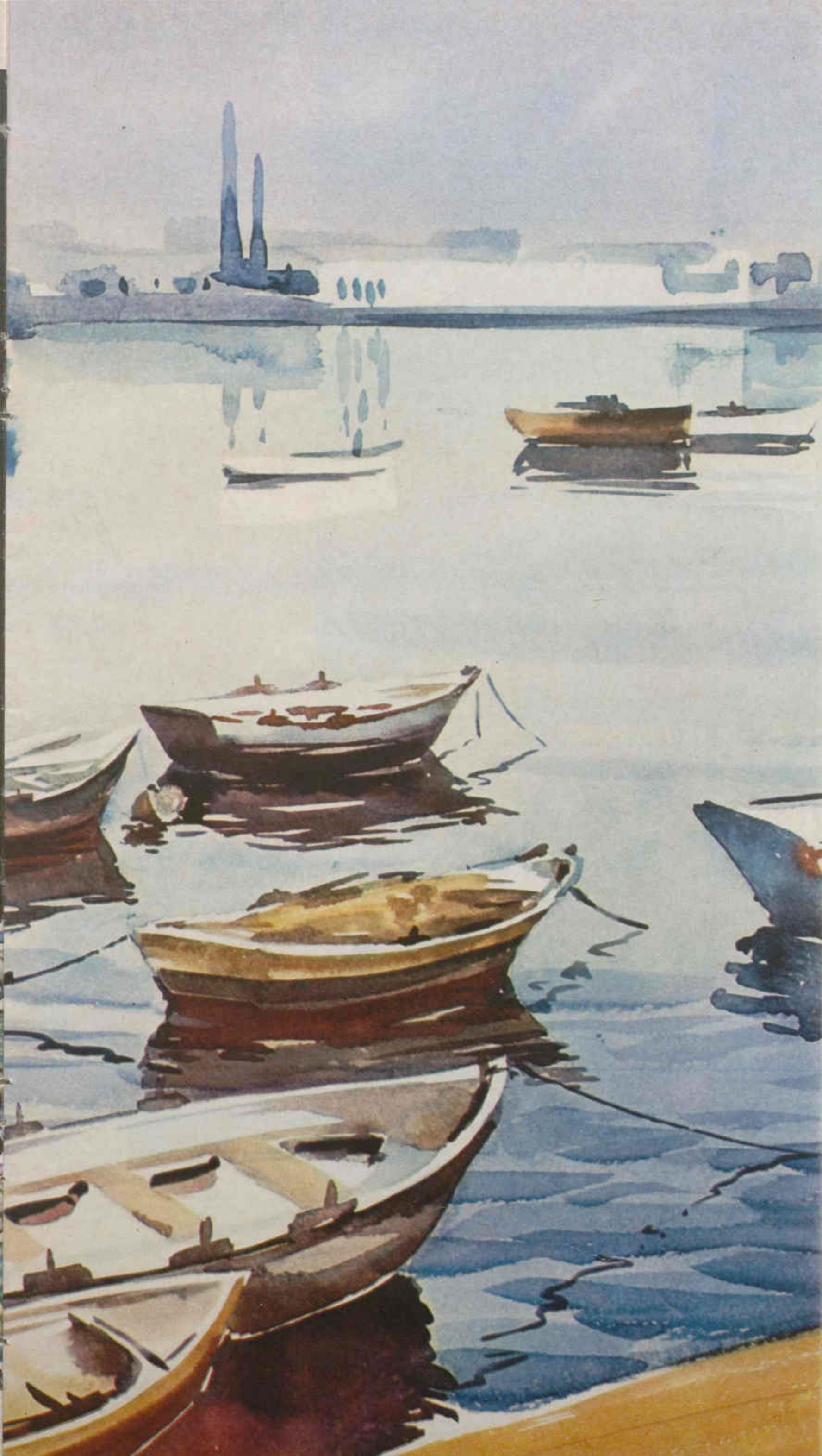


Central:
condesa de venadito, 1 - tel. 404 24 01
madrid-27

FINANZAUTO, S.A.
compromiso de continuidad

Caterpillar, Cat y ■ son marcas de Caterpillar Tractor Co.





LA MAR EN LA PINTURA DE ANTONIO MOLINS

EN la galería Donatello, instalada en la que fue la pastelería más famosa del Madrid de mitad del siglo XVIII, El León de Oro, citada incluso por Galdós, ha expuesto su obra Antonio Molins, marino de profesión, gran dibujante, con una larga y cualificada historia profesional y gallego.

Tal vez su condición de gallego habría de ser mencionada en primer lugar, pues ella es la base de la obra expuesta: "El mar y paisajes de Galicia". "Añoro el mar y el paisaje de mi tierra. Pinto precisamente para volcar mi añoranza, es un escapismo a la tristeza que puede suponer vivir en Madrid cuando se vibra, como yo, con otros horizontes".

Aunque el artista confiesa que su primera acuarela la realizó hace veinte años, es sólo desde hace tres que pinta con mayor asiduidad. "Muchos amigos me han impulsado a ello, y yo, al ver que mis cuadros tenían éxito, me decidí a entregarme más en esta faceta. Me encanta que la gente entienda mi pintura y la aprecie; soy extrovertido y se me nota en mis obras; el arte intimista no va conmigo". "En realidad, ésta es mi tercera exposición —conti-

(Pasa a la página 19)



LA MAR EN LA PINTURA DE ANTONIO MOLINS

(Viene de la página 17)

núa — y se produce después de la que llevé a cabo en el Salón Náutico de Barcelona, en donde, y felizmente para mí, tuve un gran éxito. Visto que gusto, voy a seguir, a pintar más. Quiero establecer una comunicación más continua con el público".

El éxito de esta muestra ha sido indudable. Apenas inaugurada, los puntitos rojos que se ponen ahora cuando un cuadro está vendido, abundaban. Aunque todo es acuarela, utiliza el artista diferentes técnicas de esta especialidad; una muy novedosa es la de pintar sobre una madera especial que hace que —según él mismo nos explica— el color, apenas depositado en el soporte, se extienda, se diumine o se intensifique de mil y una maneras inusitadas: las transparencias han sido, pues, logradas a la perfección. "Para pintar el mar —añade— no hay más que dejar reflejarse al cielo, pues hay que conseguir que sea un mar auténtico".

El artista sabe que la Naturaleza es policroma sin embargo, confiesa que retiene el color. "Procuro que se adormezca, que el cuadro no se convierta en un cromo. Me dan miedo los colores fuertes y los mezclo para que se pierdan". Indudablemente es su tierra, Galicia, tan llena de brumas, que sale al pincel y le hace tener esa su propia idea de cómo ha de expresarse el color.

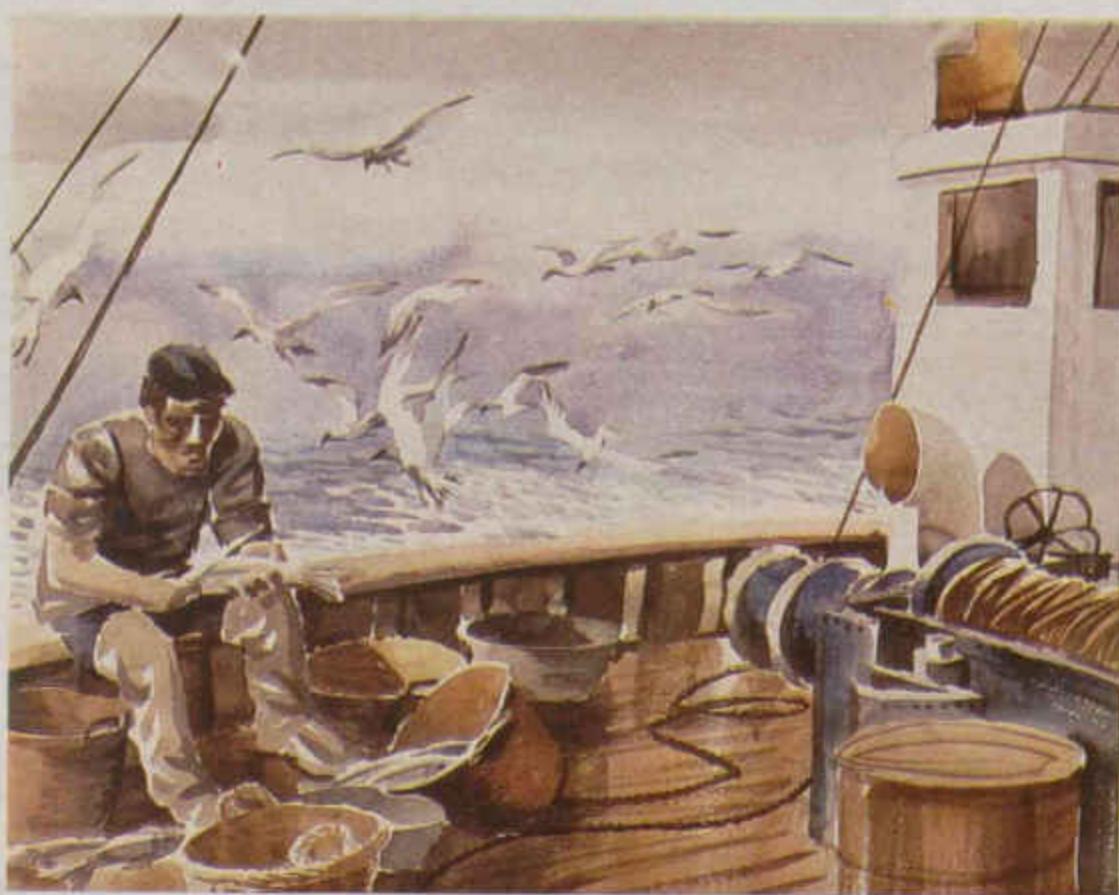
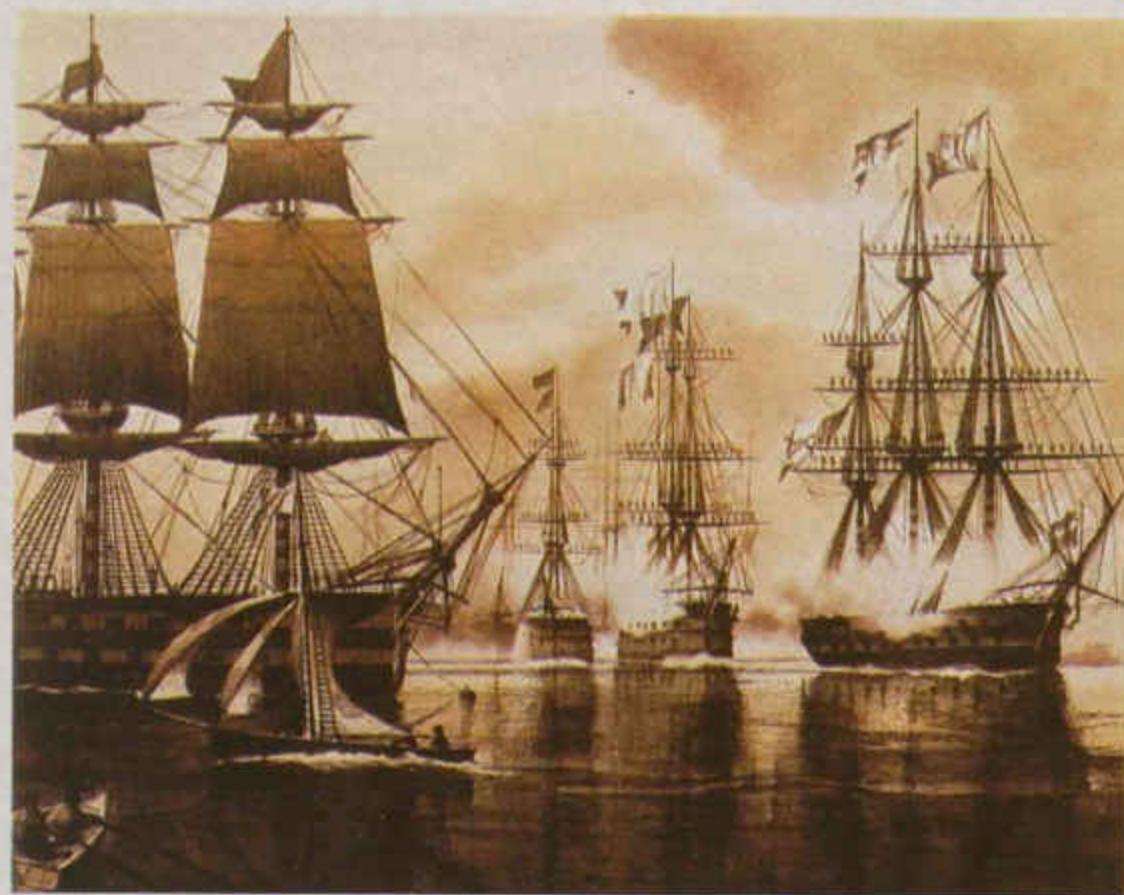
En cuanto al dibujo, ~~no~~ cuida muchísimo. Manifiesta que el mar y los barcos deben de estar pintados a la perfección, "porque, si no, los técnicos dirán que no están..."

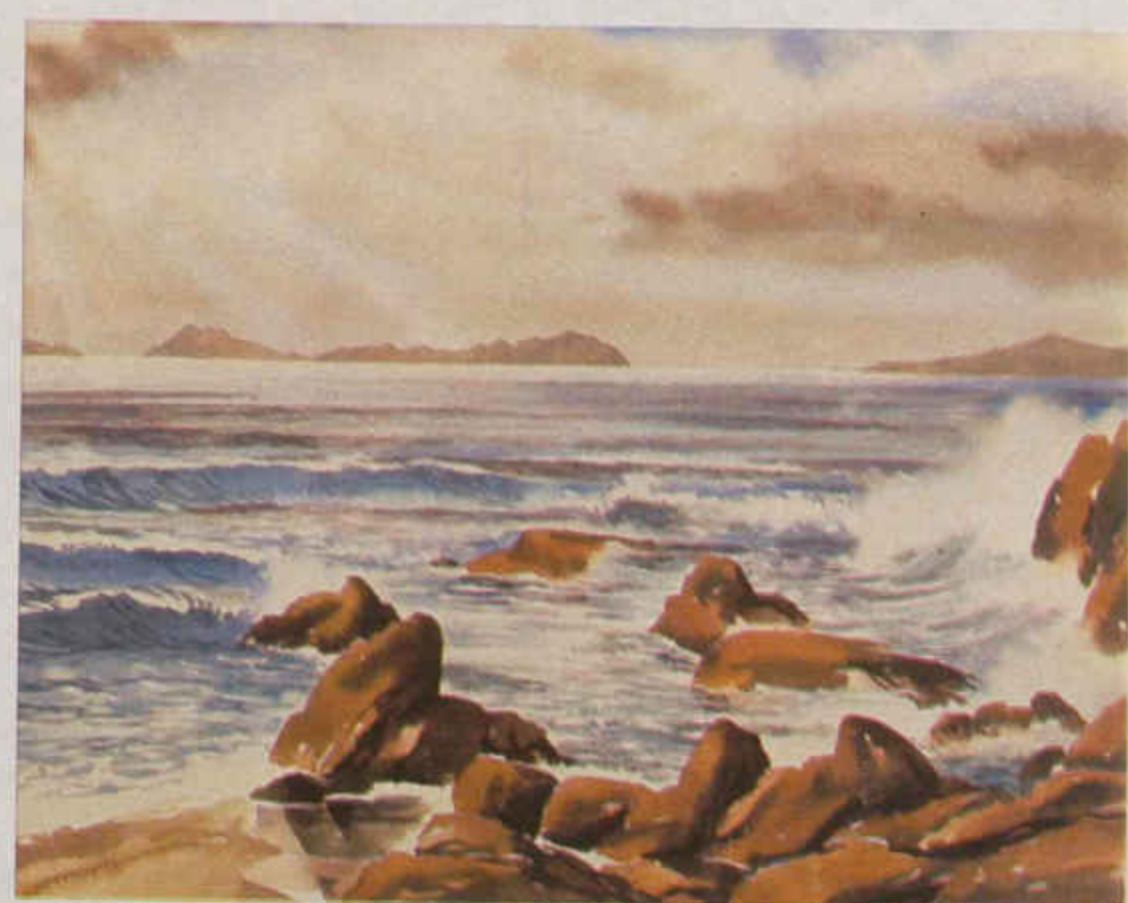
Colaborador durante muchos años de "Hoja del Mar" con sus dibujos, deseamos desde estas sus páginas que el gran éxito alcanzado ahora por su obra en acuarela sea el inicio de un largo camino, intenso como su mar en claridad y transparencia.

■ PALOMA CABALLERO.

(Otras pinturas de Antonio Molins, en páginas siguientes.)







Wolmar Riston
71





**LA MAR EN LA
PINTURA DE
ANTONIO MOLINS**



HELGOLAND:

LA INDESTRUCTIBLE ISLA DEL MAR DEL NORTE

HAMBURGO (De nuestro corresponsal).—Desde Cuxhaven en la desembocadura del Elba, hasta la isla de Helgoland, situada en el centro del golfo de Helgoland, hay algo más de 32 millas. El viaje dura unas dos horas y media. De mayo a septiembre, cada día, salen de Hamburgo, Bremerhaven y Wilhelmshaven barcos de pasajeros llenos de turistas que por un día van a visitar la isla, en la que —como zona franca que es— pueden comprar tabaco, café, licores, cámaras fotográficas y otros artículos semejantes por la mitad casi del precio que en tierra firme costarían. En el invierno, en cambio, sólo un pequeño vapor sale diariamente de Cuxhaven, llevando provisiones y correo a la isla.

PARTE ALTA Y PARTE BAJA

Helgoland es, en realidad, un peñasco de 60 metros de altura y una superficie que no llega al kilómetro cuadrado. Y se compone de dos partes: la parte alta (Oberland), una especie de meseta casi plana que ocupa más de las dos terceras partes de la superficie total, y la parte baja (Unterland), en la que están los muelles, el Ayuntamiento, la playa y algunos hoteles y pensiones, canchas de tenis, piscinas cubiertas, un cine, una biblioteca y un pequeño museo oceanográfico. En la parte alta se encuentra instalada la mayor parte de la población —unas 2.500 personas—, que habitan aquí durante todo el año. Además, hay un hospital y un observatorio meteorológico.

Hasta hace cincuenta años, parte alta y parte baja sólo se comunicaban por una escalera de madera de 200 escalones. Hoy, además de la escalera —que ahora es de cemento—, hay dos ascensores que suben y bajan por un orificio vertical perforado en la roca. En la parte alta hay, además, dos iglesias: una pequeña, católica, y otra grande y alta, protestante. Delante de la iglesia protestante, como un jardincito, hay un pequeño cuadrilátero —policromo— de flores y tumbas: el cementerio de la isla.

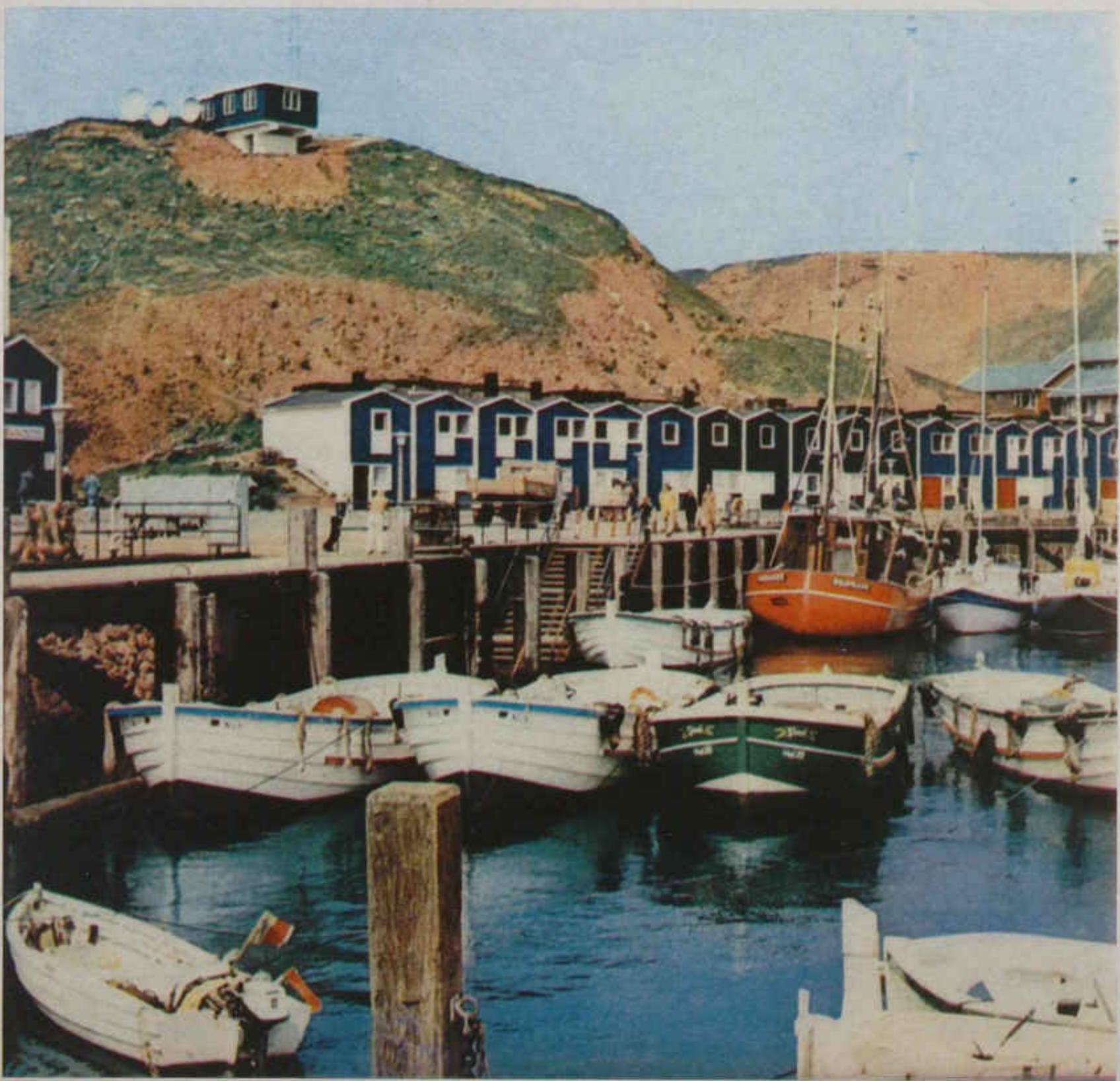
DENSA Y AJETREADA HISTORIA

Helgoland es un peñasco estéril, en el que Robinson se hubiera muerto de hambre. Pescar, apenas compensa. Según una vieja leyenda, Dios castigó a los "helgolanders" por vagos y viciosos. Inmensos bancos de arenques rodeaban la isla, la inundaban, llegando con la marea alta hasta las mismas puertas de las cabañas. Las mujeres sólo tenían que abrir la puerta y, con una escoba, barrerlos para dentro. Los hombres se pasaban el día bebiendo y entregados al vicio. Entonces llegó el castigo:





HELGO



■ Fue nido de piratas y fortaleza militar y hoy es pacífico balneario. Por sus calles —sin un solo auto— únicamente se ven turistas y se oye soplar el viento.

(Viene de la pag. 24)

la peste negra. Y los arenques, asustados, huyeron para siempre. Otra historia habla de dos piratas: Klaus Stortebeker y Goedeke Michael. Estos tipos, que en realidad existieron y fueron apresados y decapitados en Hamburgo en el año 1401, tenían en Helgoland su refugio, y al morir —según la leyenda— dejaron escondido, en una cueva de la isla, su inmenso tesoro: arcas llenas de plata, diamantes y oro, que nadie ha encontrado después nunca, porque por mucho que los isleños cavaron y cavaron abriendo largas y profundas galerías por el interior de la roca, el tesoro debió filtrarse a través de la tierra, yendo a hundirse en el fondo del mar. Que así es como terminan siempre los tesoros robados...

Todo esto son leyendas, claro. Leyendas hilvanadas en los largos días oscuros del invierno en torno a un peñasco rodeado por el viento frío y el mar duro, con frecuencia turbulento, del Norte. Un peñasco al que, en momentos de angustia, los navegantes acudieron siempre buscando refugio. Unas veces huyendo de las tormentas. Otras veces —cargados de contrabando— huyendo de las patrullas de vigilancia costera.

Según viejas crónicas, el nombre Helgoland figuró por primera vez en el año 1231, en una carta de navegar, como propiedad de Waldemar, Rey de Dinamarca. En 1402, Simón de Utrecht, arrebató la isla a los daneses, incorporándola a la Corona de Holanda. En 1497, soldados de Marina de las ciudades hanseáticas de Hamburgo y Bremen ocuparon Helgoland, permaneciendo en ella hasta 1684, en que los daneses, una noche, llegaron y arrojaron a los alemanes al mar. Pero en 1689, cinco años después, estaban de nuevo en Helgoland los alemanes, quedándose esta vez hasta 1807, en que la escuadra británica, aprovechando la derrota de Prusia (era la época de las guerras napoleónicas), se apoderó de la isla, manteniéndola en su poder durante noventa y tres años, hasta 1890, en que los alemanes, a cambio de determinadas concesiones territoriales hechas a los ingleses en las colonias africanas, consiguieron recuperarla, incorporándola —esta vez para siempre— al Deutsche Reich, al Reino alemán. Este es el momento que Bismarck describe así en sus Memorias: "... inmensa satisfacción fue para nuestra nación poseer esta roca, que sería más tarde una seguridad contra la flota francesa y evitaba al mismo tiempo que Helgoland hubiera podido convertirse en un Gibraltar del Norte".

VEINTE KILOMETROS DE GALERIAS SUBTERRANEAS

Dieciocho años más tarde —en 1908—, Helgoland comienza a transformarse en un moderno bastión militar: se construyen re-

LAND

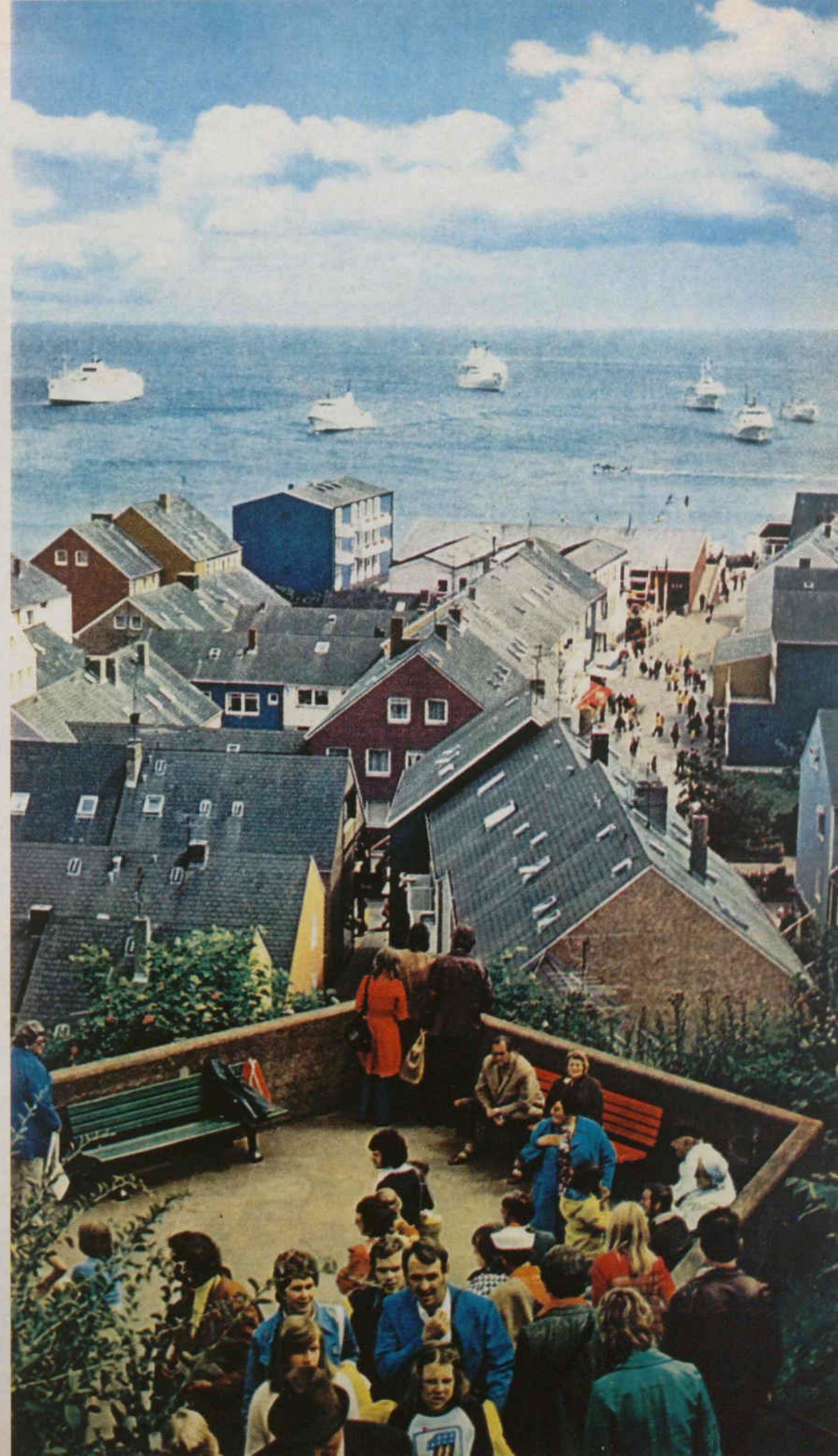
■ Durante la segunda guerra mundial, los 20 kilómetros de túneles que minan la roca sirvieron de refugio a los 4.000 soldados de su guarnición.

fugios para submarinos, un muelle militar para reparación de buques de guerra, y del laberinto de cuevas y galerías perforadas en la roca al azar se organiza un sistema de túneles subterráneos, depósitos de municiones y "bunkers" defensivos. En 1914, al iniciarse la primera guerra mundial, los pocos isleños que aún viven en Helgoland son obligados a evacuar la isla, que es ocupada por 4.000 soldados de Artillería de Marina. Pero la primera guerra pasa como una leve brisa. Y llega la segunda que, a punto ya de terminar, cae sobre Helgoland como una tromba de metralla y fuego. La segunda guerra mundial terminó con la capitulación alemana, el 8 de mayo de 1945. El día 18 de abril de ese año, una escuadra aérea de bombarderos ingleses —la famosa "Armada aérea" del mariscal Harris— machacó la isla durante dos horas. Todas las fortificaciones exteriores, las viviendas, la rada de submarinos, los muelles, quedaron convertidos en un montón de escombros y cascotes de metralla. Pero la guarnición, refugiada en el laberinto de los 20 kilómetros de galerías subterráneas, permanece intacta. En total, sólo 128 muertos. Después de la capitulación, la isla es evacuada y las tropas británicas y americanas de ocupación la convierten en campo de tiro para ejercicios de las Fuerzas Aéreas y de la Marina. Hasta abril de 1947. Entonces las Fuerzas del Alto Mando aliado deciden borrar la isla del mapa.

TREINTA AÑOS DESPUES...

La intención era volarla, no dejar de ella ni rastro, haciendo explotar en sus entrañas 6.700 toneladas de munición (4.000 torpedos, 9.000 bombas y 90.000 granadas), distribuidas estratégicamente por subterráneos y casamatas. Desde lejos encienden el polvorín. Una explosión gigantesca estremece el mar y el cielo: 90.000 toneladas de pedruscos vuelan por los aires, profundas grietas resquebrajan la roca por un lado y por otro. Pero al desaparecer, poco a poco, la inmensa nube de polvo, Helgoland sigue estando allí...

Hoy, treinta y tantos años después, la isla es un balneario sin cañones ni soldados, a la que diariamente —en la temporada del verano— acuden alrededor de 7.000 visitantes, llenando por unas horas comercios y restaurantes. La mayoría de los que llegan —gente joven— desconocen la historia de la isla. Vienen, pasean, compran cosas, comen y regresan por la tarde en los mismos barcos que —desde Hamburg o Wilhelmshaven— les trajeron por la mañana. A las cinco de la tarde, cuando los barcos salen, las tiendas cierran y Helgoland vuelve a sumirse en la calma. Los veraneantes que pasan aquí sus quince días de vacaciones deambulan otra vez tranquilos por las callejas solitarias. Y como si nunca hubiese pasado nada, sólo se oyen de nuevo las gaviotas y el viento. ■ MÁNUEL NOALES.

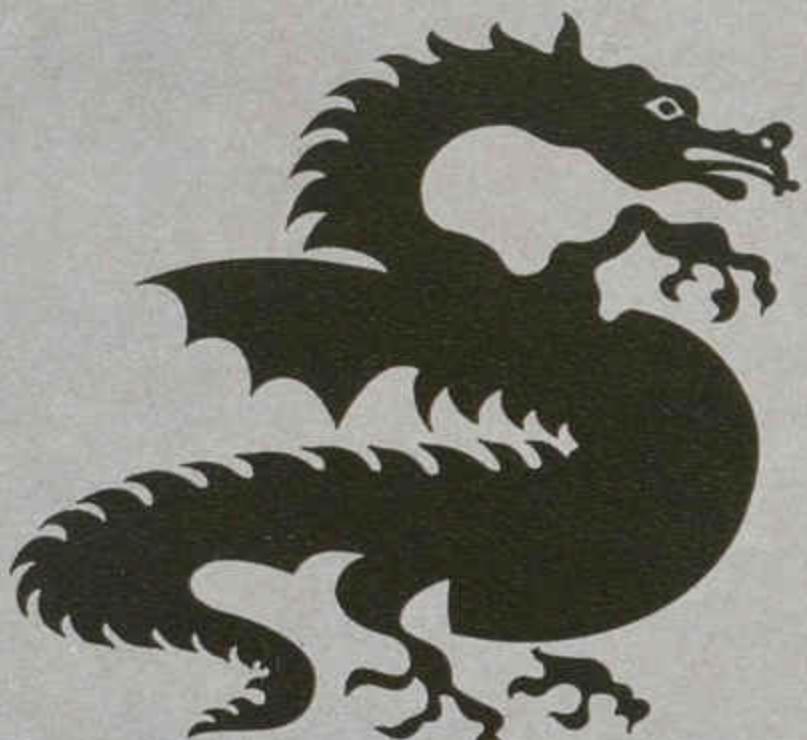


LANCHA DE SOCORRO

LONDRES.—El prototipo de lancha de socorro, clase Medina, que podría reemplazar a las tradicionales embarcaciones para distancias de hasta veinte millas (treinta y dos kilómetros) de la costa, muestra su velocidad después de la reciente botadura que tuvo lugar en East Cowes, al Sudeste de Inglaterra.

Construido por la Institución Real Británica de Lanchas de Socorro, tiene 11,8 metros de longitud, bandas inflables y casco rígido. Es capaz de velocidades por encima de los 26 nudos, posee dos motores gemelos Diesel y combina la velocidad de los rescates costeros con la vigorosidad de los barcos de aguas profundas. Al contrario que algunas clases de lanchas, convencionales o inflables, la clase Medina puede permanecer permanentemente en el agua o ser botada desde una rampa.

El prototipo se ha llamado "Mountbatten de Burma", en reconocimiento al interés que el último lord Mountbatten mostró en su desarrollo antes de su muerte. La embarcación será sometida a diversas pruebas marítimas antes de entrar en servicio durante este año. ■



El flexible y resistente Dragón Plata siempre se mantiene joven.

Una novedad en la pesca de arrastre.

El nuevo cable DRAGON PLATA de TYCSA constituye una auténtica novedad en la pesca de arrastre, y está especialmente diseñado para trabajar en las condiciones más desfavorables.

Sus características más destacadas son:

- Superficie completamente lisa.
- Alambres aluminizados.
- Preestirado.
- Engrase especial.



Mayores prestaciones y ventajas.

Estas diferencias tan notables le permiten unas prestaciones mayores, y unas ventajas, demostrables que se podrían resumir en:

- Mayor carga de rotura, a igualdad de diámetro.
- Más resistencia a la abrasión y corrosión.
- Más manejable y flexible.
- No alarga.
- Mayor duración.



Depósitos en todos los puertos
pesqueros.

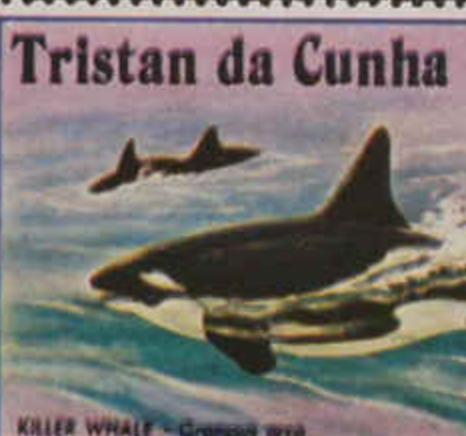
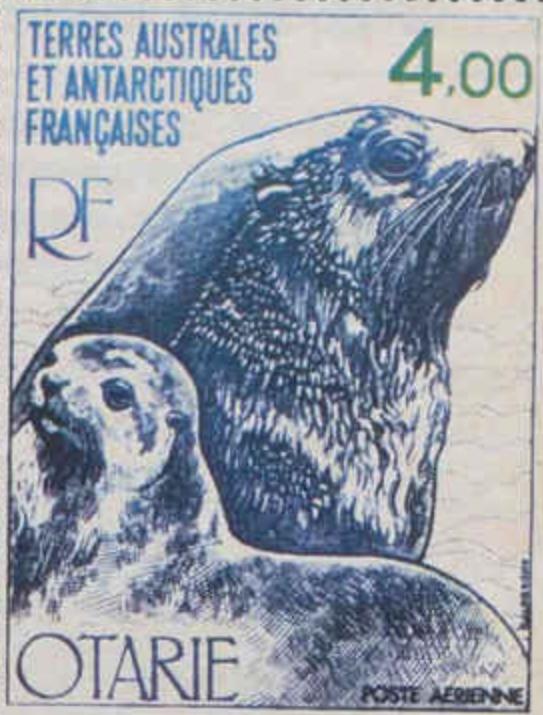
BARCELONA-7
P.º de Gracia, 7, Plantas 3.º y 5.º
Tel. 317 61 00 - Telex 52454-S1622

BILBAO-1
Gran Vía, 17, Planta 6.º - 1
Tel. 416 68 99 - Telex 32339

MADRID-20
Orense, 4, Planta 14
Tel. 455 84 00 - Telex 23432

SEVILLA-5
Av. Ramón y Cajal, 1, Edif. Sevilla 1
Pta. B.º 25 - Tel. 63 86 62 - Telex 72226

2801





LOS GRANDES HABITANTES DE LOS MARES

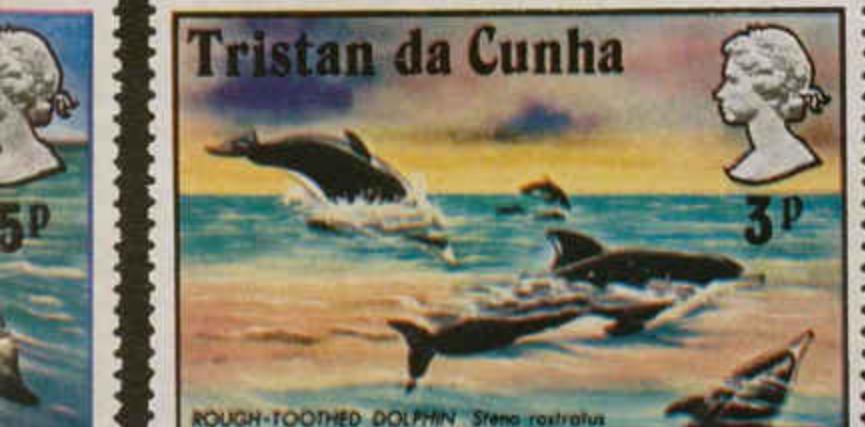
En los mares, ya se sabe, hay desde animales inmensos, que pesan muchas toneladas, a especies que son totalmente microscópicas. Entre esos seres de tamaño inmenso que viven en los mares están en primerísimo lugar los llamados cetáceos, es decir, esos mamíferos que se han adaptado hace muchísimos siglos a la vida acuática. Naturalmente, su cuerpo fue evolucionando para adaptarse al medio que por las razones que fueron habían preferido, siendo con toda verosimilitud esta adaptación a un medio que antes no había empleado el poder sobrevivir. Por ello, estos animales fueron evolucionando hasta adoptar un cuerpo de forma pisciforme y apareciendo una aleta caudal, de forma aplanada y horizontal, que había de servirles para moverse y dirigirse.

Estos animales son los seres marítimos que más renombre han tenido. Así, desde milenios se habla de la ballena de Jonás, el delfín fue un animal mítico para muchos pueblos mediterráneos y así resulta que figuró muchas veces en monedas helénicas o de influencia helénica. Y en los tiempos modernos ha habido una ballena que la conocemos por la literatura y por el cine: la llamada "Moby Dick".

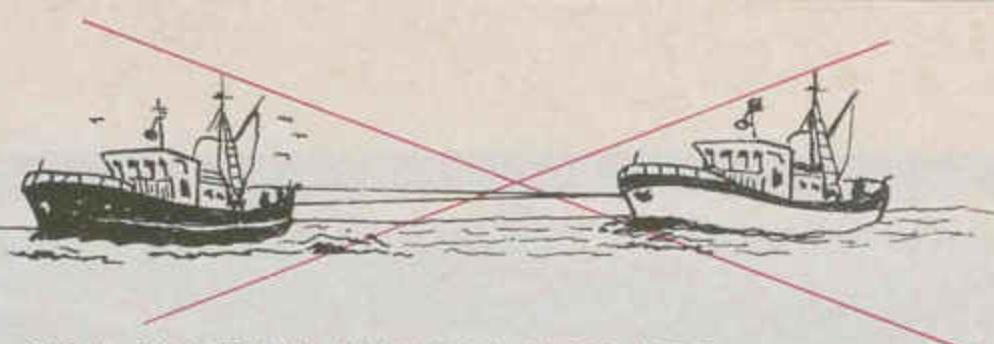
En la filatelia también figuran esos grandes habitantes de los mares y así resulta que, dentro de la temática "Fauna marina", hay un capítulo atractivo e interesante para montar que es el referente a estos habitantes de los mares. No son muchos los sellos que se han hecho a ellos y, por lo tanto, hoy día, en la proliferación del tema "Fauna", forma un capítulo que actualmente todavía se puede montar con cierta facilidad y con un precio de costo relativamente pequeño.

Han sido las administraciones postales que están situadas muy al Sur del hemisferio meridional las que normalmente han hecho sellos sobre estos animales, y son: las tierras australes y antárticas francesas (que son una parte de la Francia metropolitana, pero con una cierta autonomía, como es lógico, dada la distancia a París), los territorios británicos en el océano Índico, los territorios antárticos británicos y Tristán de Acuña (estos tres tienen una dependencia muy grande del Gobierno de Londres, aunque disponen de una cierta independencia en algunos aspectos, entre los que podemos incluir todos los que se refieren a los servicios de correos).

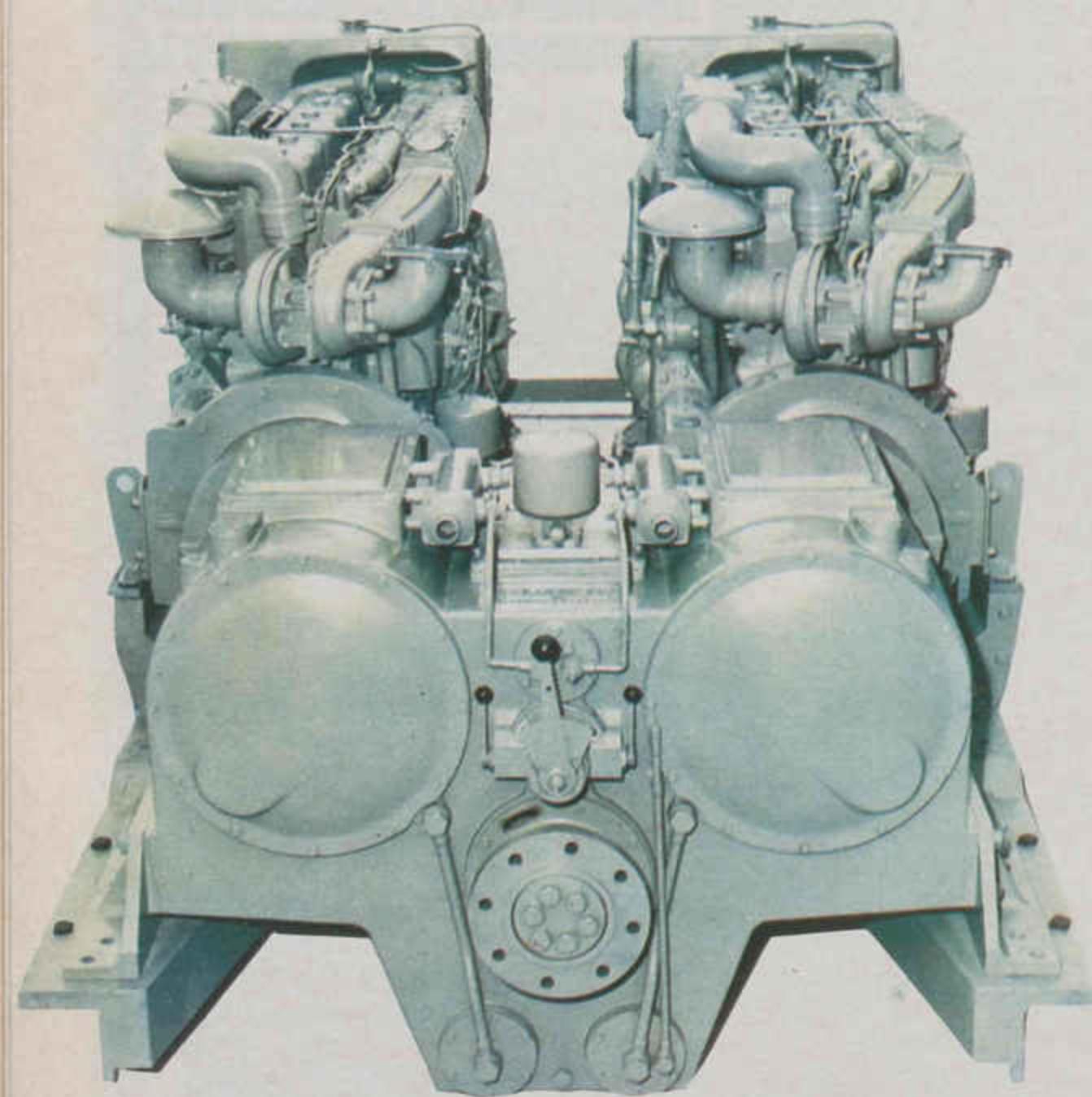
Pero también los correos de África del Sur acaban de emitir una amplia serie dedicada a las ballenas y en ella figuran todas las clases de ballenas que hay: desde la famosa ballena asesina (la "Orcinus orca"), que figura en el sello de 4 céntimos, a la "Physeter macrocephalus", ballena que hay que identificarla con la famosa "Moby Dick", que cuando es adulta llega a pesar hasta 44 toneladas y alcanza una longitud de 16 metros, que está en el sello de 15 céntimos. Pero la ballena mayor de todas es la ballena azul ("Balaenoptera musculus"), que alcanza los 30 metros y pesa 160 toneladas), siendo ésta mostrada en el sello de 25 céntimos. ■ LUIS MARÍA LORENTE.



**SU SEGURIDAD EN
LA MAR
SE LA GARANTIZA EL
REDUCTOR-INVENSOR
MARINO
CAFRAN**



CON CAFRAN HABRIA LLEGADO



NOSOTROS LE PROPORCIONAMOS A USTED:

Embragues dobles ligados: SEGURIDAD.

Mecanismo hidráulico de sólida y avanzada tecnología: SEGURIDAD Y SUAVIDAD.

Posibilidad de arrancar, maniobrar y navegar con un solo motor: SEGURIDAD Y TRANQUILIDAD.

Equipo completamente nacional, sin problema de recambios: SEGURIDAD Y ECONOMIA.

Un año de garantía: SEGURIDAD, TRANQUILIDAD Y ECONOMIA.

**FACIL, INMEDIATO Y SEGURO ACOPLAMIENTO
A MOTORES DIESEL, COMO:**

CHRYSLER

VOLVO

PEGASO

O CUALQUIER OTRO

MAS DE CINCUENTA GRUPOS INSTALADOS DEMUESTRAN SUS MULTIPLES VENTAJAS, GRAN UTILIDAD Y NUESTRA PREOCUPACION POR SERVIRLES Y DARLES GARANTIAS DE REGRESO A PUERTO.

Deseo recibir información detallada sobre sus
"Reductores inversores marinos".
Sin compromiso alguno por mi parte, deben enviarla a:

NOMBRE

ANTONIO FRANCO

DIRECCION

Floridablanca, 6 y 8

POBLACION

Teléfonos (968)41 18 29 - 41 10 00

PROVINCIA

AGUILAS (MURCIA)

PAIS

ESPAÑA

CAFRAN MARINA

MISIÓN CIENTÍFICA EN EL DELTA DEL EBRO

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—Un equipo multidisciplinario de científicos procedentes de diferentes organismos, entre los que se encuentran la Junta de Energía Nuclear, Instituto Español de Oceanografía, Instituto de Investigaciones Pesqueras, Sanidad, Instituto Bioquímico de Sarriá, IRYDA, etc., ha comenzado a ocuparse en el estudio de la contaminación de origen terrígeno en el delta del Ebro y aguas marinas.

El equipo del Instituto Español de Oceanografía ha instalado su base en San Carlos de la Rápita y ha realizado análisis para determinar nutrientes, zooplankton, temperatura, salinidad, oxígeno, productividad, etc.

Además se ha encargado de la toma de muestras marinas para el resto de los organismos y para sí.

Por ello se han realizado tomas de sedimentos para análisis de metales pesados, organoclorados, hidrocarburos totales y aromáticos, radiactividad, etc., al igual que con las tomas de agua, de partículas en suspensión y de organismos animales y vegetales.

También el Instituto Español de Oceanografía estudia la existencia de bacterias que descompongan el petróleo, a cuyo efecto se ha contado con la colaboración de las compañías petrolíferas que operan en la zona.

El ámbito en donde el personal del Instituto ha tomado muestras no ha sido solamente en la mar, sino también en el río Ebro, desde Tortosa hasta su desembocadura, con estudio de la vida acuática en este tramo final de su curso.

Las salidas a la mar se han realizado a bordo del B/O "Jafuda Cresques", al mando de un capitán de la Marina Mercante.

Este equipo científico ha contado con la estrecha colaboración de la Cofradía de Pescadores, que ha ofrecido sus locales e instalaciones para el mejor cometido de los trabajos. La contaminación constituye una preocupación constante de los pescadores, con mayor incidencia en las albuferas y en el interior de las bahías del Fangar y Alfaques, y de la que se dan constantes muestras de inquietud.

El desarrollo de este programa se prevé de una duración de tres años.

* * *

Como ampliación diremos que el B/O "Jafuda Cresques" fue botado hace pocos años en Baleares (1973) y tiene 17 metros de eslora, 4,80 de manga y 2,30 de puntal; potencia, dos motores de 135 CV., 40 TRB y un andar de diez nudos.

Sus desplazamientos habituales son por el Mediterráneo, desde Algeciras a Tarragona y archipiélago Balear, y esporádicamente, golfo de León.

Ha estado recientemente como unos tres años efectuando estudios en el golfo de San Jorge, con base en Cambrils. En una travesía desde la Península a Baleares, cuando se encontraba aproximadamente equidistante, fue sorprendido por un fuerte temporal que le obligó a cambiar de rumbo y navegar a la capa, durante el viaje, doble tiempo del habitual. ■ M.



EL MAR SUREÑO DE LOS LANGOSTINOS

Por BALTASAR VEIGA

Hogaño, los grandes almacenes congeladores que se multiplican por todos los puertos de España, están repletos de langostinos de importación extranjero o capturados por los arrastreros españoles que surcan los mares del universo mundo. Mas no es lo mismo gustar un langostino congelado que comerlo fresco en las bases pescadoras de España. Existen dos enclaves nacionales donde se pescan en nuestra península los langostinos: son las desembocaduras de los ríos Ebro y Guadalquivir y sus puertos receptores más importantes dos poblaciones que consignan nombres de santos: San Carlos de la Rápita y Sanlúcar de Barrameda. Aún en 1938 San Carlos capturó 38 toneladas del sabroso crustáceo, cantidad que superó Sanlúcar en la misma anualidad, pero el volumen de la pesca langostinera ha decrecido en forma alarmante y es urgente poner coto a su desaparición.

Al correr de los tiempos se promulgaron leyes salvadoras que amenguan el

vendaval que los hombres desencadenan cosechando el langostino en agravio que va a parar al mercado negro y que incluso pasa por las ventas lujísticas de tapadillo. Los Decretos de 7 de julio de 1962 y de 13 de junio de 1966 son los más importantes dictámenes que se sotylan lamentablemente porque no se completan con las tan necesarias Juntas Locales de Pesca, de las que se carecen en los puertos donde se vende el langostino, del que no se hizo aún un estudio completo, y otras veces se vierten sobre él conceptos equivocados. Adelantamos como ejemplo el botón de muestra de un tratado de zoología marina que incluye un estudio sobre el langostino. Se trata de la edición de Rodregar del año 1966, autor Fusta Ara, cuya página 82 dice: "El langostino es una especie propia del Mediterráneo y abunda en la

desembocadura del Ebro". Ni una palabra para los caladeros del langostino suratlántico, que es por su cantidad el más importante del litoral ibérico. Es de éste olvidado langostino andaluz al que vamos a referirnos exclusivamente en este trabajo, siquiera en honor de los buenos gastrónomos que, desechar el duro y casi insulso langostino foráneo, saben gustar el placer de comer un langostino guadalquivirero fresco remojado con manzanilla, el vino dorado también exclusivo del término de Sanlúcar. Solamente los paladares exquisitos saben distinguir este verdadero bocado de carnaval del Renacimiento, sabores patrios que en futuras épocas posiblemente tengamos que olvidar condonados a tragar los langostinos congelados sin poder contrastar la abismal diferencia que los separa de sus homónimos recién pescados.

California se pobló al aureo conjuro de las minas de oro descubiertas; Kim-

(Pasa a la pág. siguiente)

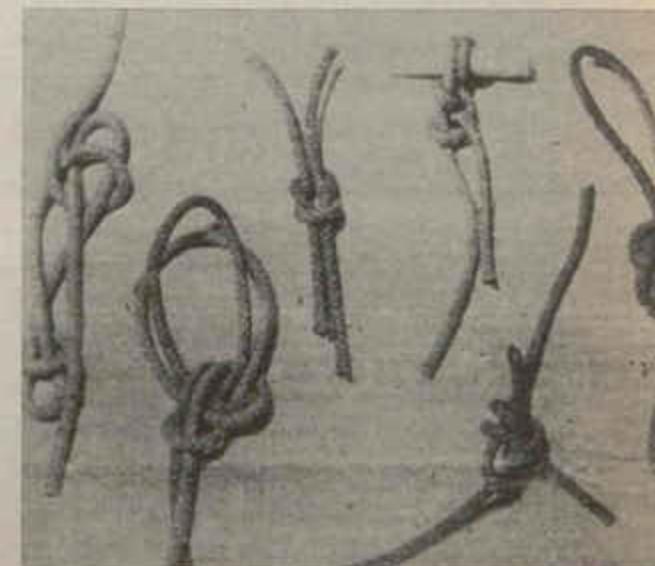
NUDOS MARINEROS

Lazos que en nada pueden recordar las falsas lazadas de batisteñas prendas, porque son su revés; prisiones que atan las errantes naves a los norays portuarios, para aguantar contra las posibles marejadas. Círculos de maleable vegetal, retorcidos como viejos sarmientos, hechos del cáñamo de Callosa del Segura o del abacá ultramarino que llegó de Baler, la tierra con sabor de leyenda donde corrió la sangre de los últimos soldados españoles en Filipinas. Cotes, ganchos, escotas..., toda la gama del retorcido cordaje marino que tiene lenguaje de match de boxeo. También la vida del mar es pelea angustiosa contra el

rival líquido que todo lo puede y que, cuando se enfada, no es posible atarlo con nudos pescadores.

Los nudos marineros son los símbolos de la vida embarcada. Las fibrosas cuerdas ronquean cuando las hiere en su misma entraña la punta del pasador de boj uniendo dos extremos en una costura que ya para siempre serán una misma pieza cuando la callosa mano profesional sabe su oficio.

Nudos y lazadas que semejan ofidios en reposo después que una hipotética flauta de ignoto faquir los obligó a bailar la danza del trabajo y del quehacer marino. ■ B. V.



EL MAR SUREÑO DE LOS LANGOSTINOS

(Viene de la página anterior)

berley brotó del hallazgo de los diamantes, y en una escala menos resplandeciente, Sanlúcar de Barrameda floreció, quizás, por ser el centro sureño del mar de los langostinos, el tesoro doméstico que se remansa allí donde los ríos de abolengo colombino maridan con la mar océana.

Es en la plataforma sumergida del Oeste andaluz donde nacen estos capullos atlánticos de color amarillo-verdoso que luego la cocción transforma en el rubí pálido del más caro de los entremeses. Un vivero sin barreras que se reproduce en los caladeros conocidos con el nombre de Playa Castilla y que sin la ayuda de la mano humana hace crecer ese ejército de natación a reculones uniformados con anillos transversales de reflejos pardos.

Hace solamente setenta años que al llegar la primavera, los fondos menores a 35 metros que se extienden frente a la costa oriental de la provincia geográfica de Huelva hervían de este crustáceo, famoso ya en los yantares reales con que el duque de Medina-Sidonia festejó a Felipe V y otros monarcas hispanos, enfríando previamente el manjar marino en las nieves naturales traídas de la sierra de Ronda. Cada una de las parejas sanguíneas, entonces a vela, que calaban en los lechos aplacados frente a Arenas Gordas, capturaba en un sólo lance hasta media tonelada de langostinos. Ahora los modernos motopesqueros que largan redes de nylon han de trabajar cuatro días, con tiempos propicios, para completar una caja del preciado marisco.

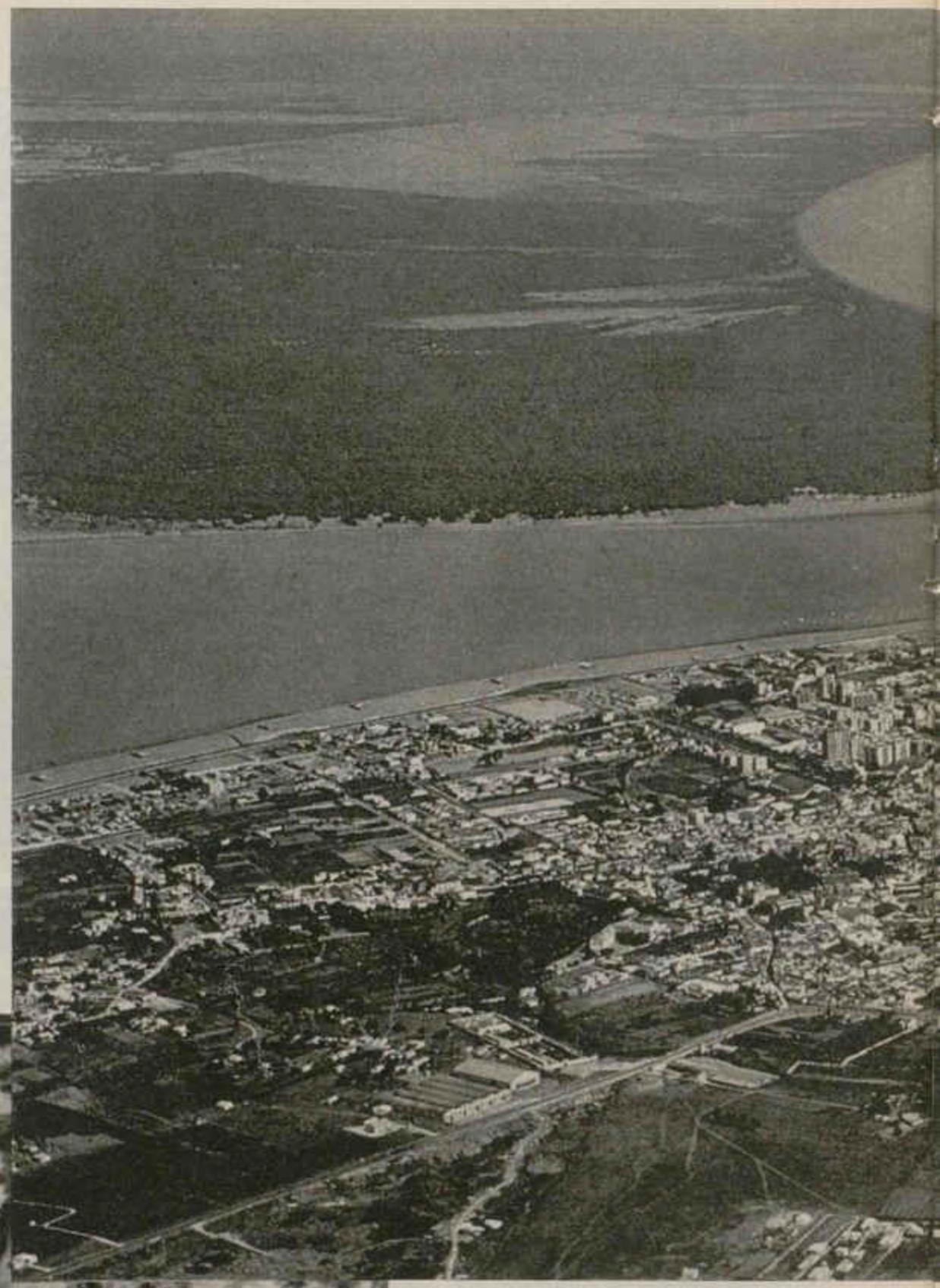
Una caja de lonja langostinera viene a pesar unos 25 kilos y vale buscando el promedio de todo el año, unas 45.000 pesetas. Más estos precios en primera venta se duplican en la mesa de cualquier restaurante español. Un kilogramo de langostino engloba 17 ejemplares de buen tamaño y es el más costoso de los seres acuáticos que pueblan los mares y ríos de España.

Las condiciones biológicas del langostino hispano y su proceso de reproducción no han sido totalmente investigadas y por ello existen teorías sobre su vida tan peregrinas como la que asegura que en su nacimiento el famoso crustáceo es hermafrodita y que al llegar a adulto se transforma en macho para volverse hembra al final de su existencia. Huyendo de textos de diccionarios y apoyándonos en nuestra experiencia de seis años viviendo la vida pesquera de Sanlúcar de Barrameda y de los datos de los pescadores profesionales langostineros del Poniente andaluz, diremos que la especie es diferenciada ya al nacer en sus dos estados clasificatorios, y la hembra deposita los huevos cerca de la orilla, que se desarrollan aislados de la madre y se transforma en larvas en el transcurso de uno o dos días. La puesta tiene lugar en verano y los langostinos en embrión se desenvuelven sobre fondos de arena, conchilla, e incluso fango.

Una vez el langostino abandona su estado larvario, adquiere resistencia suficiente para vivir en aguas remansadas y en corrientes de agua salobre.

Durante el invierno efectúa el langostino su dispersión hacia mar adentro, cuando las crías han alcanzado ya los seis centímetros de longitud. Viaja de noche y durante la luz diurna, para librarse de sus congéneres de mayor tamaño, se esconde en los fondos oceánicos asomando solamente sus ojillos del color de los azabaches jacobeos. Así los han visto mil veces en los días de aguas claras en las costas de Arenas Gordas, Rafael Muñoz, Paco el Cano y "gandumba", tres patrones campeones langostineros barramedinos.

El ciclo viajero del langostino se puede cifrar, sin gran error, en cuatro meses, al cabo de los cuales vuelve a las aguas templadas de sus mares terrenos de desove. Es entonces, al final de la primavera, cuando se capturan los ejemplares que suelen alcanzar en el arco sudatlántico hasta 24 centímetros de cabeza a cola. Los más apreciados se pescan en el caladero llamado La Barrosa, característicos por sus patas granates y los hermosos reflejos de su cola

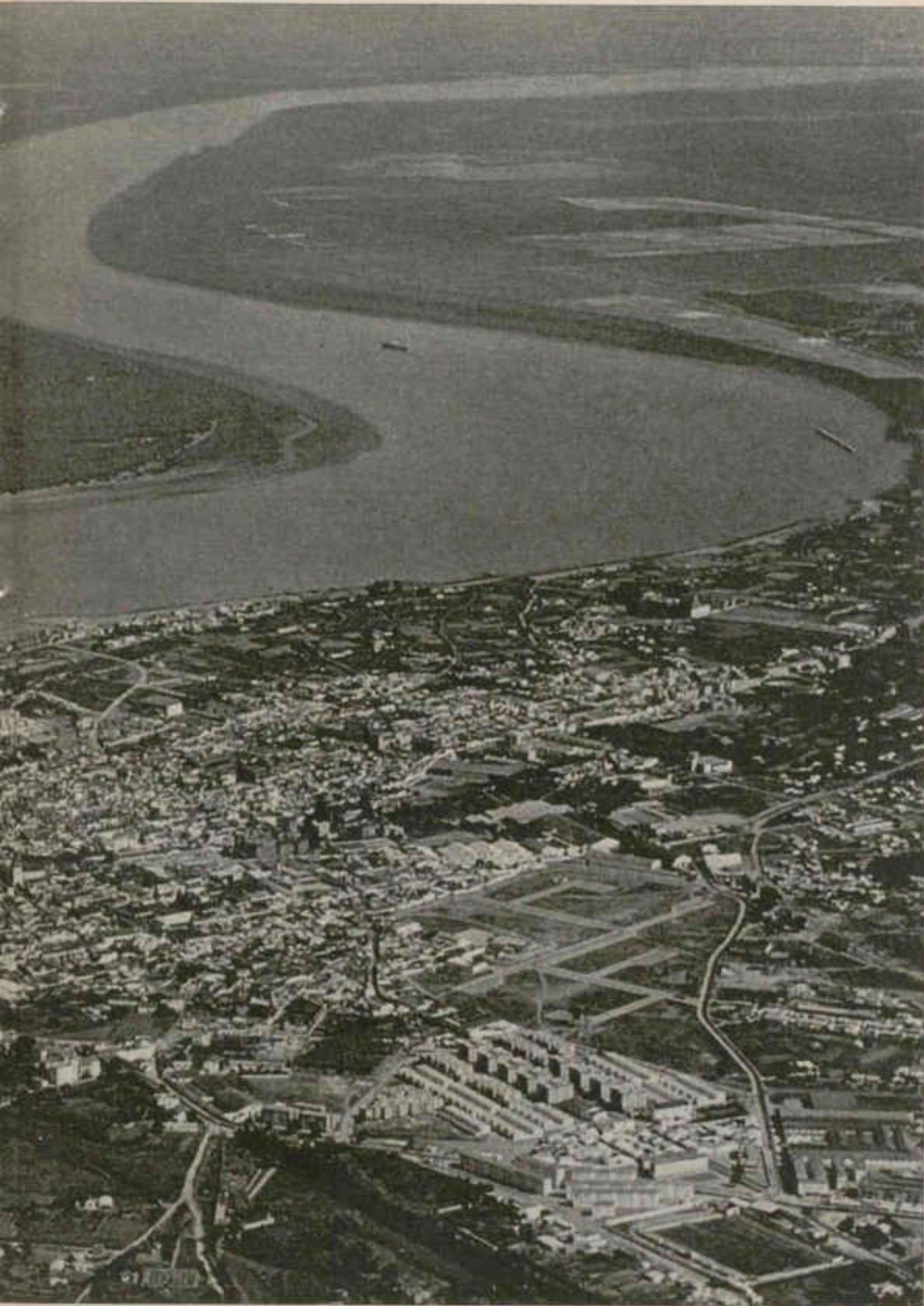


El río Guadalquivir, a su paso por Sanlúcar de Barrameda.

real. El viento de Poniente favorece el esfuerzo pescador marisquero y es de noche cuando el langostino atrae más abundantemente a la red barredera. La época más propicia para su captura son los meses de primavera y estío y el mejor tiempo son las aguas turbias y el mar de leva: ese ondular del líquido elemento, con cúspides sin cresta y ondas tendidas y con mucho seno.

Unas tres leguas mide el mar bético de los langostinos trazadas en tangente a la costa, desde un fondo de 20 brazas. En este rectángulo irregular se aprietan un centenar diario de barcos menores, procedentes de las bases pesqueras que limitan los ríos Guadalete y Guadiana tripulados por marineros que acaso heredaron su estirpe pescadora de los ya lejanos pueblos invasores y mareantes de oro de ley que saben respetar los fondos y las millas que las defensoras leyes en favor del langostino establecen. Es también triste confesar que existe esa otra minoría de mariscantes que son la moneda suelta, la calderilla, y que enrollados en las embarcaciones denominadas "juanelos" suelen ser cazadores furtivos del langostino inmaduro, modernos cascós del caballo de Atila que no han acabado aún del todo con este ve-





nero por la asombrosa capacidad de reproducción de la especie en que cada hembra deposita de un millón a un millón trescientos mil huevos por año. Y recordando la famosa frase de Atila, los mariscantes ya aludidos hacen buenas las otras palabras menos conocidas que uno de sus biógrafos pone en boca del caudillo de los hunos: "No hagáis prisioneros, que son bocas que comen nuestro pan; haced cadáveres". Hay otro factor de origen moderno que se alía contra el pequeño animal que pone su freza en los senos que forma el desagüe del Guadalquivir; los plaguicidas que bajan por la corriente guadalquivireña procedentes de los arrozales y tierras de labor que asfixian los microorganismos que son la base de la alimentación del langostino que nace.

Los beneficios económicos que rinde el langostino meridional alcanza a los puertos de Ayamonte, Isla Cristina, Punta Umbría, Huelva, Puerto de Santa María y Sanlúcar. Sólo en el puerto últimamente citado se pescaron, en 1979, 53.413 kilos del apreciado crustáceo que valió en venta tonística más de 100 millones de pesetas. Prácticamente toda la flota sanluqueña trabaja en los caladeros del langostino, salvo en una veintena de unidades que faenan en los mares de Marruecos.

Cada madrugada, los ágiles galgos que buscan el marisco enfilan las desembocaduras del Guadiana, Odiel, Guadalquivir y Guadalete, mientras las boyas de balizamiento guían con destellos de despedidas. Los barcos marisceros trabajan día y noche y recalcan en sus bases cada dos o seis días. Se calan los aparejos arrastreros al sistema de baca y se halan cuatro horas después. En los húmedos rombos de las mallas vienen presos unas docenas de langostinos en cada lance. La dotación va clasificando por tamaños la apetitosa y escasa cosecha: los langostinos grandes, a una caja, y los menudos, a otra. Los que quedaron con el cuerpo roto al tratar de desprenderse de la cárcel de nylon que encontraron en su camino, son recogidos por el cocinero de a bordo para que les dé gusto al arroz.

Ya sabes lector amigo, acaso de tierra adentro, quizás de puerto de mar, algo de este regalo para el paladar que es el rey de los mariscos. Con esta parca lección no incurrirás en el error de aquel pintor de secano que habiendo recibido el encargo de grabar un langostino boquendo en su elemento, y no habiéndolos visto nunca más que cocidos en la mesa de los restaurantes, lo pintó nadando en el mar, pero de un rabioso matiz carmesí. ■

FINALIZA LA PRIMERA FASE DE LA REPOBLACION DE MOLUSCOS DE LA ZONA LITORAL

(De nuestro corresponsal).—Con la entrega simultánea de más de diez toneladas de semillas de almejas finas a cultivadores de moluscos de las poblaciones de El Rompido (Cartaya) y Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), hace unos días se ha dado por finalizada la primera fase de la acción de repoblación de almejas finas que la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante, con la colaboración técnica del Plan Marisquero y el Instituto Español de Oceanografía, ha venido desarrollando a lo largo de los dos últimos meses en el litoral suratlántico.

En esta primera fase se han repartido, a 300 cultivadores de moluscos, 142.500 kilos de semillas de almejas finas procedentes de Túnez e Italia, que llegaban a nuestro país por vía aérea en vuelos especiales, al objeto de que los moluscos no perdieran vitalidad. Una vez en las poblaciones litorales, las Agrupaciones de Cultivadores y Cofradías de Pescadores se encargaban, bajo la supervisión de la autoridad de Marina local y de los técnicos de PEMARES y del IEO, de repartirlas a sus agrupados. Las condiciones de las semillas, tanto higiénicas como biológicas, han sido estudiadas en el laboratorio del IEO de Madrid, en donde se han depositado muestras de los 16 envíos realizados hasta el momento. Los cultivadores que se han beneficiado de esta acción pertenecen a las localidades de Isla Cristina, Lepe, El Rompido (Cartaya) y Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), y cada uno de ellos ha recibido 475 kilos que han establecido en sus parques de cultivos.

Estos trabajos de repoblación de moluscos son juzgados por la población mariscadora de la zona suratlántica como de muy positivos, pues ellos conllevan, además de un aumento de la producción de los parques comunitarios, el que, cuando se produzca el desove del marisco, los bancos naturales se vean también beneficiados con el aumento de las nuevas poblaciones que crearán las semillas importadas.

Por parte de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante y de los otros organismos implicados en esta acción, se confía en la responsabilidad de los cultivadores a la hora de encontrar el máximo rendimiento de sus parques, pues en este momento ya no se puede argumentar, como se ha venido diciendo, que al no haber semilla no podía haber aumento de producción. Igualmente, y este es tema que preocupa grandemente a los organismos antes citados, con esta acción, y considerando que ya todos los cultivadores se encuentran en igualdad de condiciones, se están realizando gestiones al objeto de que se creen sociedades dentro de cada comunidad local de cultivadores, con lo que podría acabarse con el perjuicio que supone en la comercialización, el intermediario del molusco.

Es muy posible que, para el próximo mes de octubre, ya que con los aumentos de temperaturas del verano no se puede seguir esta acción, se acometa una segunda fase de repoblación a nuevos cultivadores de la zona. ■ SERAFIN GOMEZ ROJAS.

ISLA CRISTINA

PESCADOR CAPTURA UNA CRIA DE FOCA

HUELVA (De nuestro corresponsal).—El pescador de trasmallo José Ramos Amores, de la onubense población marinera de Isla Cristina, cuando se disponía con su embarcación a recoger el arte que había calado, fue sorprendido con la presencia en el copo de un extraño, para él, habitante de la fauna marina, que incluso llegó a morderle en un brazo. Tras forcejear con el animal, logró izarlo a bordo y trasladarlo al puerto, y, una vez allí, se pudo comprobar que lo que había cogido era nada más y nada menos que una cría de foca de unos 80 centímetros de largo y 30 kilos de peso. El animal, que ha estado durante algunos días recluido en un improvisado acuario de aquella localidad, en principio se mostró extremadamente irritable y agresivo, estado que fue suavizando paulatinamente hasta mostrar una acen-

tuada docilidad. Diariamente el animal ha engullido cerca de cinco kilos de bacaladilla o sardinas frescas y ha estado rodeado de toda clase de cuidados, tanto, que numerosos isleños, en su mayoría gente de mar, han estado rodeándole en una despedida entrañable, ya que por el marinero señor Ramos Amores, el animalito capturado ha sido donado a la Inspección Regional de ICONA de Sevilla.

Aún no se sabe cuál será el destino que ICONA reserva a este animal, pero lo que sí se comenta es que es un caso raro este de la pequeña foca, ya que dicen que sería la primera de las atrapadas en aguas tan meridionales de Europa, máxime teniendo en cuenta que, según calculan los biólogos, la pequeña foca no llegará a los seis meses de edad. ■ SERAFIN GOMEZ ROJAS.

HUELVA

JORNADAS CULTURALES PARA PENSIONISTAS DEL MAR

HUELVA (De nuestro corresponsal).—En relación con la campaña cultural y recreativa, que con especial dedicación a pensionistas del mar realiza el Instituto Social de la Marina por diversas provincias, el pasado mes de marzo se celebraron en el salón de actos de la Delegación Provincial de Trabajo y en el Hogar del Pensionista de esta capital unas Jornadas culturales que abarcaron las siguientes actividades:

Musicales: Con dos conciertos, uno a cargo de la banda infantil de Huelva y otro ofrecido por el grupo de los Metales Ciudad de Sevilla, que interpretaron obras de Albéniz, Schumann, Beethoven y Strauss, entre otras. También se desarrollaron actividades **teatrales** con la representación por el grupo Sarmiento de la obra "Ubu Rey", de Alfred Jarry, que fue muy bien interpretada y mejor acogida por el público asistente.

Cinematográficas: Destacamos las proyecciones de las películas "Un día en las carreras" y "Dos hombres en la ciudad".

Todas estas actividades tuvieron muy buena acogida por parte de los pensionistas de la mar, que acudieron en gran cantidad a los actos. ■

LAS PALMAS

PUERTO CLAVE PARA LOS CEREALES SOVIETICOS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Más de un millón de toneladas de trigo y maíz, procedentes sobre todo de la República Argentina, han pasado, en los cuatro últimos meses, por el puerto de Las Palmas con destino a la Unión Soviética.

A causa del boicot de Estados Unidos, la Unión Soviética ha intensificado sus compras de cereales a los países de Iberoamérica, y el puerto de La Luz, en Gran Canaria, se ha convertido en paso obligado de estas mercancías.

Para transportar este cargamento, la Unión Soviética ha acudido al mercado de fletes, contratando buques de diversas banderas, entre ellas la española.

Con destino a la Unión Soviética han pasado por el puerto de La Luz, en el período mencionado, 80 buques. ■

CINCO MIL QUINIENTOS MILLONES PARA EL PUERTO DE LA CRUZ

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—A cinco mil quinientos millones de pesetas asciende el presupuesto de las obras que se llevarán a cabo en el puerto de La Cruz, de esta ciudad, durante los próximos diez años, cuyo anteproyecto fue presentado en la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de la provincia.

La financiación y construcción de dichas obras correrán a cargo de la Junta de Obras del citado puerto en estrecha colaboración con el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, aunque en la mencionada reunión no se descartó la posibilidad de emitir obligaciones para su financiación.

Asimismo, se estudiará la posibilidad de darlas por terminadas en un plazo inferior al de los diez años previstos como fecha tope.

Dentro del amplio proyecto de obras a realizar destacan la construcción de nuevos accesos desde la ciudad, en coordinación con el Ayuntamiento, la mejora de las actuales dársenas, así como nuevas y más modernas instalaciones para el mantenimiento, suministro de agua y combustible, carga y descarga de barcos.

A la reunión celebrada en el salón de juntas de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife asistieron los directivos de la Junta de Obras del puerto y representantes de todas las entidades usuarias del mismo.

EL RAYO DE MAR Y LA CAMARA-RAYA PERMITIRAN "LEER" LOS ABISMOS OCEANICOS

Alentado por sus éxitos en la exploración del suelo oceánico, el Centro Nacional para la Exploración de los Océanos (CNEXO) desea intensificar la prospección sistemática de las riquezas submarinas.

Esto es lo que acaba de decir el señor Gerard Piketty, presidente del mencionado Centro.

Diversos instrumentos de primer orden facilitarán el cumplimiento de este programa, que intenta revelar toda una vasta zona de los suelos oceánicos. De esta manera, más del 80 por 100 de esa parte del universo terrestre se vuelve legible.

MINERALES BAJO LAS AGUAS

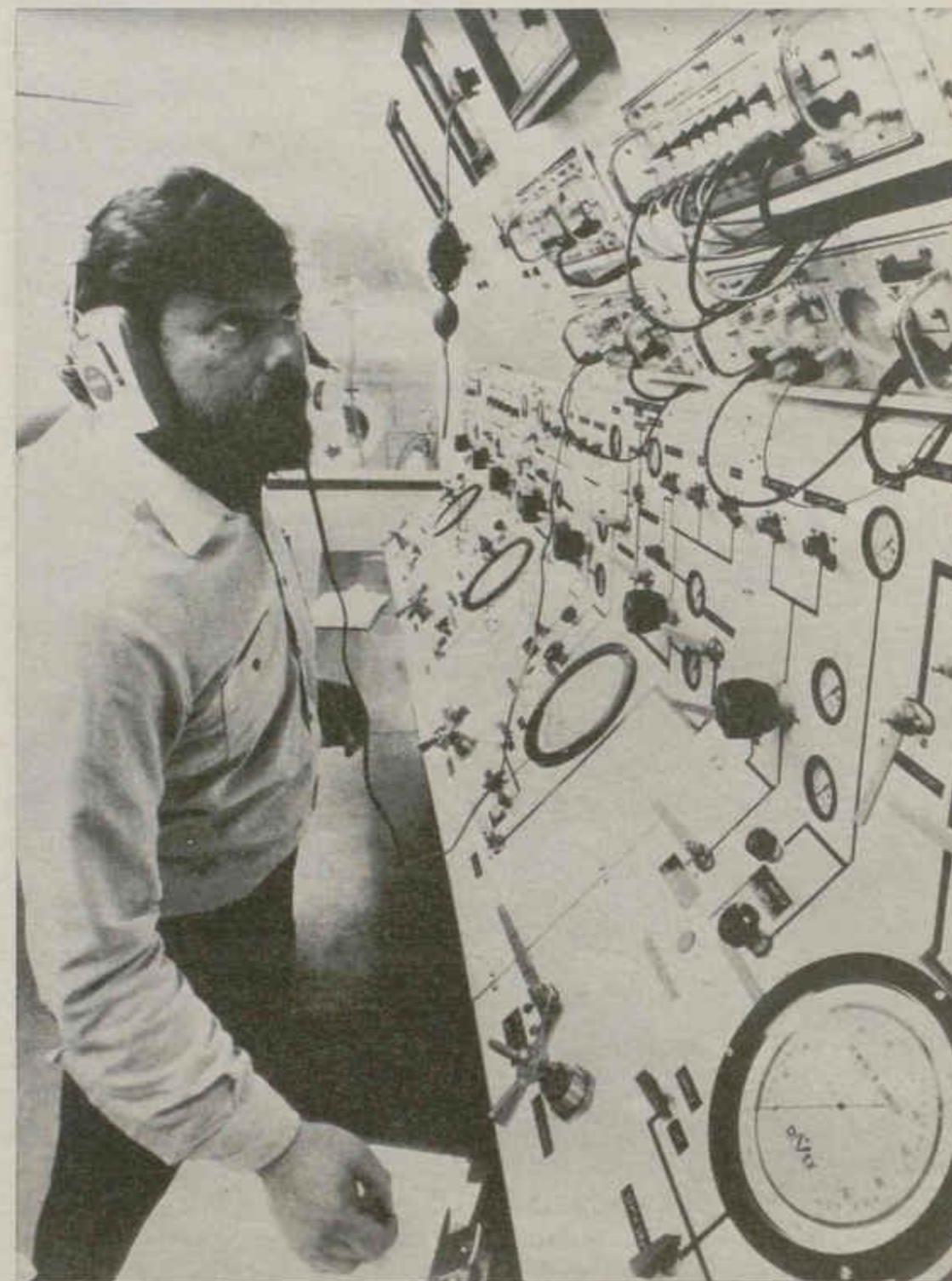
El asunto es tanto más importante que son esos suelos los que sirven de lecho a los nódulos polimétálicos, esos nuevos minerales de los cuales tendremos tanta necesidad en un futuro próximo.

Igualmente es posible que a esas grandes profundidades de 5.000 metros se encuentren ricos yacimientos petrolíferos.

El principal navío del CNEXO, el "Jean-Charcot", acaba de ser dotado de un conjunto de instrumentos que hasta ahora sólo equipaban a los navíos militares.

Concebido por los norteamericanos, el Seabeam explora minuciosamente una faja de tres kilómetros de ancho. Adaptado al "Jean-Charcot", ese Seabeam, o Rayo del Mar en español, asegura el levantamiento cartográfico de la faja submarina de tres kilómetros de ancho que domina el navío. Efectuando varias pasadas adyacentes, según el método de la cartografía aérea, el "Jean-Charcot" es capaz de obtener planos extremadamente precisos y rápidamente ejecutados, ya que son establecidos en tiempo real.

Cada vez que es im-



● SERA POSIBLE INTENSIFICAR LA EXPLORACION SISTEMATICA DE LAS RIQUEZAS SUBMARINAS HASTA LOS 6.000 METROS DE PROFUNDIDAD

portante conocer una posible vía submarina para un cable de comunicaciones, para un oleoducto de petróleo o de gas natural, se tiene el mayor interés en descubrir el itinerario menos accidentado.

LA "CAMARA-RAYA"

Se trata de que el navío francés encuentre el trazado óptimo para un oleoducto argelino que transportaría el gas a través del Mediterráneo occidental, entre Orán y España. Esta aplicación del Rayo del Mar seguirá la

topografía de un cañón de cuatro kilómetros de ancho y de varias decenas de kilómetros de largo, a la altura del cabo Ferret, en Gironde (Francia).

Los técnicos del CNEXO construyeron la cámara-rayo que fotografía y filma los detalles del suelo, cuya profundidad es de aproximadamente 6.000 metros. Este aparato es remolcado por un navío de superficie.

Al arsenal del CNEXO es necesario agregar ahora el platillo sumergible "Cyana", el cual, reforza-

do por estructuras de titanio, asegura la inmersión del hombre a una profundidad de 5.000 metros.

En algunos años solamente, el CNEXO se ha vuelto uno de los organismos más renombrados del mundo en lo que concierne a la explotación de las riquezas oceánicas. Ahora, su ambición es tener éxito en la prospección del suelo oceánico, más allá de las escasas profundidades de la plataforma continental. ■

LUCIEN BARNIER (Fiel-Servicios Especiales Efe-AFP)

EL INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACION Y DE DESARROLLO PESQUERO DE ARGENTINA

Por Lic. ROQUE H. CALABRESE

Durante el conocido Salón Internacional de Alimentaria (Barcelona, 10-12 de marzo de 1980) se organizó, con el patrocinio del Instituto de Cooperación Iberoamericana y la ayuda directa de Tecnibérica, la I Reunión Iberoamericana de Ciencia y Tecnología de Alimentos, que contó con la atenta asistencia de numerosos especialistas.

Durante la misma, y en apretadas sesiones de mañana y tarde, hubo una serie de ponencias referentes a industrialización de alimentos, tales como productos cárnicos, frío, aceites y grasas, industrialización de vegetales, formación de técnicos en alimentación, control de calidad de los alimentos, planificación e industrialización de productos del mar, etc., tema este último de acusado interés para nosotros, aunque muchos de los anteriores también incidieron sobre la pesca. En la citada ponencia número 6, "Industrialización de productos del mar", actuó de moderador el profesor

Francisco López Capont, de la Universidad de Santiago de Compostela, frecuente colaborador de estas páginas; fueron ponentes de la misma, por parte de España, el doctor Carlos Bas, prestigiado especialista y actual director de los Institutos de Investigaciones Pesqueras (CSIC), y el abogado don Andrés Barros, secretario de la Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia, que expusieron ampliamente, y con atinadas opiniones personales, sus puntos de vista sobre las temáticas que tan

acertadamente se les había asignado. Por parte de Iberoamérica, de donde se desplazaron numerosos técnicos e industriales para visitar Alimentaria, se contó con la colaboración del licenciado Alba Bustamante, miembro del SELA, Organismo Internacional del Sistema Económico Latino Americano, que ya tiene un Comité de Acción de Productos del Mar y de Agua Dulce, cuyos contactos con España esperamos sean intensos y de grandes posibilidades a futuro. Asimismo, colaboraron en el coloquio numerosos asistentes y sin hacer mención a personas y si tan sólo a países, hubo atinadas observaciones de México, Venezuela, Brasil, Ecuador, etc. Por razones de espacio no podemos traer a las páginas de "Hoja del Mar" las ponencias y sus comentarios, pero dado que en estos momentos es intensa la presencia de la flota de arrastre e industriales españoles de la Argentina, nos parece conveniente transcribir el informe que el licenciado Roque H. Calabrese, del prestigiado Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero del Mar del Plata, desarrolló durante tan interesante reunión iberoamericana en Alimentaria. Llamamos la atención en este trabajo hacia la manifiesta proyección hacia el futuro que según se desprende del informe del licenciado Calabrese tiene la industria pesquera argentina y de un modo más concreto su Instituto. ■ ALBACORA.

INTRODUCCION: LA PESCA ARGENTINA

La República Argentina, gran productora de alimentos, no podía estar ausente en Alimentaria 80, que es una reunión de hermanos hispánicos, que hablan la misma lengua y tienen común origen histórico, gustos y costumbres.

La pesca constituye hoy una de nuestras industrias alimentarias más importantes porque comprendemos que nos conviene, pero también porque entendemos que así podemos contribuir a saciar la necesidad de alimentos de otros países.

Argentina tiene 12 millones de kilómetros cuadrados de tierra y tres millones de kilómetros cuadrados de plataforma submarina (la pampa sumergida), con más de 4.000 kilómetros de costa a lo largo de casi 30° de latitud. Ello la hace un país casi insular, con grandes posibilidades de pesca.

La producción actual (1979) es de 529.000 toneladas, y según algunos investigadores podríamos llegar a los 2.000.000 sin dañar el recurso.

La principal especie comercial es la merluza, que constituye más del 70 por 100 del total; se exporta en forma de bloques de filetes congelados y se consume fresca dentro del mercado interno. Otros recursos importantes son el calamar (varias especies), especies patagónicas y especies pelágicas, principalmente la anchoita (subexplotada), el bonito y la caballa, que está aún poco estudiada. La flota de captura se compone de 108 buques hieleros, nueve que descabezan y evisceran a bordo, 28 congeladores, 17 factorías, 70 de media altura y 200 embarcaciones costeras.

Actualmente existen 66 plantas que congelan en tierra, con una capacidad de congelación de 3.091 toneladas en veinticuatro horas, 168 plantas fileteadoras, 68 de salado húmedo o seco, 33 conserveras y 11 que producen harina y aceite.

NACE EL INSTITUTO DE DESARROLLO PESQUERO

El INIDEP (Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero) fue creado en octubre de 1977, sobre la base del ex Instituto de Biología Marina, interuniversitario, que desarrolló sus actividades de investigación biológicas y también tecnológica desde 1960. El primer intento de creación de un centro de investigación de los recursos marinos en América Latina fue una estación de biología marina creada en Mar del Plata en 1897, pero de existencia efímera. Hoy existen a lo largo de nuestras costas unos diez centros que estudian el mar y sus recursos.

El INIDEP es el organismo rector y centralizador de la investigación pesquera de Argentina y tiene a su cargo la promoción, coordinación y ejecución de la investigación pesquera, pura y aplicada, relativa a los recursos pesqueros, algolíticos y de caza marítima y a su explotación racional en todo el territorio del país.

Pertenece al ámbito de la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos del Ministerio de Economía, y sus principales recursos provienen de gravamen del 2 por 100 sobre la exportación de los productos pesqueros. Sus esfuerzos están dirigidos a asesorar al Estado y a satisfacer los requerimientos de la industria, a la que ofrece sus servicios que, en algunos casos, son pagados. Actualmente cuenta para cumplir con sus objetivos con más de 200 personas, de las cuales 120 son investigadores y técnicos. Posee un buque de investigación pesquera argentino, de 40 metros de eslora, y pronto dispondrá de otros dos, de origen japonés y alemán, de 59 y 78 metros de eslora, respectivamente; el primero en ejecución y el otro en proyecto.

Pese a su juventud, y merced a su herencia del Instituto de Biología Marina, el INIDEP ya ha logrado realizar tareas de gran envergadura, como los 16 viajes de investigación que durante un año se realizaron a bordo de los buques extranjeros "Shinkai Maru" y "Walter Herwig".

Los vínculos con la industria son directos y se ha logrado su comprensión y apoyo merced a tareas de difusión, resolución de problemas concretos e inmediatos, realización de cursos y conferencias científicas y técnicas, etc.

LOS PLANES DE INVESTIGACION DEL INSTITUTO

La investigación que se realiza abarca todos los aspectos de la pesca de mar y de agua dulce, y cada uno de ellos constituye un área de investigación específica, si bien se está logrando una interrelación fructífera mediante coparticipación en proyectos.

Las áreas de investigación son:

- Recursos pesqueros.
- Ecología marina.
- Tecnología de productos pesqueros.
- Economía pesquera.
- Aguas continentales.
- Artes de pesca y técnicas de captura.
- Modelos matemáticos y computación.

También posee un área de sistemas y control de gestión y otra de información científica, así como un área general de apoyo donde se encuentran: administración, logística, etc.

El área de tecnología de productos pesqueros realiza investigaciones en tres departamentos o "laboratorios", donde se efectúan las siguientes tareas:

1.º Investigación de índices de calidad y sus variaciones y correlaciones que permitan sugerir modificaciones en los métodos de tratamiento y procesamiento del pescado y redactar o modificar normas y reglamentos.

2.º Optimización de la línea de proceso existente e introducir modificaciones tecnológicas acordes con nuestra industria.

3.º Desarrollo de nuevos productos adecuados a las posibilidades de la industria y a las necesidades y gustos de los mercados.

Estas tareas tienen el objeto de contribuir al logro de los siguientes fines:

- Obtener mercados estables y buenos precios.
- Utilización más eficiente de un recurso natural renovable.
- Afianzar, incrementar y crear mercados, interno y de exportación.
- Disminuir costos de producción.
- Disponer de tecnología racional.
- Proveer productos de alternativa y lograr el aprovechamiento de especies y materia prima subutilizadas.

Para el cumplimiento de su misión, esta área trabaja en coordinación con la de Economía Pesquera.

En el Laboratorio de Control de Calidad se han hecho estudios sobre evaluación de índices de calidad para merluza mantenida en diferentes condiciones de almacenamiento, ensayos sobre especies patagónicas y determinaciones de rendimientos y de parasitismo. Asimismo, estudios sobre microbiología de flora marina y de contaminación y actualmente se han iniciado investigaciones sobre nuevos índices y sobre la conservación de la caballa.

NUEVAS PREPARACIONES PESQUERAS

En el Laboratorio de Procesos, un ingeniero químico se está especializando en congelación de pescado en Nantes (ISTPM), mediante una beca de la Embajada francesa, y se ha comenzado la implantación de una planta piloto.

En el Laboratorio de Nuevos Productos se está reuniendo y analizando información sobre envases en la industria pesquera y se está investigando sobre el desarrollo de productos a partir de dos materias primas: aceite de pescado y desmenuzado de pescado (minced, picadilla, pulpa, etc.).

El aceite de pescado (del que se producen unas 1.000 toneladas, pero con grandes posibilidades de incremento) actualmente tiene como origen principal los residuos de la producción de filetes de merluza y prácticamente no es purificada ni transformada, por lo que decidimos posibilitar el aumento de su valor agregado. Estamos logrando derivados

sulfatados y sulfítados para ser utilizados en nuestra industria del cuero, y se ha firmado un convenio para ensayarlos con el Centro de Investigación de Tecnología del Cuero (CITEC).

Ya se han obtenido productos con propiedades físicas en general superiores a las que existen en Argentina. Se ha visto asimismo desarrollar varios productos más, que en principio son factibles y convenientes.

Con respecto a la investigación de productos sobre la base de desmenuzado de pescado no son originales, pues Chile tiene excelente experiencia y también se ha trabajado en España, Méjico, Perú y Brasil, etc., y, por supuesto, en el ámbito mundial Japón posee muy buena tecnología y larga experiencia.

Características generales de los productos:

Los productos que está desarrollando el Instituto permiten utilizar materia prima barata, introducir nuevos envases, disponer de productos de alternativa, aumentar el consumo de pescado, lograr gran variedad y adaptabilidad y utilizar procesos y equipos ya en uso para carnes rojas.

Actualmente en Argentina se produce desmenuzado de pescado para aprovechar los recortes de filetes de merluza. Su precio de venta es bajo y su mercado fluctuante y restringido. Valorizar esta materia prima y posibilitar nuevos mercados ha sido un motivo básico en la elección del proyecto.

Por otra parte, algunas especies patagónicas de reciente explotación aún no son utilizadas y podrían transformarse en desmenuzado. También los pescados de talla sin valor comercial pueden ser origen de esta materia prima.

Las características particulares de nuestro proyecto son:

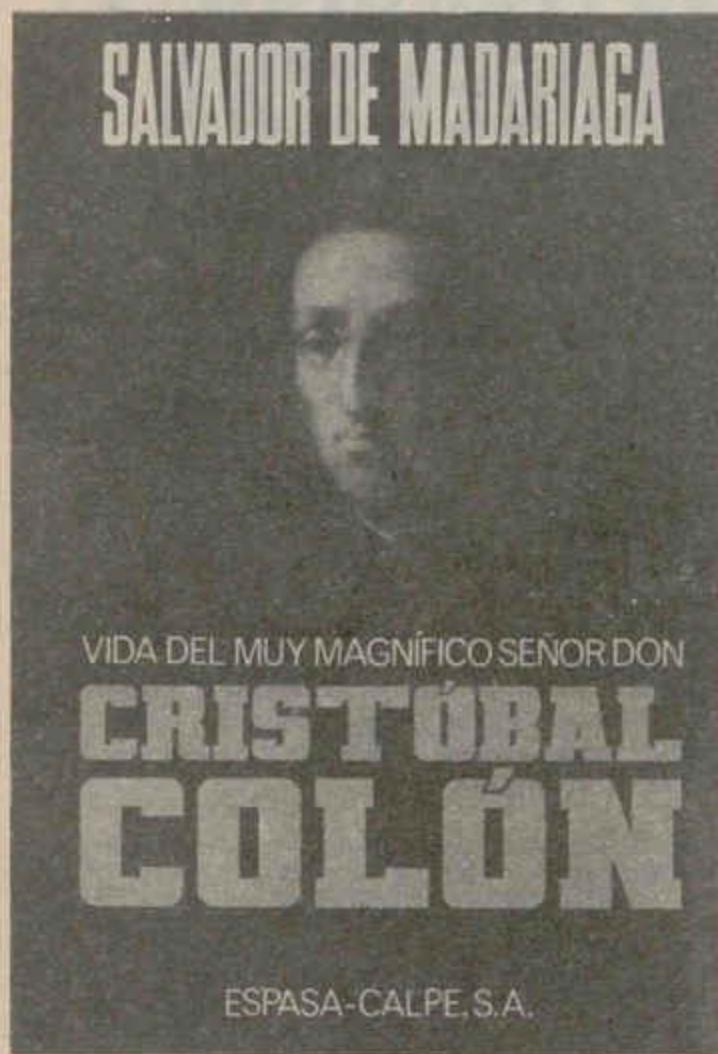
- Intensa búsqueda bibliográfica.
- Materia disponible barata y de pescado magro.
- Máximo contenido en el producto.
- Mínimo sabor a pescado y color blanco en la pasta básica, para lograr adaptabilidad al gusto argentino y posibilitar mayor variedad de formulaciones y presentaciones.
- Enfasis en el control de la calidad: físico, químico y bacteriológico.
- Enfasis en la obtención de aceptabilidad por el consumidor mediante estudios sobre evaluación sensorial a nivel de laboratorio y público.
- Apoyo del Área de Economía Pesquera en el estudio de costos, mercados y factibilidad.
- Colaboración directa con la industria pesquera y de embotidos, proveedores de aditivos, sabores, colores, envases, etc.

LOS LOGROS DEL PROYECTO

En cuanto al trabajo que ya hemos realizado, en poco más de un año hemos logrado:

- Propiedades físicas aceptables en varias presentaciones y formulaciones: textura, elasticidad, consistencia, ligazón, etc.
- Una pasta básica de sabor imperceptible a pescado y color blanco, a partir de una materia prima que no posee estas cualidades.
- Se ha comenzado a introducir color y sabor en las formulaciones de salchicha, salchichones y albóndigas.
- Se han determinado regímenes de cocción.
- Se ensayaron tres tipos de envases o tripas artificiales.
- Se ha redactado un baremo y se están haciendo evaluaciones organolépticas con personal del área. Se han seleccionado 50 posibles catadores en el INIDEP para formar paneles y se estudian ensayos masivos de aceptabilidad a nivel público.
- Finalmente se acaban de firmar dos convenios de venta de servicios con empresas pesqueras para el desarrollo de productos sobre la base de desmenuzado de pescado.

En síntesis, estos son los proyectos sobre tecnología de productos pesqueros que se están realizando en el INIDEP de Mar del Plata, República Argentina. ■



UN HOMBRE QUE CAMBIO EL CURSO DE LA HISTORIA

Título: "Cristóbal Colón. Vida del muy magnífico señor don Cristóbal Colón".
Autor: Salvador de Madariaga.
Espasa-Calpe, 1979.
542 páginas, con grabados y mapas.

Salvador de Madariaga (La Coruña, 1886-Locarno, 1978), celta por origen, español radical y europeo por vocación (reconocimiento que se le hizo al concedérselle en 1973 el preciadísimo Premio Carthagena para reconocer una vida consagrada a Europa), cultivó a lo largo de su fecunda vida los más diversos géneros literarios con enviable acierto: periodismo, poesía, novela, teatro, ensayo, crónica viajera, historia, biografía y autobiografía. Asimismo colaborador de las más prestigiosas publicaciones del mundo, fue un incisivo y profundo conferenciante. A su vertiente biográfica pertenece este libro que aquí presentamos.

La obra, que comienza con la conquista de Granada, descripción basada en la crónica de Púlpis, se adentra pronto con los oscuros orígenes de Cristóbal Colón, incógnita prácticamente imposible de descifrar. La abundantisima bibliografía y documentación estudiadas por el autor para la confección de este ameno trabajo le hace pasar por los escritos del propio descubridor para tratar de ponerse en su propia mente y seguir sus razonamientos.

Es castellano, genovés o judío? ¿O lo es todo a la vez? Salvador de Madariaga se encara directamente con la complejísima personalidad de Colón y como telón de fondo hace desfilar la España de fines del siglo XV, la guerra granadina, las tensiones religiosas, el problema judío y la creación de la Inquisición. Sobre todo ello coloca en primer plano a un Colón viajero que espera siempre se atienda su idea, de la que está plenamente convencido.

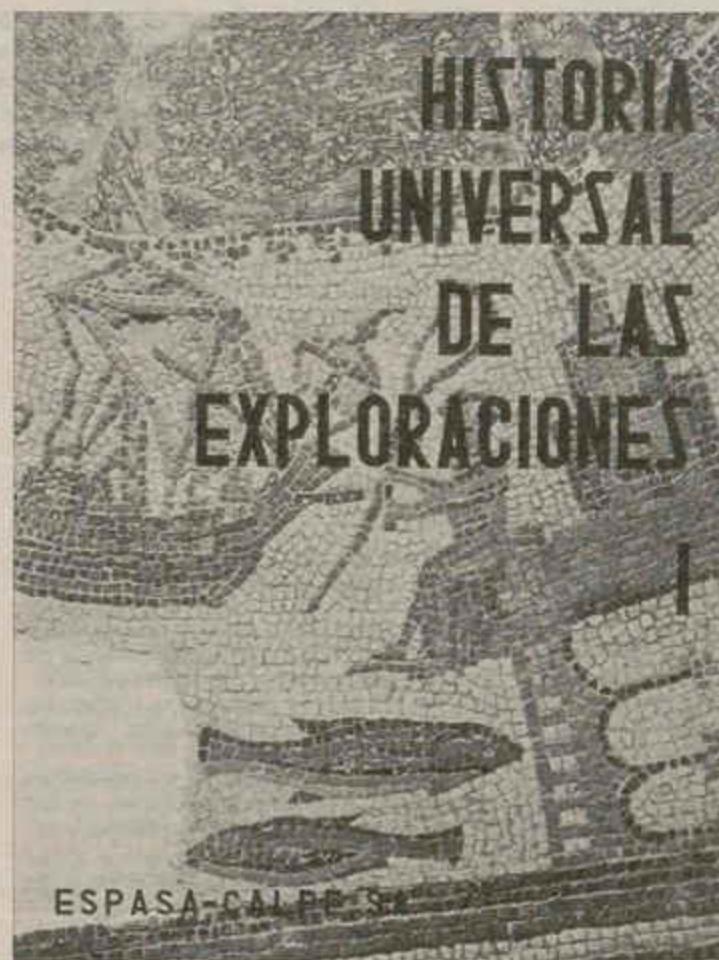
Se trata de una obra apasionada y, cómo no, polémica. Pero el autor lo ha investigado a fondo: es profunda y se convierte en imprescindible para quien trate de llegar más allá de lo común en cuanto al conocimiento de la personalidad del descubridor de América. Hemos dicho que Madariaga fue universalmente reconocido como europista. Es muy importante tenerlo en cuenta para saber en todo momento que el prestigioso escritor español nunca está tratando a lo largo de su obra de ser parcial, situando, de manera forzada, el nacimiento del descubridor en esta o en otra nacionalidad. Trata de llegar, en la distancia de los siglos, y basándose en los datos e investigaciones conocidas, a la verdad. Como bien se encarga de poner al comienzo de su obra y como dice un proverbio español: "La verdad no se casa con nadie".

Se detalla al final de este libro la numerosísima bibliografía que sirvió para su redacción. Después de todo se comprenderán algo más los difíciles y sinuosos caminos de la Historia, como los que llevaron a un hombre oscuro, con el alma ensimismada en un éxtasis de ensueños, los ojos clavados en la Cruz y en la Bandera, y por un milagro de su fe, a llevar aquella bandera y aquella Cruz más allá de los mares, pero no hacia el Sur, África, a donde convergían las fuerzas históricas desde la conquista de Granada por los Reyes Católicos, sino hacia el Oeste. ■ PALOMA CABALLERO.

LOS DESCUBRIMIENTOS DESARROLLARON EL CAPITAL INTELECTUAL DE LA HUMANIDAD

Título: "Historia universal de las exploraciones".
Tomo I: "De la Prehistoria al fin de la Edad Media".
Autor: Luis-René Nouguier y otros.
Traducción: Luis Navarro García.
Revisión: Francisco Morales Padrón.
Espasa-Calpe, 1967.
425 páginas con grabados, ilustraciones y mapas.

Este tomo número I de la "Historia universal de las exploraciones" comienza con la explicación a la realización de la misma por parte de su director, Louis-Henri París. Según argumenta, La Nou-



velle Librairie de Francia, al llevar a cabo la empresa, se propuso llenar la laguna existente y ofrecer a la joven generación francesa y a los de cierta edad una visión de conjunto de la gran aventura humana en la que Francia, opina París, participó activamente, en contra de lo que manifestaba, hacia 1930, el ensayista alemán Friedrich Sieburg, de que el francés carecía de espíritu de aventura.

La obra está dividida en tres partes: "La Prehistoria", por L. R. Nouguier; "La Antigüedad", por Jean Beaujeu, y "La Edad Media", por Michel Mollat. La primera parte abarca desde la cuna del hombre, pasa por el mundo que se conocía en las épocas del Neanderthal, del Leptólico, del Mesolítico y Neolítico, a los portadores del metal, que se lanzan a la conquista del mundo. Los grandes itinerarios de descubrimientos, de exploración, de corrientes coloniales, quedan en lo sucesivo más o menos fijados. Desde Asia Menor, hacia mediados del milenio segundo, los conquistadores portadores del hierro pasaron por el gran corredor entre el mar Negro y el Caspio para derramarse por Europa oriental, por los Balcanes, para invadir Europa central, por las islas y la costa italiana, para encontrar la vía dómica. Y, por fin, como escribe el autor, llega la Historia.

La segunda parte termina con el mundo de los romanos. En ella el autor va mencionando las distintas etapas de los descubrimientos del mundo, unidas a los progresos de la civilización, de los que son a la vez consecuencia y condición. Para satisfacer su deseo creciente de correr mundos, el hombre dispone ya en esta etapa de medios que se perfeccionan progresivamente: la propagación del caballo, venido de Asia a finales del milenio tercero; el descubrimiento de la rueda por la misma época; después, el cuidado de los caminos, facilitan la locomoción terrestre; en el mar, los cretenses, fenicios y griegos botan navíos cada vez más sólidos, rápidos y manejables, a pesar de la ausencia de timón. Más tarde, el empleo de cuadrantes solares y de relojes de agua, que suplen la falta de cronómetros, y la alidada, que viene a ser equivalente al astrolabio. En todas partes, el perfeccionamiento de las armas y del arte militar y la difusión de la moneda favorecen la expansión bélica o económica de los pueblos civilizados, que aprovecha ampliamente también el desarrollo de los conocimientos astronómicos, meteorológicos y, sobre todo, geográficos.

La Humanidad recorre un largo camino en el milenio que va del siglo V al XV, descrito en la parte tercera de este tomo. Camino establecido al comparar la obra maestra de la cartografía occidental me-

dieval, el "Atlas catalán de Carlos V de Francia", con los tradicionales planisferios heredados de los prototipos de la Alta Edad Media. El atlas traza los archipiélagos atlánticos con precisión hasta entonces desconocida y es indiscutiblemente deudor de Marco Polo en su representación de Asia, sobre todo para la de China, India e Insulindia.

El autor manifiesta que la producción de semejante obra maestra no se comprendería sin tener en cuenta la extraordinaria actividad de los grandes centros cartográficos de Occidente, Venecia, Génova, Mallorca, a lo largo del siglo XIV. La construcción de los portulanos sobre la red de las líneas de dirección de los vientos a partir de puntos regularmente distribuidos sobre la carta supone un extraordinario progreso técnico. Asegura que el principal beneficio de la extensión de los descubrimientos es sin duda el enriquecimiento y desarrollo del capital intelectual de la Humanidad, gracias a los intercambios mutuos. Por ejemplo, en absoluto carece de importancia que en el siglo XI Adelardo de Bath haya estudiado en Toledo, entre los árabes, y hecho conocer a la Cristiandad las tablas jazaríes de latitud y longitud.

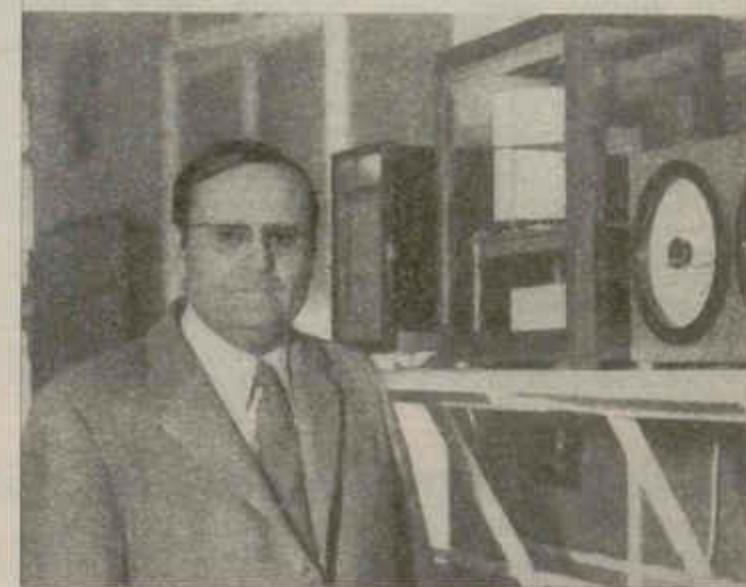
Esa generación creía en la redondez de la Tierra y, haciéndose eco, Dante describe el nacimiento del día en la India y el "Atlas catalán" renuncia a las convenciones teocéntricas, con las que se habían bautizado las tradiciones antiguas.

Termina el autor con la afirmación de que el pensamiento del siglo XIV, sin denunciar la concordancia entre la razón y la fe, buscaba en las realidades de la experiencia una solución al problema del conocimiento. Resultado de una suma de observaciones concretas, los progresos del conocimiento, traducidos por una cartografía científica, anuncian en el siglo XIV el humanismo geográfico de la generación de los grandes descubridores del Renacimiento. ■ P. C.

MARIANO MEDINA

INICIACION A LA METEOROLOGIA

Panorama actual de la Ciencia del Tiempo



EL TIEMPO NO ES MISTERIOSO

Título: "Iniciación a la meteorología".
Autor: Mariano Medina.
Editorial Paraninfo, 1977. Cuarta edición.
252 páginas, con ilustraciones.

El conocimiento de la ciencia del tiempo, tan olvidado antes, atrae cada vez más incluso a las gentes cuya vida no depende de él. Es bien sabido el interés por las circunstancias climatológicas de campesinos o navegantes, sus actividades están muy condicionadas al mismo, por lo que, y precisamente por eso, de manera sencilla y, fundamentalmente, empírica, van acumulando experiencias que les permitirán en ocasiones sucesivas y semejantes saber "qué tiempo va a hacer".

Pero el tiempo se produce por una serie de hechos que tienen lugar y que los avances de la meteorología hacen que hoy en día puedan ser conocidos y estudiados, a pesar de su gran complejidad. El autor no pretende con este libro —y así lo confiesa en su prólogo— convertir a los lectores en profesionales de dicha ciencia, sino en ponentes al corriente de cómo ocurren los procesos que acaban en lluvia, en pedrisco, en olas de frío y calor o en grandes inundaciones. Que cuando se vea en cualquiera de los medios de comunicación un mapa del tiempo, y después de haber aprendido unos conocimientos básicos que este libro pueda aportar, se saquen en virtud de razonamiento lógico todos los conceptos.

Muy útiles son los dibujos que el autor, tan conocido en nuestro país, aclara cada concepto explicado. ■ P. C.

PROTAGONISTA: LA MAR

PINTURA

UNOS COMENTARIOS SOBRE VINCENT VAN GOGH

Se ha escrito mucho sobre su interesante y extraña vida, se han hecho películas que incluso se han proyectado en televisión, destacando pasajes de su corta existencia, sólo treinta y siete años, de los que los últimos nueve de su vida los dedicó por entero a la pintura.

Fracasó en todas sus dedicaciones. Como marchante de cuadros, como profesor de idiomas, predicador metodista, en su preparación para el sacerdocio y hasta en sus relaciones amorosas. Primero en Inglaterra con Ursula, una muchacha bella, culta e inteligente, que cuidaba de los niños de la pensión en que ambos vivían. Después en La Haya, con Sien, una prostituta alcoholizada y picada de viruela que estaba encinta cuando la conoció.

Fracasó totalmente en su vida como artista, ya que a través de sus obras no fue ni entendido, ni creído, ni aceptado por los coleccionistas de su época. Los cuadros que enviaba para su venta a su hermano Theo, marchante de cuadros en París, eran burlados por los posibles compradores e incluso se reían de ellos. Su pintura carecía de técnica, porque no había querido aceptar las doctrinas académicas de sus profesores Mauve, Cormon y Constant. Su dibujo carecía de armonía y en sus cuadros abundaba el color amarillo, a veces sucio y repelente, que empleó en los rostros duros y amargos de los campesinos y obreros miserables, entre los que se encontró feliz.

Es muy difícil de comprender cómo habiendo vivido largo tiempo en un mismo estudio, con Gauguin, habiéndose relacionado con sus coetáneos Lautrec, Pisarro, Cézanne y Degas, a quienes deseaba imitar e imitaba en algunas de sus obras, empleando todo el ardor y la pasión de su indomable voluntad, pudiera transmitir en sus obras el sentimiento de que quería tomar el pelo al observador. Su pintura parecía infantil, ridícula, brutal y miserable.

Tal es el auténtico fracaso de Vincent van Gogh, como artista y en su época. Fracasó en todo menos en el aspecto humano de su propia obra, y es por ello, por lo que a través del tiempo, la Historia le ha comprendido y elevado tras su muerte a la categoría de artista genial.

Sólo pudo vender tres cuadros en su vida y pintó sin parar hasta su total agotamiento físico. Cuanto hizo lo expresó sin dulzura ni suavidad, pero con una gran honradez y fortaleza de ánimo, con la bella intención de hacer un mensaje de amor a Dios y a los hombres. Con pinceladas toscas e imprecisas, que no obedecían a los cánones académicos, pero poniendo toda su alma, su ansia de expresión, su coraje y su corazón, su miseria, e incluso hasta su locura. Esa locura que tanto han destacado sus biógrafos, destacando sus rabias contra su propia obra, e incluso contra su cuerpo, cuando se arrancó una oreja cortándosela con una navaja. Su pintura en el manicomio, etc., etc.

Vincent van Gogh expresó una especial emoción cuando en 1888 pintó sus marinas, durante los días que pasó en el pueblecillo mediterráneo Saintes-Maries de la Mer. Allí, impresionado por el espectáculo de las olas, las barcas flotantes y el efecto de la mar batiendo las ro-

cas, escribió a su hermano Theo: "El mar Mediterráneo tiene los colores del nácar, no puedes distinguir si es verde o carmín, ni siquiera puedes decir que lo ves azul, porque al momento siguiente la luz cambiante lo ha tornado en gris o en rosa". En estas marinas, que pueden contemplarse en la colección Vincent van Gogh del National Museum de Londres, se ven plasmadas en colores las palabras exactas que escribió a su hermano Theo.

La imagen tan personal y tan viva de cómo Vincent vio el mar en aquel pueblo no lo ha logrado jamás otro artista. ■ ESTEBAN ARRIAGA.

CINE

NEMO, EN LAS PANTALLAS

El capitán Nemo es, posiblemente, el personaje más célebre de cuantos creó la pluma de Julio Verne, además de ser el que su autor hace salir en mayor número de novelas, como en "La isla misteriosa" o indirectamente en "Los hijos del capitán Grant", aparte de ser protagonista de su "Veinte mil leguas de viaje submarino".

Y siendo Verne un autor repetidamente llevado al cine en múltiples versiones de sus numerosas novelas, es lógico también que sea Nemo la figura verniana que más veces ha visitado ya las pantallas cinematográficas. La concepción que Verne hizo de este lobo de mar solitario no deja de ser contradictoria para quienes siguen queriendo ver en el autor francés un simple e inefable productor de entretenimientos juveniles, ya que en Nemo tenemos un curioso arquetipo de anarquista libertario que rechaza los modelos de sociedad de su tiempo, a la vez que crea unas coordenadas morales propias, pero tan rígidas e intransigentes como las de los modelos rechazados.

Ahora, en los cines españoles se está exhibiendo otra cinta que trae a las pantallas al capitán Nemo, esta vez en una acepción simplemente aventurera e infantil, "El viaje a la Atlántida del capitán Nemo", una mediocre producción norteamericana dirigida por el desconocido Alex March y que mezcla torpemente el mito de la Atlántida con una serie de aventuras marinas. Nemo es traído milagrosamente a la época actual (mediante el repetido truco de una posible hibernación), y así tenemos al viejo héroe verniano en tratos con la Marina yanqui para desenmascarar a un científico malvado y tópico.

Obra sin importancia y fallida incluso a niveles puramente distraccionales, "El viaje a la Atlántida del capitán Nemo" acaso pueda interesar a los cinéfilos del mar para que añadan a la galería de buenos actores que han incorporado a Nemo en el séptimo arte al veterano José Ferrer, que se une así a las interpretaciones anteriores de otros colegas suyos, como James Mason, en "Veinte mil leguas de viaje submarino"; Herbert Lom, en "La isla misteriosa"; Robert Ryan, en "La ciudad de oro del capitán Nemo", y Omar Sharif, en la versión que hizo Bardem de "La isla misteriosa". Aparte de este muy parcial interés y del buen trabajo que hace José Ferrer, poco o nada queda de este producto sin interés en torno a un personaje que si lo tiene, y de sobra. ■ JUAN-FABIAN DELGADO.

FILATELIA



MUCHOS SELLOS EN EL MES DE MAYO

En principio, para el mes de mayo sólo estaban programados los dos sellos anunciantes del Campeonato Mundial de Fútbol con valores de 8 y 19 pesetas, a los cuales se ha aumentado su tirada a cuarenta y diez millones de unidades. Fecha de emisión: el día 23.

Pero lo que no estaba presupuestado era que saliera otro sello de 8 pesetas, con tirada de 10.000.000 de piezas, bajo el nombre de "La Hacienda Pública en la España de los Borbones", así como otro efecto, asimismo de 8 pesetas, con ocasión del Día de las Fuerzas Armadas.

Pero, además, en relación con la exposición filatélica internacional a celebrar en Madrid entre el 3 y 12 de octubre, se emiten dos enteros postales de pleno sabor naval desde el momento en que uno reproduce el Portulano del Mediterráneo, trazado por Mateo Prunes (escuela mallorquina de cartografía) y parte de la Carta de Juan de la Cosa, en donde por primera vez se trazó parte de América. En ambos enteros postales figuran, por otra parte, las efigies de estas dos personalidades, y estos documentos postales son de 5 y 13 pesetas, con amplísima tirada, pues de cada uno de ellos se ha hecho un millón de ejemplares.

¿QUE ES ESPAMER 80?

Con este nombre, como antes se decía, habrá una exposición internacional filatélica, la cual se ubicará en el Palacio de Cristal de la antigua Feria Internacional del Campo de Madrid. El nombre le viene de España y América, pero a ella no sólo concurren coleccionistas del Nuevo Continente y españoles, sino también de diversos países de Europa. Esta es la cuarta vez que tiene lugar una Espamer, pues antes se celebraron otras con residencia en Madrid, Montevideo, Barcelona y Bogotá. Ya se habla de otras dos nuevas en Asunción (Paraguay) y San Juan (Puerto Rico).

En estos momentos, la organización de Espamer está avanzando con paso firme y se disponen de los boletines de participación de grandes colecciones, algunas de las cuales ya hemos visto en otras exposiciones, a las que hemos asistido tanto en Europa como en América. Digamos, por último, que esta Espamer tiene los auspicios de la Federación Internacional de Filatelia (FIP) y de la Federación Interamericana de Filatelia (FIAF).

LA MAR Y SUS PECES

Por parte de la República de Guinea hay una amplia serie de sellos en donde figuran diversas especies de peces que hay en sus aguas marinas y los valores de esta emisión son: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 y 15 satis, figurando los nombres de cada especie en su terminología en latín.

A su vez, las islas Virgenes tienen un conjunto bajo el nombre de la Vida en las profundidades del agua. Son valores de 5, 8, 10 centavos



EXPOSICION FILATELICA DE AMERICA Y EUROPA

y 3 dólares. Estos cuatro signos son parte de la nueva serie general de esta administración postal.

SELLOS DE LA COMUNIDAD BRITANICA

Las islas Salomón disponen de un conjunto de 8, 30, 35 y 45 centavos, en donde figuran los máscarones de proa de los buques de la Marina británica "Curacón" (1839), "Herald" (1854), "Royalist" (1889) y "Beagle" (1879).

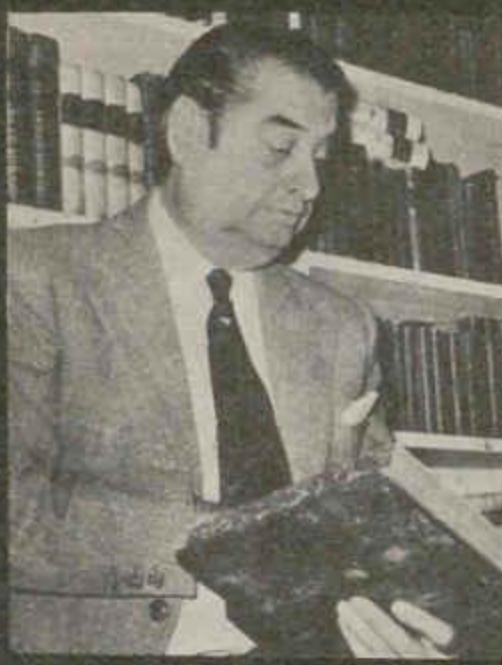
También la Samoa Occidental tiene una serie semejante, en donde van los máscarones de proa de estos veleros de bandera norteamericana: "William Hamilton", "California", "Liverpool II" y "Two Brothers". Las tasas son de 12, 14, 24 y 50 centavos.

En tercer lugar, Australia nos muestra diversos buques que han navegado por aguas próximas al continente antártico y son: "Thala Dan", "Discovery II", "Endurance", "Fram" y "Discovery", siendo los precios los de 5, 20, 25, 30 y 55 centavos.

LA NAVEGACION POR EL RIO DANUBIO

Varias administraciones postales han hecho sellos dedicados a los buques que han navegado a lo largo del río Danubio, pero los últimos son dos de Yugoslavia de 4,90 y 10 dinares. En el primero figura el nombre del buque "Deligrad", que empezó a navegar con pabellón serbio en 1862, y en el segundo el "Srbija", que empezó a prestar servicio a principios de este siglo. Hoy día, entre Hungría, Yugoslavia, Rumanía y Bulgaria tienen suscrito un tratado sobre la navegación por el río Danubio de fecha 1948, al cual, como es lógico, desde entonces se le han introducido varias modificaciones. ■ LUIS MARIA LORENTE.





Por
NESTOR
LUJÁN

La mendreska significa en vasco la ijada de atún, como reza el título de este artículo. En el "Diccionario Vasco-Español-Francés", de Azcue, se lee: "Mendrezka, en Guipúzcoa y Vizcaya, ijada de atún, 'flanc du thon'". En catalán se llama serra, palabra que viene de un vocablo árabe, donde tiene la misma pronunciación, y significa vientre y también ombligo. La primera documentación catalana de serra data de 1375 y luego, en el siglo XV, el mestre Rupert de Nola llama serra "a cadascun dels costats del ventre de la tonyina". En la versión castellana de este libro, datada en 1555, se declara taxativamente que "La toñina de la yjada que dizen serra en Valencia".

La ijada de atún y también la de bonito fueron muy estimadas siempre por los gastrónomos. En los venerables textos de la cocina griega ya se hace notar la calidad de este bocado, y Plinio, en el capítulo que ha consagrado al atún, hace constar que los atunes "despedazados presentan dos partes muy apreciadas: el cuello y el vientre; aunque se han de comer frescas, para que sean beneficiosas para la salud, el resto del animal puede conservarse marinado".

La calidad y la estima por la ijada ha sido constante a través de toda la literatura gastronómica castellana. Don Francisco Martínez Montiño, a comienzos del siglo XVII, afirma que: "El atún fresco es muy buen pescado, y lo mejor es tomar las hijadas; echarlas en adobo de sollo y asarlas en las parrillas. Es un pescado muy regalado, sirviéndolo con su na-

ranja y pimienta y un poco de adobo, y tomando de la otra parte magra del atún en pedazos mezclados con pedazos de la hijada y empanarlos con salpimenta". Asimismo, el maestro Juan de Altimiras, en el siglo XVIII, apostilla que el atún es muy bueno "si es de ijada"; en un recetario catalán del siglo XIX se hace constar asimismo que "La serra es la parte gustosa y apreciada de la tonyina, com es la parte del ventrell, que es entre magre y gras".

La página más acertada y todavía válida sobre la "mendreska a la vasca" figura en el libro de Dionisio Pérez, "Guía del buen comer español", que se publicó en Madrid en el año 1929, y esta es una página que se debe no al autor, sino a Julián Zugazagoitia, según el propio Dionisio Pérez asevera textualmente. Como verán los lectores, en este caso se refiere a la ijada de bonito, pescado tan semejante al atún.

Reproducimos del libro de Dionisio Pérez la fórmula gastronómica. "El bonito —no el bonito tomatero del mes de agosto, sino el de la primera costera, costera de San Antonio; la segunda es la de Santa Clara, el 12 de agosto— ofrece a los gastrónomos un plato suculento y extraordinario: la ventrescha, es decir, lo que popularmente se llama el chaleco del bonito. Industrialmente, esa parte del bonito no tiene aplicación. El conservero sólo utiliza las partes donde la carne es prieta y dura. La ventrescha queda desaprovechada y, sin embargo, es la carne más delicada, fina y gustosa del bonito. Es un plato que se prepara para regalo del huésped que llega

a hacer sus vacaciones en el puerto, huyendo del agobio y del calor de la ciudad; en obsequio del forastero estimado. No es raro que algunos círculos rotarios aprovechen la costera del bonito para congregarse en banquete en un puerto cualquiera y saborear un buen asado de ijada de bonito. Asadas es como se recomiendan a los paladares exigentes. Una familia de cinco o seis miembros tiene suficiente con una de tamaño regular. Será suficiente que la dueña de la casa tome el chaleco de un bonito, le dé el punto de sal y lo sitúe en el horno, después de haberlo espolvoreado con pan rallado, aderezado con unos ajos picados y un poco de perejil y todo lo más humedecido levemente con unas gotas de aceite. El dorado de la superficie superior —precisamente la inferior— indicará a la cocinera el punto de gracia. Puede servirse. Y el asado, conseguido con la propia grasa del pescado, se deshará deliciosamente en la boca de los comensales y ninguno llevará su glotonería más de lo prudente, pues la carne del bonito así asada, de puro deliciosa, empalaga".

Antonio Arrúe, en su libro póstumo "Jan Edanak", informaba que "existen en vascuence, aparte de la palabra mendreska, otras castizas equivalentes a la castellana ijada o hijada, como se escribía antiguamente, o injada, conforme parece que se decía en el siglo pasado en el habla popular de Bilbao, según Emiliiano de Arriaga. Tales son sabelki, sabelazpi, sabel-xume, etc. Con todo, es ella la que preferentemente se usa en nuestra lengua vernácula". ■

"SCAMPI ALLA VENEZIANA"

"Scampi" es el plural italiano de "scampo", que corresponde al castellano cigala o cigallo, que ambas acepciones vienen en el Diccionario de la Real Academia. Se trata de un crustáceo hasta conocido, el "Nephrops norvegicus", que tiene diversos nombres según las costas de la Península: cigala en Andalucía, Asturias, Canarias y Santander; "cigata" en Vascongadas; "escamaría", en Baleares y Cataluña; "escamarlan y garagán", en Levante; "langostino" en Galicia, y "meganto", en Santander y Asturias. La palabra catalana "escamarlà" viene del verbo "escamarlar", que quiere decir estar con las piernas abiertas, y posiblemente se le aplica por las abiertas pinzas de este animal.

Con el nombre de los crustáceos —permítaseme esta digresión—, las gentes se arman unos llos considerables, sobre todo en épocas de turismo. Los franceses que acuden en tan gran cantidad en las costas catalanas llaman a la cigala "langoustine", a la gamba "crevette" y a nuestro langostino y al camarón "crevette rose", indistintamen-

te. Así pues, existen las sorpresas y las protestas de muchos franceses que piden un plato de langostinos y se le sirven de cigalas, o piden un plato de camarones y se le sirven langostinos. Y aún la cosa se complica más por cuanto las gentes de las costas atlánticas francesas suelen llamar también a la cigala "homard de Norvege".

Pero no acaban aquí las complicaciones. El Adriático es un mar rico en pescado y crustáceos, un estupendo vivero y los "scampi alla veneziana" han adquirido fama mundial. Pero, ¿cómo se cocinan los "scampi alla veneziana"? En cualquier restaurante español los servirán descortezados, al espéton y con tocino ahumado. No obstante, en Venecia son cosa distinta y ninguno de los libros que conozco se han puesto de acuerdo en la verdadera fórmula de los tales "scampi". "Il veneto in cucina", de Raineri da Mosto, los define como "un plato nada complicado que tiene el máximo éxito entre los turistas". Y dice que son hechos simplemente a la parrilla, con aceite, pimienta, sal y perejil.

En el célebre "Tesoretto della cucina italiana" da una receta de los "scampi alla veneziana" como si fueran fritos, con huevo y harina. En cuanto al libro de "Gli italiani a Tavola", de Felice Cunsolo, presenta a los "scampi alla veneziana" como unas cigalas hervidas, aliñadas con aceite, sal, pimienta y limón. Tenemos, por tanto, tres distintas maneras de genuinas, escritas por cocineros italianos, de este crustáceo a la veneciana.

Y una cuarta que es la conocida en España. Hemos aclarado el origen de ésta en el libro de Luigi Carnacina, cuya traducción española fue hecha en 1962. En esta obra, Carnacina, el patriarca de la cocina italiana, presenta unas "cigalas al asador" creadas en 1939 para el restaurante italiano de la exposición de Nueva York, donde aparece la combinación de las cigalas con tocino que luego los restaurantes españoles hemos manipulado y transformado a placer. Dice así esta fórmula: "Descascarlar las colas de las cigalas en crudo, secarlas con un paño, condimentarlas con sal y un poco de pimienta y envolver cada coja en una

loncha de tocino. Cortar los tomates por la mitad, sacarles las semillas y el jugo, escurriéndolos bien, colocarlos en una tartera untada con aceite y condimentarlos con ajo y perejil picados, oregano y sal, pimienta y aceite. Ponerlos al horno y retirarlos al cabo de diez minutos. Ensartar las colas de cigala y los champiñones, alternados, en pinchos de madera o metal, cubrirlo con pan rallado y rociarlo con aceite; colocar los pinchos en una tartera untada con aceite y llevarla al horno; retirar a los diez minutos. Colocar los tomates en una fuente en forma de corona y poner encima las cigalas y los champiñones, que se habrán sacado de los pinchos. Poner en el centro los calabacines enharinados, fritos y espolvoreados con sal fina".

Pero no obstante, queda la duda. Cuando en Venecia un lector pide cigalas a la veneciana, ¿le ofrecen un plato de cigalas hervidas a la parrilla o fritas? Me temo que dependerá del restaurante y del cocinero, pues es así de voluble la cocina italiana y sus maestros cocineros. ■

CONSIDERACIONES SOBRE LOS FORROS

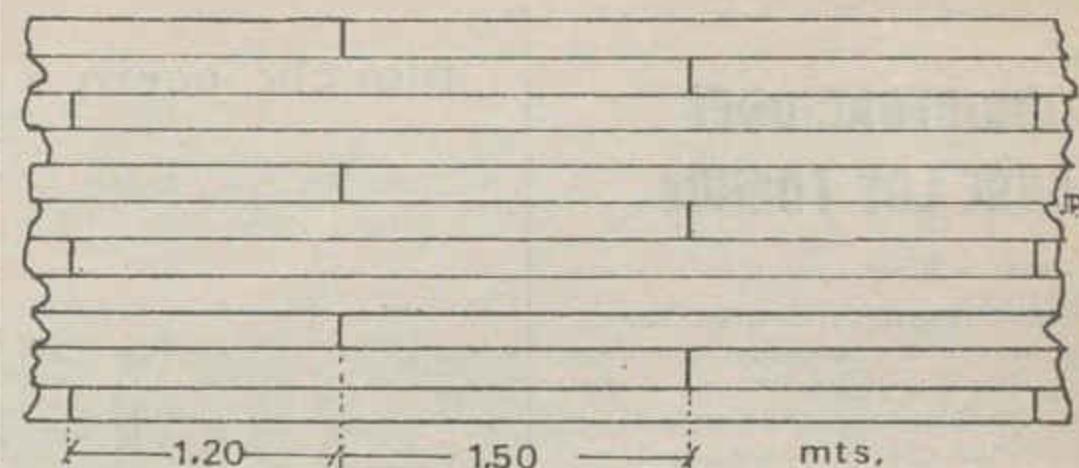
La construcción de un modelo con su casco elaborado a partir de un bloque macizo de madera, ya sea de una sola pieza o compuesto por varias tablas superpuestas, puede dar lugar a una obra de nada desdenable calidad. De hecho, un gran número de los modelos que poseen los museos han sido realizados con esta técnica que, hoy es, a menudo, desdenada hasta por quienes emprenden su primer experiencia, eligiendo el sistema de construcción del casco elaborando su forro sobre los perfiles de sus secciones transversales. No importa que la técnica que emplean sea poco ortodoxa, ni que a menudo conduzca a unos resultados que, con frecuencia, dejan mucho que desear. Por ello, conviene insistir en que la técnica que, partiendo de un bloque, es capaz de conseguir con perfección un casco sin irregularidades en sus líneas y, por añadidura, obteniendo la difícil perfección de la simetría a los lados del plano vertical longitudinal proa-popa, es digna de una mejor consideración y no debe ser descartada, de forma absoluta, como inadecuada, ya que puede estar específicamente indicada en muchos proyectos.

ALGUNAS PRECISIONES

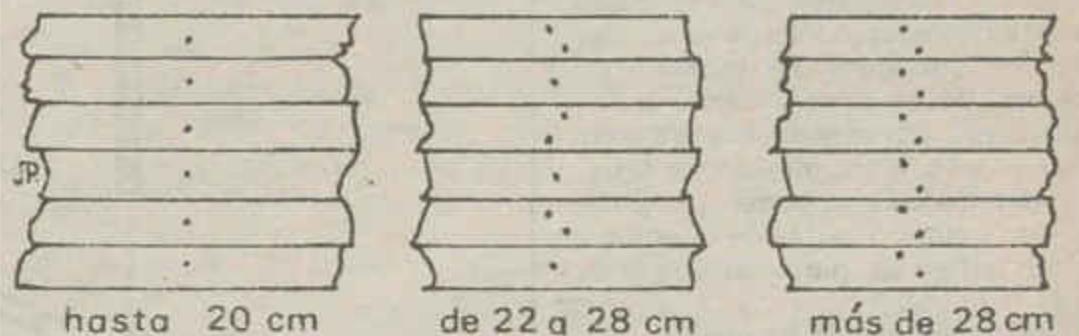
Con frecuencia, cuando se inicia la construcción de los costados del barco en miniatura, el modelista poco exigente va colocando, de forma sucesiva, una junto a otra las innumerables tracas que han de constituir el forro, utilizando listones que se extienden desde la roda hasta el codaste, olvidando que, en la realidad, esto no es así. No existen piezas de madera que tengan la longitud necesaria para cubrir toda esta extensión, ni, aunque existiesen, podrían ser labradas, conformadas y colocadas en su lugar de forma práctica, sino más bien cargada de dificultades. El sistema correcto es el que lleva a cabo esta tarea de forro a partir de longitudes de listoncillo, dimensionadas de acuerdo con la escala a que está sujeta la réplica. Si consideramos que la longitud real de un tablón puede estar entre cuatro y cinco metros, veremos que, trasladados a una escala de, por ejemplo, 1:50, deberían cortarse, para el modelo, en trozos de 80 a 100 milímetros. Las uniones de los extremos contiguos de estos listoncillos no deben coincidir, en ningún caso, con las situadas inmediatamente por arriba o abajo. Una regla de oro en la construcción naval de madera, que se observaba rigurosamente, era que

las uniones entre dos hiladas contiguas debían estar separadas, al menos, por 1,50 metros, y las coincidentes sobre una misma cuaderna, contar entre ellas con tres hiladas consecutivas, sin uniones.

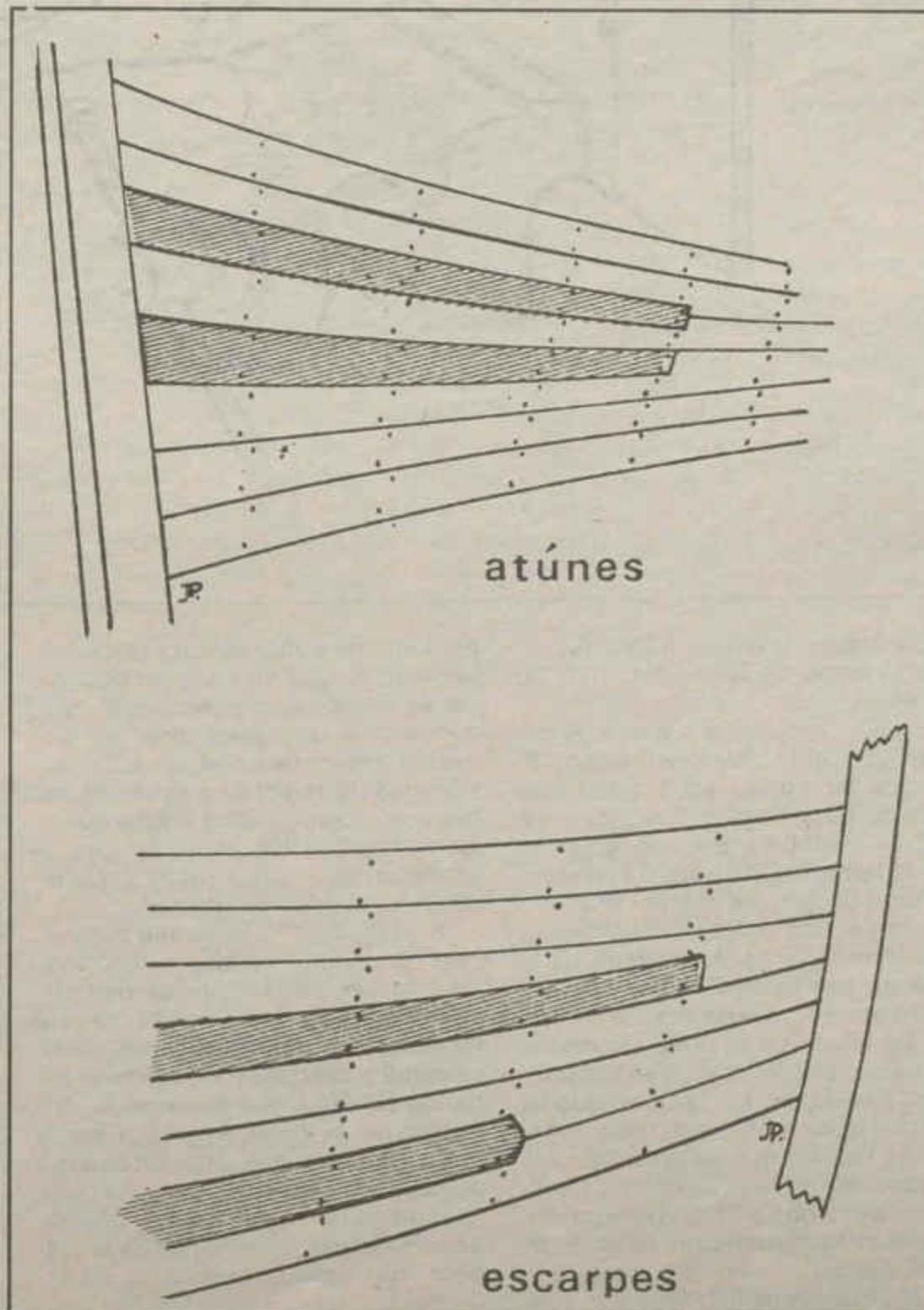
La sujeción de las tiras que constituyen el forro exterior sobre cuadernas suele hacerse, si se siguen las instrucciones de ciertos equipos prefabricados, utilizando clavos o alfileres sin cabeza, que luego de clavados y limados se mostrarán como una línea de puntos metálicos que ponen de manifiesto la situación de las cuadernas. Aunque el efecto visual pueda resultar agradable, nada más alejado de la realidad. La clavazón de los costados de los barcos de madera no era visible más que en ciertos sistemas de pequeñas construcciones, como el de tingladillo, en



Distancias entre cabezas de tablón.



Tablazón. Distintos tipos de encoramiento.



que las tracas eran sujetas con clavos de cobre o bronce, cuya cabeza quedaba exteriormente, en tanto que el extremo interno se remachaba sobre la cuaderna con una arandela intermedia. En la construcción llamada "a tope", la cabeza de cada uno de los elementos de la clavazón quedaba embutida en un taladro del diámetro suficiente para alojarla, que se cubría luego con un tapín de madera dura. Los modelistas más concienzudos no clavan las tracas con alfileres o clavos, sino que las hacen firmes por medio de espigas de madera dura o bambú, nada difíciles de producir a través de los orificios de una hilera adecuada, empleando una sencilla técnica que se ilustra. Después de acabada la superficie se muestran como puntos de madera de color ligeramente diferente. Hay quienes prefieren encolar las hiladas de forro a las cuadernas sin clavarlas. Luego de fijas, se practican pequeños taladros de escasa profundidad, que se rellenan con masilla de madera y se liján luego de bien seca ésta, quedando simulados los tapines.

COMO APLICAR EL FORRO

No puede indicarse una norma única, invariable, en el proceso que debe seguirse para la colocación del forro, ya que distintas formas de casco pueden aconsejar diversas soluciones. La mayor parte de autores señalan, como sistema más adecuado, el de colocar la primera hilada a partir de la quilla y desde allí progresar hacia arriba. Otros, para disponer de una mejor orientación y trabajar entre espacios más pequeños, proceden a colocar, con carácter provi-

(Pasa a la pág. siguiente)

CONSIDERACIONES SOBRE LOS FORROS

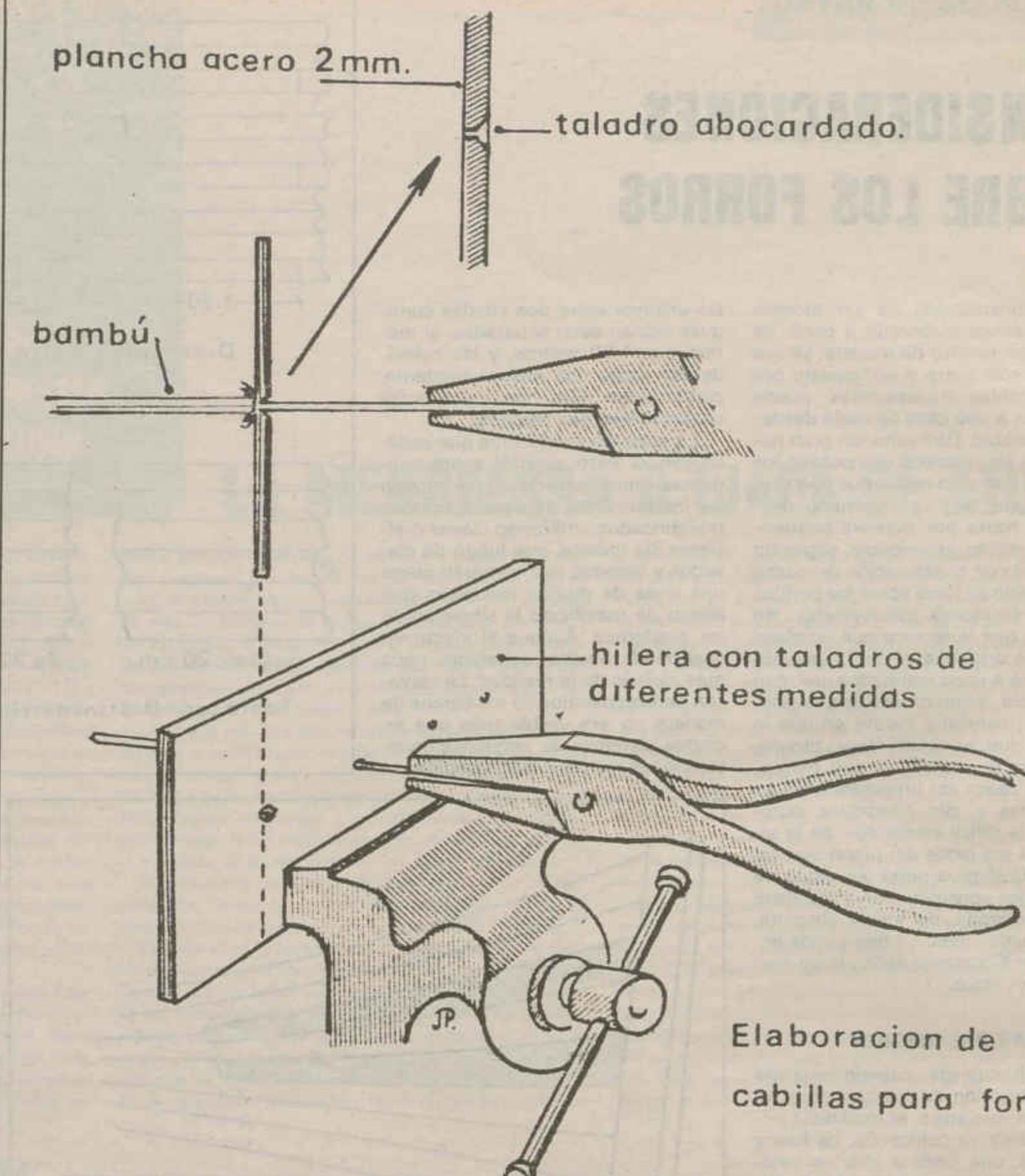
(Viene de la pág. anterior)

sional, una serie de flexibles listoncillos de sección cuadrada, como los junquillos que se emplean en la realidad, sujetos temporalmente a las cuadernas, que determinan la dirección que han de seguir las hiladas del forro, y entre los cuales se va completando la labor. Luego se retiran y sustituyen por la hilada definitiva. Hay que observar el efecto que producen las curvas determinadas por estos indicadores, pero no basta hacerlo desde un punto de vista lateral, sino que conviene también visualizar, desde proa y desde popa, las curvas conseguidas, para que sean suaves y sin inflexiones bruscas. Las tracas que corren por encima de la cinta o cintas de la embarcación deben ser paralelas a la línea de la cubierta.

Las hiladas de listoncillo que constituyen las tracas deben conformarse adecuadamente, para que su ancho se acomode al punto de apoyo que le corresponde en cada cuaderna. Como, de acuerdo con la forma del casco, el contorno externo de sus cuadernas puede ser de distintas longitudes y diversas curvas, habrá que determinar la anchura de cada una de las hiladas del forro, en el punto en que se apoya en la respectiva cuaderna. Para ello, resulta muy conveniente dividir la longitud de la cuaderna de mayor contorno, que suele ser la maestra, en tantas partes como listoncillos hayan de apoyarse en ella para cubrir toda su extensión, señalando estas divisiones de la forma más exacta posible con un lápiz de mina dura afilada.

Esta misma división se practica en el borde de las restantes cuadernas, dejando una o varias intermedias, si están colocadas tan próximas que la diferencia entre las inmediatas son mínimas, realizándola en el mismo número de partes, que serán más pequeñas a medida que las cuadernas tengan menor longitud de contorno. El ancho de las divisiones marcadas en cada cuaderna nos dará el de la traca en el nivel en que se apoya en cada una de ellas y, en consecuencia, en qué medida debemos reducir el ancho del listoncillo en cada punto de apoyo.

El listoncillo elegido para el forro deberá tener un ancho en relación con la curva de la cuaderna, con objeto de que se adapte bien a ella y produzca, con la mayor exactitud posible, las líneas que éstas determinan, sobre todo si se trata de modelos de tamaño pequeño o mediano. Digamos, por poner un ejemplo, que si el contorno de la cuaderna maestra, en una banda del casco, es de 120 mm., desde el nivel de la cubierta al alefiz de la quilla, después de haber seleccionado por su buena adaptación un tipo de listoncillo que



Elaboración de cabillas para forro

tenga 4 mm. de ancho, habrá que dividir el canto de la cuaderna en 30 partes.

Si se ha seguido el sistema de colocar junquillos para orientación, un compás de cuatro puntas del tipo utilizado para ampliar y reducir será de gran ayuda, ya que, convenientemente regulado, convertirá la distancia tomada con las puntas más largas entre dos junquillos contiguos en la que debe ser la anchura de la traca en sus puntas cortas.

Cuando se trata de cascos muy finos de líneas en la proa, alguna de las tracas puede acabar en pronunciado ángulo, en el punto en que se une con la roda, lo que no respondería a la técnica que se practica en la realidad. En tal caso se recurre a cortar los extremos de dos tracas contiguas a unos centímetros de su final, continuándolos con un trozo que tenga el ancho de las dos y que aca-

bará en una punta más roma, constituyendo lo que en construcción naval se conoce como escarpe. El caso contrario puede producirse en curvas de mayor longitud, en las proximidades de la popa, y entonces habrá que recurrir a unas piezas que se colocan entre los espacios que se producen entre dos hiladas y que reciben el nombre de atunes.

Si el forro se ha realizado con madera de buena calidad, mostrando las cabezas de las clavijas que clavan o simulan clavar la tablazón y si el trabajo ha sido hecho con minuciosidad y exactitud, el resultado obtenido satisfará al más exigente. Entonces, el autor se sentirá reacio a enmascarar aquella labor de ajuste y acabado con pinturas. Personalmente, creo que, mientras sea posible, deberá dejarse al descubierto la madera, con toda la belleza de su estructura.

Aún puede conseguirse una mejor representación del forro si antes de colocar cada hilada en su sitio se ha provisto uno de sus cantos con una tira de papel negro del que antes solía envolver las placas radiográficas, que así quedará incluido en la costura del forro exterior o de la tablazón de la cubierta. El lijado final, para el acabado del casco, lo dejará convertido en una fina línea que simulará con justicia el calafateado entre las tracas. Si se decide dejar la madera visible, es conveniente protegerla con una capa de barniz tapaporos nitrócelulósico, diluido con disolvente universal, en proporción de una parte del primero por seis u ocho del segundo, siempre aplicándolo sobre superficies rigurosamente lijadas y hasta pulidas, con lo que se conseguirá un acabado satinado libre de reflejos. ■ JAVIER PASTOR QUIJADA.

NAUFRAGIOS

En 1963, la editorial Espasa-Calpe, S. A., de Madrid, publicaba el libro "Pedro de Valdivia o la novela de Chile", fruto de los diez años de permanencia en aquel país del embajador don José M. Doussinague.

El libro, de denso contenido, es un bello recorrido por la tierra chilena, por su paisaje y por su historia, a través de los cinco capítulos de que consta y que él ti-

tula, sucesivamente, "La novela de la cordillera", "La novela del desierto", "La novela de las ciudades", "La novela de la selva" y "La novela del mar".

Precisamente de "La novela del mar", dedicada al mundo alucinante de navegaciones y naufragios, hemos seleccionado el texto que ofrecemos a nuestros lectores.

En la mañana del 25 de julio de 1770, el capitán Ezpeleta, que mandaba la fragata San José, procedente de Cádiz, divisó al garete a más de dos leguas de la costa, entre Talcahuano y Valparaíso, otra nave que también había partido de Cádiz poco antes, el Oriflama. No había señal alguna de vida a bordo y el capitán Ezpeleta mandó un bote a inspeccionar lo que pudiera ocurrir allí. Subieron a bordo del Oriflama y encontraron un macabro espectáculo: los hombres todos tendidos por el suelo, muertos los unos, moribundos los otros, hasta el número de ciento seis, mientras otros treinta, enfermos graves también, ya incapaces de moverse y de manejar la fragata, apenas se bastaron a hacer saber que el hambre y una epidemia los habían reducido a aquel último extremo, no sin antes haber arrojado por la borda otros setenta y seis cadáveres. Volvieron en su chalupa los del San José a informar al capitán, el cual dio orden inmediata de preparar los socorros indispensables, pero un fuerte viento distanció a los dos barcos hasta la caída de la tarde. Cuando ya parecía que iba a ser posible acudir en su auxilio, se vio que el Oriflama izaba todas sus velas como si de golpe la tripulación hubiera sanado, y apenas anochecido se encendieron las luces, incluso las de las cofas, y navegando con viento fresco se alejó hacia el horizonte, seguido largo rato por el San José, hasta que se perdió de vista para no volverse a saber nunca nada de él. En toda la costa chilena del Pacífico se recuerda el caso del Oriflama.

Con su silueta se confunde, entre las brumas y los chubascos incesantes, en la nebulosa de los cerebros marineros embotados por la fatiga de la incesante lucha contra las tempestades, la leyenda del Caleuche. El Caleuche es el buque fantasma que navega perpetuamente entre los canales desde el cabo de Hornos hasta el golfo del Corcovado. En este último se encuentra el llamado cementerio de buques, sembrado de mástiles y despojos de los innumerables que desaparecieron allí, donde bate el océano con rabia ininterrumpida. El viaje del Caleuche es eterno, y en su sentina se guardan fabulosas riquezas que se complacen bocanivamente sus tripulantes —tripulantes que han dejado atrás todos los límites de la ancianidad

y caminan sobre un solo pie— en regalar a quienes ganan su simpatía. Se cuenta de un vecino de Chonchi que logró entablar amistad con ellos y a quien dejaban de tiempo en tiempo grandes sumas de dinero, aunque sólo los había visto una vez en su vida. Porque al Caleuche no se le puede ver más que el Viernes Santo, el mismo día, por cierto en que —otoño, viento seco y calor del Ecuador, diafanidad de horizonte— se ven todavía, según afirman los habitantes del Sur chileno, las torres de oro y plata de la Ciudad de los Césares y aquella ciudad invisible de La Serena, fundada por un príncipe inca. Navega el Caleuche con sus velas rojas, y de noche hay quienes creen haber llegado a ver muy a lo lejos su silueta con todas las luces encendidas torciendo un promontorio por el que se emboca alguno de los canales.

No existe en su caso, como en el Oriflama, la tragedia de la peste implacable que no deja un solo superviviente y obliga a los cadáveres a realizar la maniobra en el velamen; en el Caleuche sonríe la esperanza de unos tesoros inagotables que están a disposición de los que alcanzan a ponerse en contacto con sus bondadosos, viejísimos y sonrientes tripulantes. En Santiago, los almirantes y oficiales retirados tienen su club, al que han dado el nombre del buque fantasma, sin duda aludiendo a la valiosa, riquísima carga de conocimientos náuticos y de amor al mar de estos marinos chilenos, y también a causa de su carácter acogedor y buen humor inagotable.

Los canales... Hay más de setecientas millas de canales entre selvas vírgenes, tan espesas, que nadie ha penetrado en ellas aún. Canales al pie de los ventisqueros, que deslizan hacia el mar poco a poco enormes masas de hielo en forma de ríos crujientes, blanquísimos; canales que de pronto terminan y obligan a volver atrás entre montañas inmensas que ascienden directamente desde las aguas turbias de resaca hasta las nevadas cimas de dos mil quinientos, de tres mil metros. Hay bosques nevados perpetuamente en los que se esconden el puma leonado o gris y las grandes manadas galopantes de guanacos y su hermano el huemul que —se dice— muere en pocos días irremediablemente en cautiverio, por lo que Chile, co-

mo símbolo de la libertad, lo ha elevado a su escudo.

Naufragan los barcos, naufragan hoy con el vapor y el petróleo como en tiempos de las leves carabelas y los galeones que salían de Sevilla cargados de mercancías. Naufragan al penetrar en el estrecho de Magallanes con los vientos del Polo de proa, y en las rápidas corrientes del estrecho o del canal de Beagle, o del paso Brecknock, muy temido por los marinos, y al doblar el faro Evangelistas (islotes desamparados en pleno océano Pacífico, que marcan la embocadura del estrecho, sólo habitados por los torneros), o frente a las Fúrias Orientales u Occidentales, peñones que bordean aquel paso, o al pie del monte Fantasma, o junto a la isla Negra, altísima y enhiesta torre de roca viva, uno de los trechos más peligrosos para los que navegan por el Sur de Tierra del Fuego. No lejos de puerto Aysén, por el canal de Moraleda, naufragó una vez uno de esos navíos incontables que han pavimentado el fondo de los canales con los bienes y las vidas de sus navegantes; se salvaron, sin embargo, dos que penetraron en tierra hacia el interior, viendo cómo desde las alturas se precipitan al mar inmensos saltos de agua y marchando a la aventura sin saber a dónde por las márgenes del seno Aysén y del río que en él desemboca. No sabían que por el rumbo que llevaban, poco más allá les esperaba la cordillera con sus constantes temperaturas de quince grados bajo cero, en donde, agotados y ateridos, hubieran sucumbido. De pronto hallaron una de esas grandes cascadas de más de cincuenta metros de alto que se abre en forma de manto y azulea en la fantástica caída, y como envuelta en ella vieron surgir la imagen de la Virgen María, que, con un gesto, les indicó que regresaran a la desembocadura del Aysén, salvándoles de una muerte segura. Desde entonces se llama aquella la cascada de la Virgen.

Naufragó, igualmente, en julio de 1849, el Joven Daniel, más al Norte, entre punta Galera y punta Tucapel, en territorio araucano. En él iba un matrimonio con su nena de pocos meses. Sólo se salvó la mujer, una bella joven, Elisa Bravo, que según se supo dos años después, apresada por los mapuches, pasó a poder de un cacique de Toltén,

NAUFRAGIOS

quien la internó hacia la cordillera. Partieron expediciones de socorro en busca de la infeliz muchacha, que quizás hubiera preferido seguir la suerte de los demás tripulantes del bergantín Joven Daniel, pero cuya historia verídica dio lugar a que se fuera explorando y ocupando poco a poco la Araucanía; historia que ha quedado flotando entre las novelas de la costa chilena y ha inspirado los cuadros y las narraciones de pintores y literatos.

Famosos son los naufragios de las primeras expediciones descubridoras de ese extremo austral de América en que parece hallarse la guarida de los huracanes. De Sevilla salió Fernando de Magallanes, noble portugués al servicio de España, con cinco naves y doscientos treinta y nueve hombres, el 10 de agosto de 1519, y sólo el 21 de octubre del año siguiente embocó el estrecho. Se había perdido ya uno de los barcos, el Santiago; otro, el San Antonio, se sublevó y regresó a España. El 27 de noviembre, por fin, asoman los tres restantes al océano Pacífico para ir a descubrir las islas Marianas y Filipinas. Poco después, moría Magallanes en un combate contra los aborígenes, y Juan Sebastián Elcano fue el llamado a terminar la gran expedición, desembarcando en Sevilla el 9 de septiembre de 1522 de la nao Victoria, la única que le quedaba, con dieciocho supervivientes.

El Emperador Carlos V entregó entonces a fray García Jofre de Loaisa, comandador de la Orden de San Juan, el mando como capitán general de una armada que debía ir a las Molucas llevando como piloto mayor a Elcano, a quien no se dio la autoridad suprema por ser de condición modesta, entendiéndose, después de las revueltas y luchas que hubo en la flota de Magallanes, ser necesario un personaje de gran prestancia y nobleza. Ahora eran siete buques con cuatrocientos cincuenta hombres, y todo lo preparó Elcano con dos hermanos suyos y tres supervivientes de la primera vuelta al mundo.

El 14 de enero de 1526 penetraban en el estrecho que lleva el nombre de Magallanes contra la voluntad de éste, que le bautizara con el de Todos los Santos. Al acecho la tempestad. Ya antes había conseguido separar en dos grupos a los expedicionarios que, sin embargo, después de algún tiempo volvieron a reunirse, aunque ahora faltaba una de las naves, la primera víctima magallánica, la Sancti Spiritus. Pareció amainar, pero no fue sino un respiro para que el huracán recuperara fuerzas arrastrando fuera del estrecho a la San Lesmes, primero; a las demás, poco después. Se vieron obligados a refugiarse en el río de Santa Cruz, Patagonia, para reparar los daños, si bien la San Gabriel, esta vez también a causa de una rebelión,

regresaba a Brasil, mientras la Anunciada decidía por su cuenta ir a las Molucas por el cabo de Buena Esperanza, sin que se volviera a saber de ella.

Nuevamente esperaba a la entrada del estrecho, que se alcanzó el 26 de mayo, el vendaval antártico que separó a los buques para siempre, quedando Loaisa y Elcano solos con la Santa María de la Victoria: se había perdido también la San Lesmes. El hambre, las enfermedades, la lucha contra los vendavales siempre adversos, agotaron al comandador fray García Jofre de Loaisa, y poco después de su fallecimiento, moría también en el océano Juan Sebastián Elcano.

Santiago de Guevara mandaba el pequeño patache Santiago, que el temporal alejó del buque de Loaisa y Elcano, pero que pudo llegar, sin embargo, al Pacífico. Santiago de Guevara traería luego la noticia de que la costa sudamericana seguía por ese océano la dirección aproximada del meridiano, sin extenderse hacia el Oeste. Desde el 1 de junio de 1526, en que se separó de la Santa María de la Victoria, Santiago de Guevara fue navegando de Sur a Norte a la vista de la costa chilena cuando aún nadie conocía la existencia ni de ese país ni de Perú, siendo el primero en rodear todo el continente sudamericano para ir a echar el ancla en Tehuantepec. De Santiago de Guevara, el primer navegante de quien desde los días del Génesis se sabe que recorrió lo que hoy es Chile en toda su extensión, no se conserva memoria. Ningún accidente o región costera lleva su nombre, como tampoco el de fray García Jofre de Loaisa, ni el de Juan Sebastián Elcano —salvo un islote del grupo de Evangelistas—, ni el de Francisco de Hoces, capitán de la San Lesmes, que, por su lado, cruzó también el estrecho y salió al océano Pacífico para perderse luego; ni del muchacho Andrés de Urdaneta, pajecillo que iba a las órdenes de Elcano, luego famoso en la Historia.

Temió Pedro de Valdivia, veinte años después, que alguna otra expedición llegase siguiendo quizás la ruta de Santiago de Guevara, con nombramiento oficial del Rey de España que le permitiera bajar a tierra a establecerse en cualquier parte del Sur de Chile más allá del Reloncaví, adonde él había llegado, creando, tras una nueva conquista y afortunada colonización, otra nación diferente. El veía lejos en la distancia y en el tiempo, y su genio lo tenía todo previsto, incluso la actitud que le correspondería tomar en tales circunstancias. No sería, no, un rebelde que entrara en lucha con el recién llegado, y si por evitarlo sucediese que las circunstancias le pusieran en el caso de retirarse ante él, "no quiero salir —escribirá al Emperador el 4 de septiembre de 1545— con más hacienda de saber que en ello se sirve a Vuestra Magestad, porque de nuevo en calzas y jubón con mi espada y capa tornaría a emprehender con mis amigos a quien no he satisfecho lo que es justo y merecen,

a hacer nuevos servicios a Vuestra Magestad". ¡Qué bien sabía escribir! De nuevo en calzas y jubón, con mi espada y capa, es decir, sin tener si quiera una armadura, después de haberlo perdido todo, animoso, incapaz de descorazonarse, buscaba por otra parte dónde continuar ejerciendo su oficio de gran jefe militar y gobernante. Había demostrado ya que a él no le importaba el enriquecerse, sino que "aquellos en que más pudiere servir —continúa escribiendo— estimo ser mi mayor prosperidad y camino de salvación".

Los marinos, los hombres de la conquista, sabían muy bien por dónde se andaban, y Pedro de Valdivia, conociendo la expedición de Magallanes y la de Loaisa, desde que al Sur de Tacna penetrara en el desierto en 1540, por el paralelo 18, tenía la mirada fija en el estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego, paralelo 53. En cuanto pudo escogió su hombre: Francisco de Ulloa y Soto, que había sido teniente de Hernán Cortés y tomado parte en varios descubrimientos por mar hacia el Norte de Méjico. Pedro de Valdivia lo que no tenía era ilotas que enviar a recorrer la ruta de Santiago de Guevara en sentido inverso, pero cuando se pudo hacer con un navío de regular porte y otros dos pequeños, entregó su mando a Francisco de Ulloa, que zarpó el 27 de octubre de 1553 rumbo a la Antártida, por orden del gobernador.

Tras una navegación de veintitrés días, penetró en el estrecho de Magallanes y lo reconoció y recorrió en gran parte, aunque sin asomarse al Atlántico, regresando a la ciudad de Valdivia, de donde había partido, pocos días después de aquél en que el gran conquistador de este nombre moría en Tucapel. Francisco de Ulloa y Soto es el primer marino que partiendo de Chile recorre la costa que hoy pertenece a este país hasta avistar la Tierra del Fuego y regresa incorporando esos mares y tierras, en una extensión de más de mil quinientos kilómetros en línea recta, a la autoridad que tendría su sede en Santiago del Nuevo Extremo.

Pedro de Valdivia, a quien se encuentra siempre avizorando todos los horizontes de Chile para muchos siglos, temía con razón que algún joven emprendedor bienquisto en la Corte obtuviese una autorización de descubrir y poblar en la Patagonia. La obtuvo, en efecto, Simón de Alcazaba, portugués, que entró de paje a servir a Carlos V y, logrado el documento que le autorizaba a gobernar las tierras que hubiese más allá de la concesión hecha al adelantado don Pedro de Mendoza, se presentó ante el estrecho de Magallanes en enero de 1535. En pleno verano las tormentas lo empujaron hacia afuera, de tal modo que le fue imposible seguir adelante. Y también tras las pizadas de Pedro de Valdivia hallamos siempre las de su sucesor, don García Hurtado de Mendoza. ■

Portada y selección de texto: JOSE ASENJO SEDANO.

AVISOS

CAMBIOS DE DOMICILIO

● Pese a los reiterados avisos que hemos venido publicando en estas páginas acerca de la necesidad de que todo suscriptor que cambie de domicilio y desee continuar recibiendo la revista debe indicarnos con toda claridad tanto las señas nuevas como las antiguas (completas en ambos casos), a la administración de HOJA DEL MAR llegan todavía numerosas cartas sin estos requisitos.

Lamentándolo mucho, hemos de advertir que no se formulará ningún cambio de domicilio si no contamos con los datos dichos, ni podemos mantener correspondencia sobre este tema. ■

SUSCRIPCIONES

● En los últimos meses se han producido numerosas peticiones de suscripción a HOJA DEL MAR, que no pueden ser satisfechas con carácter general, ya que la suscripción a la revista está cerrada.

En diversas ocasiones se abrieron amplios plazos de suscripción, que fueron atendidos en todos los casos, por lo que entendemos que se ha cubierto el cupo de lectores a quienes específicamente va dirigida la revista. No obstante, podría ocurrir que algunos trabajadores del mar, de nueva incorporación a esta actividad, hayan quedado al margen de los mencionados plazos de suscripción y deseen recibir la publicación en sus domicilios. Al efecto, HOJA DEL MAR atenderá las peticiones de alta cuyos remitentes acrediten, de alguna forma, que son, efectivamente, trabajadores del mar, y en todo caso aquellas que vengan tramitadas por las delegaciones provinciales y locales del ISM y las Cofradías de Pescadores. ■

COLABORACIONES ESPONTÁNEAS

● La amabilidad de nuestros lectores hace que continuamente recibamos colaboraciones espontáneas de todo tipo, incluso fotográficas y dibujos. Cualquier información es bien recibida en esta casa, pero deben comprender estos colaboradores que razones de espacio, estructura de la publicación, etcétera, impiden que, en la mayor parte de los casos, podamos dar acogida a sus valiosas aportaciones.

Creemos un deber por nuestra parte advertir que en línea con las normas que se siguen en todos los medios de comunicación, no podemos garantizar la publicación de las colaboraciones espontáneas ni mantener sobre las mismas correspondencia. Declinamos también, a su vez, cualquier responsabilidad sobre la conservación o devolución de estos originales no solicitados, sean de la clase que fueren. ■

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Pedidos (contra reembolso) al Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.



TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE. ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"

Motores Diesel y eléctricos - Calderería - Soldadura - Instalaciones - Carpintería y Ajustaje - Servicio oficial

DEUTZ - OTTO LEGITIMO, para Valencia y provincia.



VICENTE BRULL, 22 y 24
FRANCISCO CUBELLS, 38
Teléfono 67 01 27
VALENCIA (Grao)

MOTOR DIESEL MAQUINISTA M-835

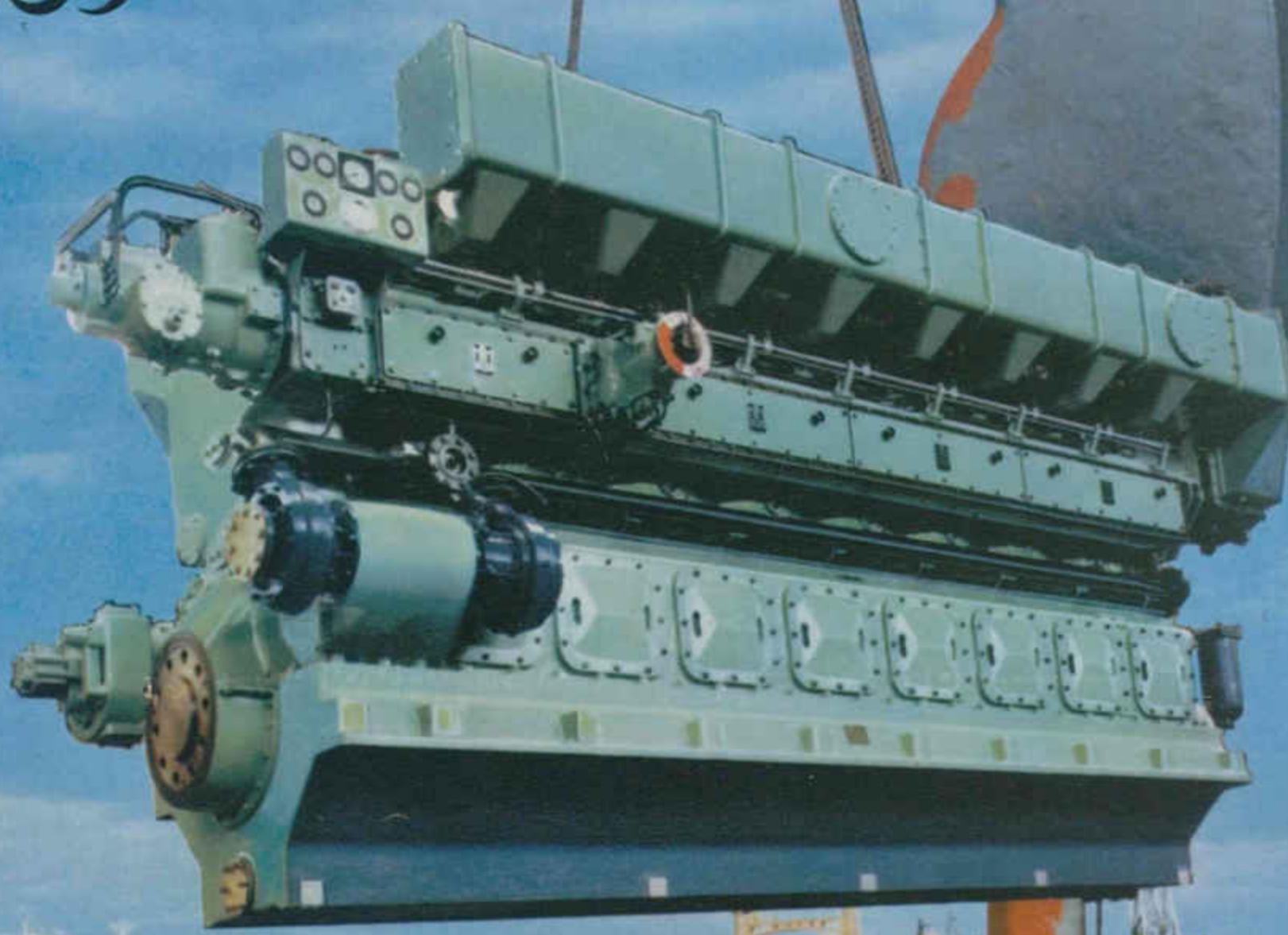
DATOS TECNICOS

Potencia efectiva: 2.350 CVE a 375 r.p.m.
(Servicio continuo) 2.500 CVE a 400 r.p.m.
2.650 CVE a 428 r.p.m.
2.800 CVE a 450 r.p.m.

Cilindrada unitaria: 44,25 litros.

Cilindrada total: 354 litros.

Potencia por cilindro: 350 CVE a 450 r.p.m.



LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA S.A.

C. Fernando Junoy, 2, Teléfono 345 57 00, Barcelona 30, Apartado de Correos 94, Telegr. MAQUINISTA, Telex: 54539