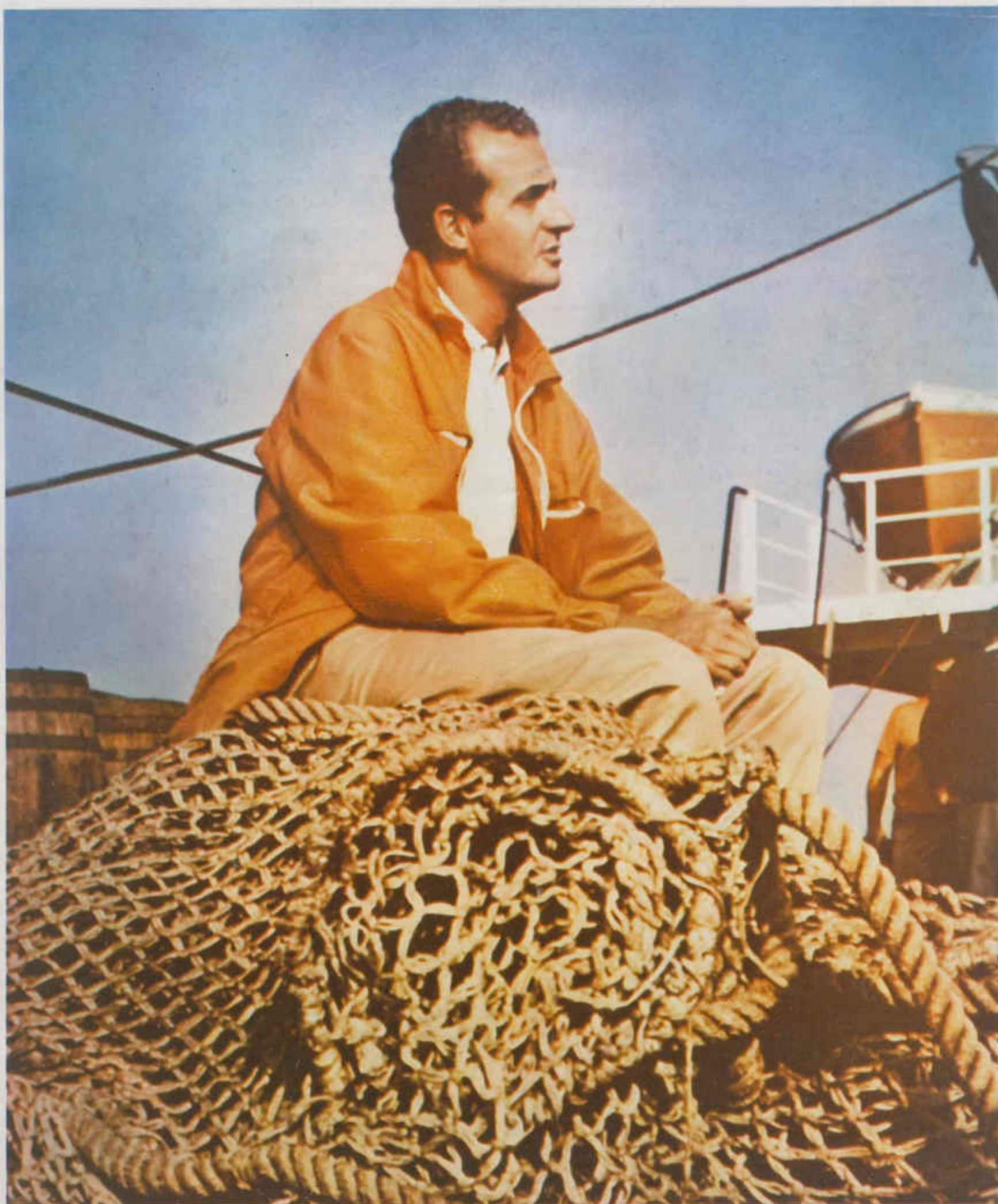


hoja del mar

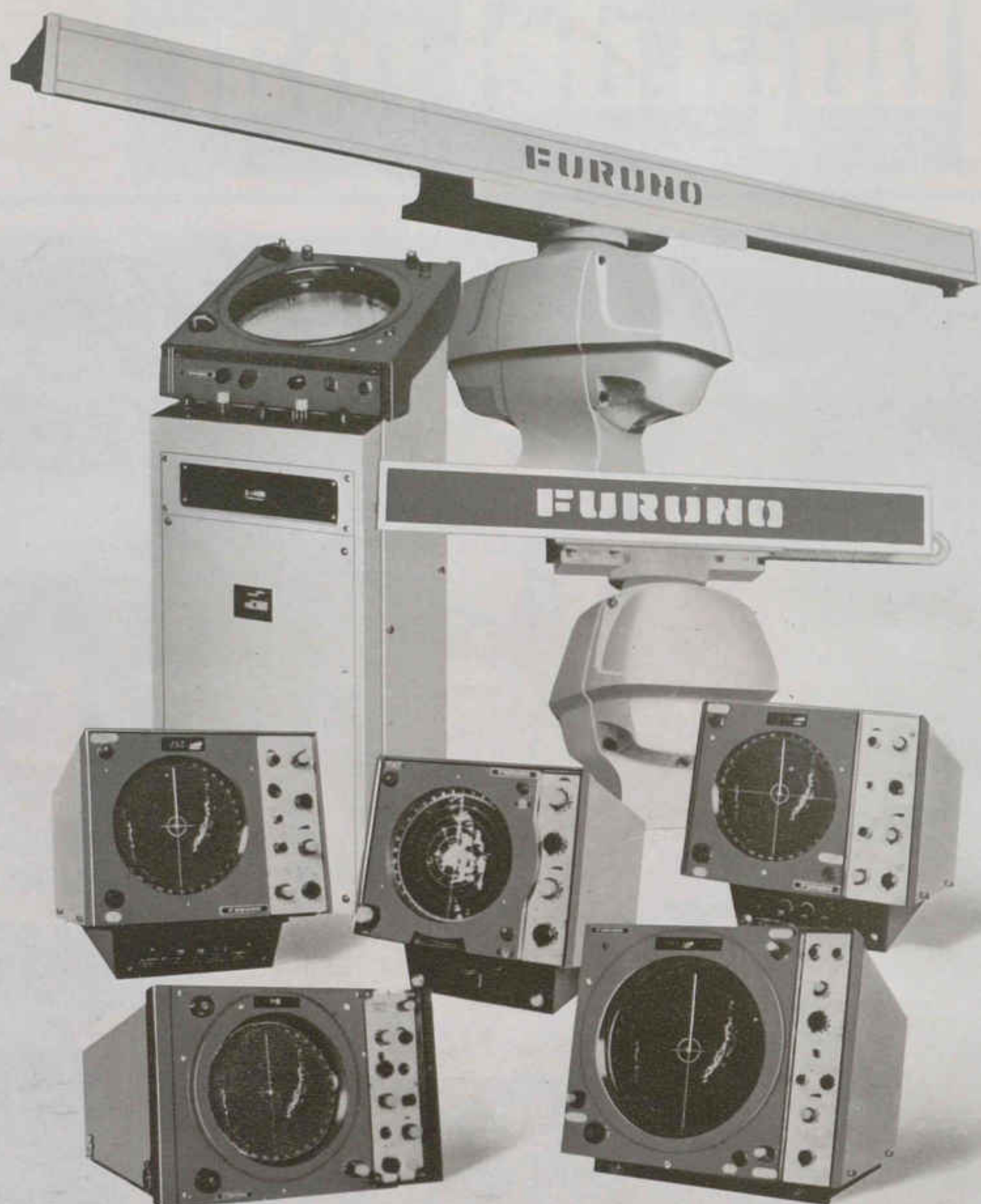
NUMERO 179

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



A todo le gusta del mar, con mi felicitación
en el día de la Virgen del Carmen.

Mercedes V
1980.



FURUNO es el radar líder en la tierra, para andar por el mar

Más de 50.000 radares FURUNO han sido probados donde realmente cuenta... a bordo de todo tipo de buques, trabajando en todos los océanos del mundo. Después de todo, en 30 años hemos

suministrado más equipos electrónicos a más armadores que casi todos los demás del mundo. Por algo será

FURUNO. Tecnología del mañana, hoy

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

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

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales Puertos Españoles

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. Harquindey.

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.

ESPAÑA QUIERE UN ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS HASTA EL INGRESO EN LA C.E.E.

■ Declaraciones del ministro de Transportes y Comunicaciones.

MADRID.—"Con la prórroga de siete meses, lograda con Marruecos, se han mejorado las relaciones para poder alcanzar un acuerdo estable para tres o cinco años, hasta el ingreso de España en la CEE, período en el que se reestructurará nuestra flota y se comprobará si los beneficios pesqueros superan los perjuicios del paso de cítricos marroquíes por la Península", manifestó el ministro de Transportes, José Luis Álvarez, en el curso de una rueda de prensa a la que también asistieron el secretario de Estado para Asuntos Exteriores, Carlos Robles Piquer; el secretario de Pesca y Marina Mercante, señor Aldasoro, y el director general del sector, Gonzalo Vázquez.

El titular de Transportes señaló que "el sector pesquero va a ser apoyado por la Administración, porque supera al de cualquier país de la Comunidad, y porque genera empleo joven", pasando luego al planteamiento global de los caladeros españoles, que dividió en nacionales (donde se produce un tercio de las capturas) y tradicionales (donde se producen los dos tercios restantes).

El señor Álvarez afirmó que durante años "se ha sobrepescado en los caladeros nacionales, aunque son aún recuperables", para lo cual el ministro prometió proteger y fomentar los cultivos marinos, aumentar la vigilancia en los caladeros para hacer cumplir las leyes vigentes, colaborar con las cofradías y organizaciones pesqueras, así como la puesta en marcha del Fondo de Regulación y Ordenación Marítima, que tiene por objeto colaborar con la pesca de bajura con medidas como las financiaciones de temporada.

MARRUECOS

Ciñéndose a la prórroga del Acuerdo, José Luis Álvarez informó que en aquel lugar faenan, actualmente, 1.226 barcos españoles, y que en concepto de contrapartidas se abonará a Marruecos el canon correspondiente, con un incremento del 10 por 100. Sobre el mismo tema, el señor Robles Piquer intervino para expresar su convicción de que, en adelante, "no se podrá aspirar a nuevas prórrogas, siendo

necesario la negociación de un convenio, tratado globalmente y con perspectivas de tres o cinco años".

FRANCIA

Sobre los apresamientos de los merluceros de Fuenterrabía por la patrullera francesa "Ancelle", el señor Álvarez informó de las gestiones que se están haciendo cerca de las autoridades francesas, señalando que, de momento, los citados merluceros "han comprendido el problema y están colaborando mucho a su resolución no faenando en las aguas de los incidentes".

Respecto a Portugal, el titular de Transportes manifestó que el vecino país "ha aceptado la propuesta española de que la captura de crustáceos alcance una proporción del 60 por 100, en lugar del 20, como estaba establecido".

En la misma rueda de prensa se trató también del incidente registrado con el buque ecologista "Green Peace", señalando el señor Álvarez que "éste debía ir a interrumpir las capturas de Rusia o de Japón, que han ido a pescar ballenas a los centros de reproducción, en la Antártida, y tienen un elevado volumen de pesca, y no a España, que sólo puede capturar 143, y hasta el momento ha logrado 40".

POLISARIO

El secretario de Estado para Asuntos Exteriores, Carlos Robles Piquer, afirmó, respecto a este tema, que el Gobierno "está utilizando todas las vías a su alcance para lograr la liberación de los tripulantes del 'Gargomar', aunque lo que no vamos a hacer es negociar con el Frente Polisario, que es lo que ellos buscan", añadiendo que no se puede culpar al Gobierno de lo ocurrido. "Se ha tratado —manifestó— de un acto de piratería. Yo no dije nunca que los miembros del Frente Polisario sean tan terroristas como los de ETA. Lo que afirmé, y sigo afirmando, es que los raptos del barco cometieron un acto de terrorismo, como lo pudo ser, por ejemplo, el secuestro de Javier Rupérez". ■

Los pesqueros españoles pueden seguir faenando en aguas comunitarias

MADRID.—Los pesqueros españoles que faenaban en aguas comunitarias podrán seguir sus actividades, según fuentes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La continuidad en la actividad de estos barcos obedece a la reciente publicación por la comisión competente de la CEE del acuerdo correspondiente al segundo período de seis meses que regulará las actividades pesqueras de los barcos españoles en dicha zona.

Las licencias correspondientes han llegado a Madrid, procedentes de Bruselas, y, en breve, serán entregadas a sus respectivos beneficiarios. Entre tanto, es intención de las autoridades pesqueras españolas transmitir radiofónicamente y de forma intermitente la numeración de la licencia que a cada beneficiario corresponde, salvaguardando así a sus beneficiarios de posibles contratiempos.

Las condiciones que dicho acuerdo recoge son las siguientes: de altura, 158 licencias para arrastreros y diez para palangreros, que representa en total alrededor de 500 barcos.

De bajura, 50 licencias para pincho (pesca de caña) y 120 para cebo vivo.

Por último, las licencias correspondientes a los barcos de las flotas atunera y sardinera, se espera que lleguen próximamente. ■

PERMISOS TEMPORALES PARA PESCAR EN AGUAS MARROQUÍES

MADRID.—Una resolución de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante, que publicó el "Boletín Oficial del Estado" el 17 de julio, establece las condiciones que habrán de cumplir los buques españoles con licencia para pescar en aguas marroquíes para que se les concedan permisos temporales de pesca. El texto íntegro de la disposición dice así:

"En uso de las competencias atribuidas a esta Dirección General de Pesca Marítima por los artículos cuarto, apartado 4, y sexto del Real Decreto 681/1980, de 28 de marzo, sobre ordenación de la actividad pesquera nacional, vengo a resolver lo siguiente:

1. Para pescar en aguas de Marruecos, conforme al Canje de Cartas firmado el día 30 de junio de 1980, será necesario disponer de la correspondiente licencia de pesca expedida por las autoridades marroquíes.

No obstante lo anterior, hasta que las autoridades marroquíes extiendan las licencias, bastará con figurar en las listas de buques que entregue la Administración española a Marruecos.

2. Depositar a nombre de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante la cantidad correspondiente por cánones en proporción al tonelaje de registro bruto por buque, conforme a la siguiente tabla:

— Para buques arrastreros, cerqueros, palangreros y otros artes, al Norte de Cabo Noun, 2.299 pesetas por tonelada de registro bruto, para barcos superiores a 100 TRB, y 1.342 pesetas por tonelada de registro bruto para buques inferiores a 100 TRB.
— Para sardinales al Sur de Cabo Noun, 1.529 pesetas por tonelada de registro bruto.
— La flota artesanal al Sur de Cabo Noun, 957 pesetas por tonelada de registro bruto.
— Los buques que faenan el cefalópodo al Sur de Cabo Noun abonarán 2.101 pesetas por TRB, si son buques de fresco, y 2.871 pesetas por TRB, si son buques congeladores.
— Los buques de arrastre dedicados a merluza negra, 1.089 pesetas por TRB.

3. Asimismo deberán obtener el correspondiente permiso temporal de pesca previsto en el Real Decreto 681/1980, de 28 de marzo, sobre ordenación de la actividad pesquera nacional.

4. No obstante, ante las dificultades mecánicas de expedición de los documentos acreditativos de los permisos temporales de pesca, a los efectos del Real Decreto citado, se concede tal permiso temporal a todos los buques que en tiempo y forma cumplan los requisitos establecidos en el Protocolo Provisional de Acuerdo de Pesca con Marruecos.

5. Las Comandancias de Marina sólo despacharán para pescar en Marruecos, con indicación, en todo caso, de si la zona autorizada se encuentra al Norte o al Sur de Cabo Noun, a los buques con permiso temporal de pesca, que serán todos los comprendidos en las listas que se remitan a las autoridades marroquíes.

6. La obtención del permiso temporal de pesca supone que el armador en cuestión acepta cumplir todas las obligaciones, sin excepción alguna, que se deriven de los compromisos pesqueros contraídos por el Gobierno con Marruecos.

7. El uso indebido del permiso temporal de pesca será sancionado conforme al artículo 7 del Real Decreto 611/1980, de 28 de marzo, sobre ordenación de la actividad pesquera nacional.

Madrid, 1 de julio de 1980.—El director general, Gonzalo Vázquez Martínez". ■

Por endurecimiento de la postura canadiense

Regresan nuestros bacaladeros

VIGO.—De las 19 parejas de "bous" que en la actualidad faenaban en caladeros canadienses, dedicados a la captura del bacalao, 14 han emprendido el regreso a su puerto de origen, debido al endurecimiento de las medidas adoptadas por las autoridades del Canadá y al reciente apresamiento de cinco parejas, a las que se les han impuesto fuertes sanciones y decomiso de sus capturas, informa el "Faro de Vigo".

Con este motivo se reunirán en Vigo las Asociaciones de Armadores del País Vasco y Galicia para adoptar decisiones que hagan frente a esta situación, ya que los barcos vascos y gallegos que vienen faenando en aguas canadienses eran 46, con capacidad para extraer un total de 200.000 toneladas de bacalao por año. ■

Portugal apresa dos pesqueros por exceso de capturas

HUELVA.—Dos barcos pesqueros con base en Ayamonte y Huelva, respectivamente, el "Yurret" y el "Calixto", fueron apresados en caladeros portugueses, según ha trascendido en medios pesqueros de esta ciudad.

Según parece, los apresamientos se han producido por estar faenando las dos embarcaciones en aguas jurisdiccionales portuguesas con un contingente de capturas de mariscos superior al establecido en los acuerdos en vigor entre España y Portugal.

El "Yurret" y el "Calixto", con sus correspondientes tripulaciones, han sido llevadas al puerto lusitano de Faro, al que se han desplazado representantes de los armadores para gestionar su inmediata liberación tras satisfacer la multa impuesta por las autoridades portuguesas. ■

Procesado el capitán del "Rainbow-Warrior"

EL FERROL (La Coruña).—La autoridad de Marina ha dictado auto de procesamiento contra el capitán del buque ecologista "Rainbow-Warrior", el inglés John Castle, por un supuesto delito de coacción al ballenero "Ibsa III", en aguas jurisdiccionales españolas y posteriormente en aguas de zona económica exclusiva, al que impidió la captura de ballenas.

Mañana llegará a esta ciudad el abogado Jesús Miralpeis para hacerse cargo de la defensa del capitán.

El segundo oficial no está autorizado a abandonar el buque, por haberse negado a prestar declaración ante el juez instructor de la causa. Este oficial, de nacionalidad holandesa, ha remitido un escrito al juez en el que afirma que si el "Rainbow-Warrior" no queda en libertad, iniciará una huelga de hambre.

Por otra parte, el diputado socialista Enrique Múgica mantendrá una entrevista con el ministro de Defensa para interesarse por la situación del buque y su tripulación.

Tiene también prevista su llegada a El Ferrol el dirigente del movimiento "Green-Peace", Reny Parmentier, procedente de Madrid, donde estuvo estos últimos días.

PRIMER PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL ESPAÑOLA

MADRID.—Dentro de unos días acaba el primer año del Primer Plan de Investigación de la Plataforma Continental española, en el que intervienen cinco centros de investigación de tres Ministerios españoles y considerado como el planteamiento más ambicioso y realista realizado hasta ahora.

La coordinadora de este programa, la doctora en Biológicas Josefina Castellvi Piulach, del Instituto de Investigaciones Pesqueras del CSIC, ha declarado que el conocimiento de la plataforma continental es fundamental por varios motivos; entre ellos cita:

— El desarrollo máximo de habitabilidad está en las costas, sobre todo en un país privado de grandes ríos como el nuestro. Como la plataforma continental es la prolongación natural y necesaria del litoral, no puede pensarse en una ordenación adecuada del territorio sin su conocimiento.

— Este conocimiento, primero, es fundamental para la conservación y aprovechamiento nacional de nuestras posibilidades de pesca, ya que el pez no está aislado en la Naturaleza, depende de una determinada flora y una fauna que un uso irracional de la costa podría dañar gravemente.

— Ello nos lleva a realizar también un estudio bacteriológico, una evaluación de los metales pesados existentes, de los plaguicidas, es decir, podemos cubrir los tres agentes máximos de la contaminación costera: el vertido indiscriminado de las aguas residuales al mar de ciudades y urbanizaciones turísticas, los desechos industriales y la contaminación generada por la agricultura.

— La plataforma continental es una posible fuente de recursos naturales mineros de todo tipo que no puede desdenarse.

— El estudio de corrientes nos permitirá conocer la dinámica de las aguas para saber cómo se distribuyen. Es un factor fundamental para la lucha contra la contaminación.

— Nos permitirá, mediante la utilización de los satélites artificiales, inter-

pretar una serie de variables para un conocimiento diario y sistemático del estado de la costa.

Participaba además el Laboratorio de Meteorología Atlántica de Miami, de los EE. UU., y el programa está financiado dentro del Convenio de Cooperación Científica y Técnica hispano-norteamericano. El costo del primer año de investigación, con cuatro campañas oceanográficas —lo que representa un record—, asciende a 386.000 dólares, unos 27 millones de pesetas. El programa ha sido prorrogado por un año más, aun antes de que finalice, dado su interés, y aunque su aplicabilidad no puede ser muy mediata, es fundamental para la ordenación de nuestras costas y su mejor aprovechamiento.

"Hemos escogido una zona piloto —afirma la doctora Castellvi—, geográficamente restringida, a fin de ensayar todas nuestras metodologías y sacar conclusiones que puedan ser extendidas a todo nuestro litoral".

Esta zona piloto comprende el golfo de Valencia, desde Sagunto a Denia, desde la costa hasta los 200 metros de profundidad, y "pretendemos conocer —añade— todos los puntos estructurales y dinámicos que nos permitan tener una idea global de la plataforma".

El programa se divide en varios subprogramas: de física, hidrografía, geología, tanto sísmica como estratigráfica, biología y sensores remotos.

El programa tiene un precedente realizado algo más al Norte, en el golfo de San Jorge, donde, dice la doctora Castellvi, "fuimos pioneros en la utilización de sensores remotos para la investigación oceanográfica, a fin de interpretar las señales recibidas de los satélites artificiales". ■

MADRID

Lotería de marcas de la Comisión Internacional del Atún

MADRID.—En la reciente lotería de marcas de 1979, organizada por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), se concedieron dos premios de 300 dólares. Uno de ellos correspondió a mister Augustus Genovese (USA), capitán del barco cerquero "White Dove", y el otro a mister Issa Dhiarre (Senegal), tripulante a bordo del barco de cebo francés "Galerna". La lotería se celebró el lunes 2 de junio de 1980 en el Salon Rouge, del Centre de Recherches Océanographiques (COB), Centro Oceanográfico de Investigación, en Brest (Francia).

La lotería se celebró en las reuniones científicas de ICCAT, donde los científicos de los países miembros debatían el Programa Año Internacional del Listado, así como la protección de los túnidos tropicales juveniles.

La marca D-57574 se adjuntó a un atún rojo por científicos norteamericanos el 3 de julio de 1977 a 37° 7' N., 75° 28' O. El pez fue capturado el 7 de junio de 1979 por un barco de cerco norteamericano a 35° 52' N., 75° 18' O. La marca R-0052 fue adjunta a un rabil por CRO-DAKAR (Senegal) el 16 de junio de 1978 a 18° 18' N., 16° 51' O. El pez se recapturó el 12 de mayo de 1979 por un barco de cebo senegalés a 13° N., 17° 45' O.

En los últimos nueve años, los países miembros de ICCAT han llevado a cabo conjuntamente experimentos internacionales en el océano Atlántico. En estos experimentos, los científicos a bordo de los barcos de investigación capturan túnidos vivos y les ponen las marcas, devolviéndolos de nuevo al océano. Las marcas son tubos amarillos pequeños con un dardo en la punta y contienen asimismo los números de identificación y señas donde remitirlas.

En 1980, ICCAT ha comenzado el Programa Año del Listado, motivo por el cual están siendo marcados una gran cantidad de listados, así como túnidos tropicales juveniles. El año próximo se darán dos recompensas más, siendo las mismas de 500 dólares cada una. ■

Ministro de Asuntos Exteriores Inglés

"ESPAÑA ACTUA CORRECTAMENTE EN LA PESCA DE LA BALLENA"

MADRID.—"El Gobierno español está actuando correctamente en la pesca de la ballena", ha declarado en la Cámara de los Lores el secretario de Estado del Foreign Office, lord Carrington.

Según lord Carrington, el "Rainbow-Warrior" está retenido por las autoridades españolas, pendiente del procedimiento judicial que se sigue contra su capitán.

Preguntado el secretario de Estado del Foreign Office si era consciente de la preocupación inglesa por las medidas de preservación de ballenas y otras especies marinas, lord Carrington respondió que el "Rainbow-Warrior" se encontraba dentro de las 200 millas de la costa española y el Gobierno de Su Majestad reconoce el derecho de los Estados de control de la explotación de los recursos vivos del mar dentro de los límites de las 200 millas.

Respecto a la posición española en la

normativa de la captura de la ballena, lord Carrington ha señalado que España es miembro de pleno derecho de la Comisión Interministerial de Pesca de la Ballena, que ha recibido una cuota de capturas y que contra este cupo ha recurrido. En tanto este recurso es considerado, no hay razón para suponer que España se haya excedido en su cuota.

A una pregunta formulada por otro parlamentario británico en el sentido de que si se considera satisfecho de que el Gobierno español hubiera actuado en el marco de los acuerdos internacionales, tanto en lo referente a las 200 millas como en la pesca de la ballena, lord Carrington respondió afirmativamente, añadiendo que "después del apresamiento del barco, la tripulación fue liberada y alojada en un hotel, en tanto que para el capitán se decretaba la libertad bajo fianza".

Angustia del hombre del mar

PONTEVEDRA.—"Nadie ignora que, por las condiciones especiales de su vida, el hombre del mar vive en permanente angustia. Han surgido, en nuestro tiempo, nuevos problemas que impiden el desarrollo tranquilo de su actividad laboral", ha dicho monseñor Cerviño, obispo de Tuy-Vigo, en la contestación a la Ofrenda del Mar, hecha a la Virgen del Carmen, en su santuario de Panjón.

"La inseguridad en el mar y la amenaza de crisis económica en el sector pesquero —afirma el obispo de Tuy— se manifiestan ahora como efecto de la inseguridad y la crisis económica mundial. Por desgracia, no se trata única y exclusivamente de problemas económicos: están en peligro las mismas vidas".

"Desde una perspectiva cristiana —dijo también monseñor Cerviño— rechazamos toda acción violenta. Es por la vía del diálogo, del reconocimiento recíproco de los derechos o del arbitraje aceptado por todas las partes en litigio, como puede salirse al paso de situaciones embarazosas". ■

EL ACUERDO PESQUERO CON SENEGAL

■ Texto íntegro, publicado en el "Boletín Oficial del Estado"

MADRID.—El Gobierno de la República del Senegal y el Gobierno español han firmado un Acuerdo pesquero en el que se establecen los principios para el ejercicio de la pesca de buques españoles en aguas jurisdiccionales de la República del Senegal. El presente Acuerdo, firmado en Dakar el 6 de diciembre de 1979, fue publicado en el "Boletín Oficial del Estado" el pasado día 28 de julio. Por su interés, publicamos a continuación, íntegramente, dicho Acuerdo:

El Gobierno de la República de Senegal y el Gobierno del Reino de España: Vistas las estrechas relaciones que existen entre España y Senegal.

Considerando su interés común en materia de gestión racional, conservación y utilización óptima de los "stocks" de peces especialmente en el Atlántico Centro-Este.

Considerando que el Estado de Senegal ejerce su soberanía o jurisdicción sobre la extensión de las 200 millas marinas a lo largo de sus costas, especialmente en materia de pesca marítima.

Afirmando que el ejercicio de los derechos soberanos por los Estados ribereños en las aguas objeto de la jurisdicción sobre los recursos biológicos, con vistas a la exploración, explotación, conservación y gestión de dichos recursos, debe hacerse conforme a los principios del Derecho Internacional y a las disposiciones del Código de Pesca Marítima del Senegal.

Dispuestos a fundar sus relaciones en un espíritu de confianza recíproca y de respeto a sus intereses mutuos en el campo de la pesca marítima.

Deseosos de establecer las modalidades y las condiciones del ejercicio de la pesca que presente un interés común para las dos partes.

Han convenido lo que sigue:

Artículo 1

El presente Acuerdo tiene por objeto establecer los principios y las reglas que regirán el futuro el conjunto de las condiciones para el ejercicio de la pesca por los buques que batan pabellón español, a partir de ahora denominados buques españoles, en las aguas objeto de la soberanía o de la jurisdicción de la República de Senegal, a partir de ahora denominada zona de pesca de Senegal.

Artículo 2

El Gobierno de la República de Senegal se compromete a autorizar a buques españoles a pescar en la zona de pesca de Senegal en conformidad al presente Acuerdo y a sus anejos.

Artículo 3

El Gobierno de España se compromete a tomar todas las medidas apropiadas con vistas a garantizar el respeto por sus buques de las disposiciones del presente Acuerdo y de las reglamentaciones actualmente en vigor que regulan las activi-

dades de pesca en la zona de pesca de Senegal.

Las autoridades de Senegal notificarán anticipadamente a las autoridades españolas cualquier modificación de dichas reglamentaciones.

Artículo 4

1) El ejercicio de las actividades de pesca en la zona de pesca del Senegal por buques españoles está subordinado a la posesión de una licencia entregada por las autoridades de Senegal.

2) Las autoridades de Senegal entregarán las licencias de pesca a petición del Gobierno de España en las condiciones definidas en el anejo. Dichas licencias son válidas en las zonas definidas en el citado anejo en función de la actividad y del tipo de barco en cuestión.

3) Las licencias son anuales, se entregan para un barco determinado y no son transferibles.

Artículo 5

Las licencias de los buques que utilizan artes de arrastre (marisqueros, arrastreros) serán pagadas por los armadores y entregadas contra recepción de un recibo de pago.

Los importes de las licencias se recogen en el anejo.

El pago de dichas licencias se hace de una sola vez, en el momento de su entrega y de su puesta en vigor, salvo para los arrastreros de pesca fresca, supuesto en el que el pago se hace en la forma en la que se precisa en el anejo.

Para las licencias de los buques atuneros, cuya base está determinada sobre la cantidad pescada en las aguas senegalesas, el importe de la cotización se regulariza al final de la campaña, conforme a la legislación senegalesa actualmente en vigor.

Artículo 6

En contrapartida de las posibilidades de pesca ofrecidas en el marco del presente Acuerdo, el Gobierno español garantizará la entrega al Gobierno de Senegal del importe de las subvenciones debidas por los sectores de pesca españoles interesados, que figuran en el anejo.

Artículo 7

Los productos de la pesca desembarcados en Senegal por buques de naciona-

lidad senegalesa o española que hayan sido objeto de transformaciones en las industrias instaladas en Senegal, recibirán un trato idéntico a su entrada en el territorio aduanero español.

Artículo 8

Todos los barcos autorizados a pescar en las aguas senegalesas, en el marco del presente Acuerdo, deben depositar en la Dirección General de Pesca española una declaración de capturas que será enviada trimestralmente, y en todo caso antes del fin del cuarto mes, a la Dirección de Oceanografía y de Pesca Marítimas de Senegal.

En caso de incumplimiento de dicha disposición, el Gobierno de Senegal se reserva el derecho de suspender la licencia de los buques contraventores hasta el cumplimiento de dicha formalidad. Además, las disposiciones del artículo 49 del Código de Pesca Marítima, relativas a las declaraciones de capturas, podrán ser aplicadas.

Artículo 9

Las dos partes convienen que la mejora de la competencia y de los conocimientos de las personas del sector de la pesca marítima, constituye un elemento esencial del éxito de su cooperación. A tal efecto, el Gobierno español se compromete a acoger nacionales senegaleses en sus establecimientos, y a poner a su disposición becas de estudios y de formación en las diversas disciplinas científicas, técnicas y económicas relativas a la pesca.

Artículo 10

El Gobierno senegalés y el Gobierno español convienen en reforzar su cooperación científica. A tal efecto, los organismos competentes de los dos países coordinarán las investigaciones organizando misiones científicas conjuntas sobre temas de estudio definidos cada año por sus Institutos de investigación, referentes a temas de interés común.

Las investigaciones que tengan aplicaciones prácticas para la protección de los recursos y de su medio ambiente serán consideradas prioritarias.

Los organismos competentes de los dos países intercambiarán las informaciones científicas que puedan contribuir a un mejor conocimiento de las especies.

Artículo 11

Las partes se comprometen a concertarse sea directamente, sea en el seno de organizaciones internacionales, con vistas a asegurar la gestión y la conservación de los recursos biológicos especialmente en el Atlántico Centro-Este, y a facilitar las investigaciones científicas a tal fin.

Artículo 12

En el supuesto en el que la evolución de los "stocks" presente cambios importantes, analizados y constatados por los expertos de los dos países, las dos partes se concertarán antes de la aplicación de toda medida protectora.

La evaluación de la situación tendrá en cuenta los esfuerzos de pesca de otros países, según las especies.

Toda modificación eventual de las posibilidades de pesca previstas en este Acuerdo y en su anejo será compensada.

Artículo 13

Se crea una Comisión Mixta encargada de velar por la buena aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo. Dicha Comisión se reunirá una vez por año, alternativamente, en Senegal y en España.

Podrá igualmente reunirse en sesión extraordinaria a petición de una de las partes, notificada por la vía diplomática.

Artículo 14

Los litigios que nazcan de la aplicación o de la interpretación de este Acuerdo serán solucionados por consultas entre las dos partes. Estas consultas tendrán lugar a nivel diplomático o en el marco de la Comisión Mixta mencionada en el artículo 13.

En el caso en el que las dos partes no estén de acuerdo al finalizar dichas consultas, recurrirán al procedimiento de arbitraje indicado.

En los dos meses siguientes a la fecha en la que una u otra parte haya solicitado oficialmente el arbitraje de un litigio conforme al presente Acuerdo, cada parte designará un miembro del Tribunal de Arbitraje y en los tres meses siguientes a dicha fecha los dos miembros así designados designarán de común acuerdo, y en nombre de las dos partes, como tercer

(Pasa a la pág. siguiente)

EL ACUERDO PESQUERO CON SENEGAL

(Viene de la pág. anterior)

miembro del Tribunal, un nacional de un tercer Estado.

La parte que solicite el arbitraje someterá, en el momento de la instrucción de su demanda, una exposición de los agravios y motivos invocados. El Tribunal de Arbitraje tomará sus decisiones por mayoría de votos fundándose en las disposiciones del presente Acuerdo y sobre las otras reglas del Derecho Internacional.

Sus decisiones vincularán a las partes.

El coste del arbitraje será normalmente sufragado por mitades por cada una de las partes.

Artículo 15

El anejo forma parte integrante del presente Acuerdo y salvo disposición en contrario, una referencia al presente Acuerdo constituye una referencia a su anejo.

Artículo 16

El presente Acuerdo se concluye para un primer periodo de dos años a partir de la fecha de su entrada en vigor. Si no se pone fin al Acuerdo por una de las partes mediante una notificación dada seis meses antes de la fecha de expiración de dicho periodo de dos años, permanece en vigor para periodos suplementarios de un año, a menos que una notificación de denuncia sea dada al menos tres meses antes de la fecha de expiración de cada periodo anual.

Se celebrarán negociaciones entonces entre las partes contratantes para determinar de común acuerdo las modificaciones o complementos a introducir en el anejo.

Artículo 17

El Acuerdo entrará en vigor en la fecha en la que las partes se notifiquen el cumplimiento de los procedimientos internos respectivos necesarios a dicho efecto.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente habilitados a tal efecto, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en Dakar, el día 6 de diciembre de 1979, en doble ejemplar, en lenguas española y francesa, haciendo fe ambos textos.

Por el Gobierno de España,
Salvador Sánchez-Terán,
Ministro de Transportes
y Comunicaciones de España

Por el Gobierno
de la República de Senegal,
Djibril Sene,
Ministro de Desarrollo Rural
de la República de Senegal

Anejo

Las partes en el presente anejo,

Visto el Acuerdo en materia de pesca marítima entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República de Senegal, especialmente sus artículos 2, 3, 4, 5 y 6, han convenido lo que sigue:

A) Número autorizado de buques.

— Para los marisqueros (mixtos y congeladores), un máximo de 39 buques.

— Para los atuneros, un máximo de 42 buques.

— Para la pesca fresca, un máximo de 13 buques.

B) Cánones y formalidades aplicables a la solicitud y a la entrega de licencias.

Los procedimientos aplicables a las demandas y a la entrega de las licencias anuales que permiten a los buques arrastreros que ondeen pabellón español pescar en aguas senegalesas, son los siguientes:

1.º Las autoridades competentes de España deben someter a las autoridades competentes senegalesas (MDR) una solicitud para cada barco que desee pescar en virtud del presente Acuerdo. Esta demanda será hecha sobre un formulario proporcionado a tal efecto por el Gobierno de Senegal cuyo modelo está adjunto al presente anejo.

2.º El canon de las licencias de los buques que utilicen artes de arrastre (marisqueros, arrastreros) será calculado sobre la base de las siguientes cantidades por tonelada de registro bruto al año:

— 15.000 francos CFA para los barcos congeladores y mixtos.

— 7.500 francos CFA para los barcos de pesca fresca.

3.º El pago de las licencias podrá hacerse a partir de la firma del presente Acuerdo y una vez que la Administración española haya proporcionado la lista de barcos de cada una de las tres modalidades de pesca.

4.º Los buques atuneros pagan al final de la campaña de pesca una cotización de dos francos CFA por kilo de pescado capturado en las aguas senegalesas.

5.º La entrega de los cánones de las licencias de barcos arrastreros marisqueros (mixtos y congeladores) se hará anualmente. La entrega de los cánones de los arrastreros de pesca fresca se hará en dos veces, por un importe del 50 por ciento. El segundo importe será pagado tres meses después del primero.

6.º Para las licencias entregadas entre la fecha de puesta en aplicación del presente Acuerdo y el primero de enero siguiente a dicha fecha, así como para las licencias entregadas en el supuesto mencionado más abajo (párrafo 7), el canon se fija a prorrata de su periodo de validez.

7.º En el caso de que un barco que tenga una licencia se encuentre, como

consecuencia de un caso de fuerza mayor, o de graves dificultades financieras del armador, en la imposibilidad de utilizarla, ésta, a petición de la parte española, podrá ser asignada a otro buque de la misma categoría.

C) Personal senegalés embarcado sobre los buques españoles.

Los buques autorizados a pescar en las aguas senegalesas, en el marco del Acuerdo de pesca, deben embarcar nacionales inscritos marítimos senegaleses hasta un total del 33 por 100 de sus tripulaciones. El personal actualmente disponible posee los siguientes niveles profesionales:

a) Segundo patrón de buque hasta 300 TRB.

b) Segundo mecánico de buque hasta 800 CV. de potencia motriz.

c) Jefe de puente de buque hasta 500 TRB.

d) Jefe de máquinas de buque hasta 3.500 CV. de potencia motriz.

e) Contramaestre de buque hasta 300 TRB.

f) Marinero.

g) Engrasador.

h) Pinche y cocinero.

Para los atuneros congeladores y la flota de pesca fresca la obligación de embarcar marinos será determinada globalmente, teniendo en cuenta la importancia de su actividad en la zona de pesca senegalesa y el empleo de personal de otras nacionalidades de países cuyas zonas son frecuentadas por esa flota.

D) Periodos y zonas de pesca.

Los arrastreros marisqueros (congeladores y mixtos) están autorizados a pescar a partir del límite de las doce primeras millas marinas de las aguas bajo jurisdicción senegalesa.

Los atuneros congeladores están autorizados a pescar sobre el conjunto de la extensión de las aguas bajo jurisdicción senegalesa.

Los arrastreros de pesca fresca están autorizados a pescar a partir del límite de las 12 millas marinas de aguas bajo jurisdicción senegalesa.

E) Desembarco de capturas.

El sector atunero desembarcará hasta 4.700 toneladas por año de atún congelado en el puerto de Dakar, a precios a fijar sobre la base de los practicados por el mercado francés. Los gastos de aproximación serán deducidos de los precios referidos más arriba.

En compensación por el no desembarco, el sector marisquero pagará por año 70 francos CFA por kilo sobre un total de 1.400 toneladas, esto es, para dos años 196 millones de francos CFA.

F) Importes y modalidades de las subvenciones y contrapartidas.

1.º Importes de las subvenciones y contrapartidas.

Las subvenciones debidas por los diferentes sectores en contrapartida de las posibilidades de pesca ofrecidas en el marco del Acuerdo de Pesca son las siguientes:

	Millones de francos CFA
Marisqueros	1.739
Atuneros	315
Arrastreros de pesca fresca.	50
Total	2.104

La compensación de 196 millones de francos CFA por el no desembarco de marisco será entregada en dos tramos iguales, tres meses antes del final de cada periodo anual.

2.º Modalidades de movilización.

Las subvenciones mencionadas más arriba son pagadas por tramos trimestrales.

Los pagos deberán hacerse antes del final del primer mes de cada trimestre.

El importe de las subvenciones citadas en el párrafo precedente será entregado por los sectores económicos españoles con la garantía de su Gobierno en una cuenta abierta en un Organismo financiero senegalés a elección del Gobierno del Senegal o en los libros del Tesoro General.

G) Cooperación técnica y becas.

La parte española pondrá a la disposición de la Dirección de Oceanografía y de Pesca Marítimas de Senegal los expertos siguientes durante un periodo de tres años:

- Un capitán de armamento.
- Dos patrones de pesca.
- Un mecánico de armamento.

Los salarios, viviendas e indemnizaciones de dichos expertos estarán a cargo del Gobierno español.

Los expertos tendrán el Estatuto de cooperantes oficiales.

La parte española concede diez becas por año durante un periodo de tres años (cursos escolares de nueve meses) para la realización de estudios por estudiantes senegaleses en las siguientes materias:

- Tecnología de artes de pesca.
- Tecnología de productos de la pesca.
- Montaje y mantenimiento de instalaciones frigoríficas.
- Mecánica de buques de pesca.

Las becas comprenderán el régimen de internado (vivienda y alimentación), así como los gastos de viaje y de estudios.

Hecho en Dakar, el 6 de diciembre de 1979, en doble ejemplar, en lengua francesa y española, los dos textos haciendo igualmente fe.

Por el Gobierno del Reino
de España
Salvador Sánchez-Terán,
Ministro de Transportes
y Comunicaciones de España

Por el Gobierno
de la República de Senegal,
Djibril Sene,
Ministro de Desarrollo Rural
de la República de Senegal

DON GABRIEL
FERNANDEZ GONZALEZ

De setenta y ocho años de edad, de Adra. Se inició en la faena de la pesca a la edad de once años; miembro de una familia de pescadores de nueve hermanos.

Hace unos sesenta años se hundió un pailebote frente al puerto de Adra, a unas 10 millas de la costa, debido a un fuerte temporal reinante. Avisado por la embarcación en que iba, con otros ocho pescadores, salieron a prestarle auxilio con grave riesgo de sus vidas, pero al llegar al lugar del siniestro no encontraron ningún naufrago. Por esta meritoria acción le fue concedida por la autoridad de Marina una medalla y un diploma que no conserva.

Cuando tenía veinticinco años se dedicaba a la pesca de la merluza con una pequeña embarcación de vela, denominada "Virgen de los Angeles", la cual, y debido a un fuerte temporal, se abocó con seis pescadores que iban en ella a unas ocho millas mar adentro, frente al puerto de Adra. La vela de dicha embarcación evitó que la misma se hundiera, y los seis naufragos se aferraron a ella. Allí estuvieron aguantando el fuerte oleaje durante algunas horas, pero, uno debido al cansancio, y otros porque eran más jóvenes, decidieron nadar para tierra, pereciendo todos ahogados menos nuestro propuesto, que, agarrado a la nave, logró amarrarse bien a ella hasta que al fin fue recogido por un mercante que lo desembarcó en Gibraltar.

Durante toda su vida ha venido dedicándose a las faenas de la pesca en distintas embarcaciones del puerto de Adra en su categoría de simple marino, hasta su jubilación, al cumplir los sesenta y cinco años de edad.

Aunque es analfabeto, también fue durante muchos años práctico de pesca en embarcaciones menores, habiendo tenido siempre un especial interés en la educación de sus cuatro hijos, tres de los cuales, varones, son también pescadores; uno, patrón de altura de primera clase; otro, mecánico naval de primera clase, y el tercero, marino.

Se ha distinguido siempre por su bondad, laboriosidad y honradez, cualidades que le han hecho merecedor del aprecio y cariño de todos los pescadores y armadores del puerto de Adra.

DON JOSE A. ARCOS LOPEZ

Nacido en Balerna, el 28 de febrero de 1898. Hijo de padre pescador, a los nueve años ya acompañaba a su padre a la pesca de la sardina en embarcaciones a la vela y a remo. Después pasaría a los palangreros de Málaga, allá por 1922, en las parejas al arrastre del señor Manuel el Esteponero. En Almería, durante cuarenta años, mandó barcos a la boca y los cuatro primeros a motor que hubo en este puerto: el "María", el "Domi Quero", la "Joven Luisa" y un cuarto, cuyo nombre no recuerda, de Luis Marín. Se jubiló a los sesenta y siete años, por imposición familiar, ya que él se negaba a retirarse de la mar. Tiene siete hijos, de los que tres son pescadores.

DON DOMINGO SALMERON ESCOBAR, "EL CHURRUCA"

Nació en Balerna, el 3 de junio de 1913, hijo de un patrón de pesca.

Huérfano a los cinco años, con diez ya se embarcaba en embarcaciones a la vela de seis metros de eslora, dedicadas a la pesca de la sardina. A los catorce se vino a Almería a trabajar en las parejas a motor, al arrastre, hasta los treinta y un años. En 1944 pasó a las bacas, permaneciendo veintidós años en la misma empresa, en los barcos "Mari Sole" y "Playa del Sol", de Javier Fernández Lupión, ahora Hijos de Javier Fernández Lupión, hasta su jubilación. Durante su vida marinera auxilió en la mar a varios buques. Es analfabeto. No obstante, durante treinta años, sin titulación, ha desempeñado plaza de motorista. Tiene seis hijos, todos casados.

DON JOSE MARIA GARCIA COSSO

Nació en 1933, en Barcelona. Ingresó en la empresa TAC, en el mes de abril de 1948, es decir, a los dieciséis años de edad. En un proceso ininterumpido de ascensos, ha desempeñado prácticamente la totalidad de los puestos de trabajo de la empresa, siendo promovido a la gerencia en octubre de 1961, y culminando su carrera en 1978 con su elección para consejero delegado.

La empresa cuenta en la actualidad con seis buques y una plantilla de 210 tripulantes.

En el orden representativo ha sido vocal provincial y nacional del Sindicato de la Marina Mercante, participando así en las tareas de sus juntas, ac-

Concedidas por el Consejo General del Instituto Social de la Marina

MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

El Consejo General del Instituto Social de la Marina ha concedido, con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, las siguientes medallas al Mérito Social Marítimo, en su categoría de plata:

tividades en las que continúa por los cauces de las asociaciones empresariales.

Ha sido desde su constitución vocal de los Consejos General y Provincial del ISM, además de vicepresidente empresarial, hasta el cese de los consejeros sindicales, destacándose por su asiduidad, interés, eficacia y sentido de la justicia.

Ha colaborado con la Delegación en la colocación de trabajadores en desempleo y con propuestas y apoyo a las formuladas ante el Consejo General.

DON SIMON SESMA EREZUMA

Nacido el día 28 de octubre de 1917, en la villa de Lekeitio, provincia de Vizcaya, dispone del siguiente "currículum vitae".

A los catorce años de edad empezó a desempeñar las funciones del "txo" en el pesquero "Nuestra Señora del Socorro", con base en este puerto de Lekeitio, y en el que su padre, con otros más, era copropietario.

Dada la carencia de medios económicos —la inmensa mayoría de las familias pescadoras se encontraban en esta situación en la época que narramos—, y con el fin de superarse dentro de sus posibilidades y dar asimismo cabida a la inquietud que sentía en el aspecto educacional-cultural, mediante los correspondientes exámenes obtuvo los nombramientos sucesivamente de fogonero habilitado, mecánico naval de segunda y patrón de litoral. Todo ello en el espacio de muy pocos meses, y cuando aún no había cumplido los veinticinco años de edad.

Su vida profesional, desde los catorce a los veinticinco años, la desarrolló ostentando los cargos de "txo" —como se deja dicho—, fogonero —cuando los pesqueros eran de vapor—, mecánico naval, al reconvertirse la flota pesquera, y, por último, patrón. Este último cargo ocupó desde el año 1943 hasta el año 1967.

Por acuerdo de la Asamblea General de la Cofradía de Pescadores de Lekeitio, cuya presidencia venía ostentando desde el mes de enero de 1961, el día 20 de enero de 1967 dejó de prestar servicios en el mar para dedicarse, exclusivamente, a la presidencia de la Cofradía. A todo esto, en sucesivas elecciones —años 1968, 1972 y 1974—, fue reelegido por mayoría absoluta en ocasiones, y en otras por unanimidad, para seguir ostentando el cargo de presidente de la Cofradía de Pescadores San Pedro, de Lekeitio.

Los años 1964 y 1974, por mayoría absoluta, ocupó los cargos de presidente de pescadores "a la parte de Vizcaya", Mutua Patronal de Accidentes de Mar y de Trabajo y de la Federación de Cofradías de Pescadores de Vizcaya. Del primero de los cargos, y por renovación estatutaria, fue relevado el año 1971, continuando, hoy en día, ostentando la presidencia de la Federación. Posteriormente, por unanimidad de los presidentes de las Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander, fue designado para ocupar la presidencia de la Interfederativa del Cantábrico. Durante dos años desempeñó también, accidentalmente, y en su condición de primer teniente de alcalde, la Alcaldía de la villa de Lekeitio, cargo en el que cesó a la celebración de las últimas elecciones municipales.

Fue vocal durante un período muy dilatado de la Comisión Provincial del Instituto Social de la Marina, y desde 1975, y hasta su desaparición, ostentó la presidencia del Sindicato Provincial de la Pesca.

DON EVARISTO GONZALEZ MENENDEZ

Nace en Luando (Asturias), el 13 de febrero de 1899, en el seno de una antigua familia marinera. Apenas hecha la Primera Comunión, se embarcó en la lancha de su padre, adquiriendo la libreta

de navegación a los catorce años, con la que pudo ya embarcarse como marinero en una lanchona bonitera, saliendo a la mar abierta.

Las necesidades familiares de invierno, en que la pesca remite, le llevan a embarcarse como marmitón en el mercante "Querezábal", un barco de vapor, Alternando la pesca de bajura o costera con la de altura y la navegación, tiene lugar el paréntesis del servicio militar, que cumple en el acorazado "Alfonso XIII" y el crucero "Princesa de Asturias".

Ha estado embarcado, además de en el "Querezábal", en los también mercantes "Ramón Mumbur", "Guillermo Schultz", "Alesón", "Alfonso Fierro", "Innerarity", "Pepín", "José Tartiere", "Joaquín Mumbur", "Julietta"... de marmitón, marinero, fogonero y contramaestre.

De este navegar en el cabotaje costero y de altura, resaltan en su historial dos situaciones: de regreso su barco de un puerto de los Estados Unidos, que acababan en entrar en la Gran Guerra del 14-18, fue interceptado por un submarino alemán para que tomaran a bordo supervivientes de barcos por él torpedeados y echados a pique. Recomendado al mando del buque español, se abstuvieron de continuar el tráfico con Estados Unidos; "Varisto Arenes", como es popularmente conocido, tomó muy en consideración la advertencia del germano, desembarcando inmediatamente, librándole su intuición, ya que volviendo su barco al tráfico con los Estados Unidos, fue hundido en el Atlántico por el submarino.

La otra situación la experimentó siendo tripulante del costero "Julietta", cuando éste, navegando a la altura de Lastres, el temporal lo echó contra la costa y sus rompientes, siendo rescatados todos los tripulantes por los pescadores lastrinos.

Pasan los años, y la vieja lancha paterna se desgaza. "Varisto Arenes", con su arte y navaja, confecciona una maqueta naval, que le vale un dinero y le permite la propiedad de un bote de remos, con el que se afana, en solitario, a la pesca, principalmente de marisco. Más tarde, con la ayuda de un préstamo de amigo, pasa del bote a una motora; se amplían sus posibilidades y desquita sus cuentas negativas. A esta embarcación le sucede otra, y la última con la que finaliza su vida marinera, cediendo la alternativa a sus hijos, que continúan la tradición familiar.

Se jubila en 1964, a los sesenta y cinco años de edad, al tiempo que en su villa natal se crea el Museo Marítimo. "Varisto Arenes" se convierte en conserje único y honorario del museo. Su aportación e ideas son decisivas para el enriquecimiento de éste. Luce su maestría en una ingente labor, realizando maquetas navales, recogiendo tipos, clases y épocas. La cabullería, en su extensa y variada gama, es otra de sus aportaciones, perfectas y admirables. Relator concienzudo y documentado de hechos y aventuras de los barcos allí representados y de sus capitanes; cada libro, sextante, bitácora o compás, todo objeto allí inerte, ahora tiene en él la voz que llega del pasado transportando el espíritu del oyente absorto y admirado a la situación que narra. Allí está y continúa como vigía y faro, pleno aún de viveza y agilidad, pese a su ancianidad, viviendo intensamente el Museo Marítimo de Asturias, cuidando amorosamente de todo como en el primer instante que puso el pie allí.

DON VICENTE RODRIGUEZ CARRASCO

Nació el día 10 de enero de 1892, y su profesión fue siempre la pesca.

Se dedicó primero al rastreo en barcos de vela, ya que no existía entonces otro sistema de propulsión, y también trabajó en la almadraba y posteriormente en la pesca de la sardina, en los galeones.

Ejerció también su actividad en la mar, en barcos de cabotaje, trasladando mercancías desde Huelva a Cádiz y Sevilla, siendo naufrago en varias ocasiones.

Es el pensionista de más edad del puerto de Punta Umbria, siendo, con tal motivo, homenajeado durante las fiestas de agosto de 1979, por una comisión creada al efecto.

Ha naufragado en diversas ocasiones. Uno de sus cuatro hijos falleció a consecuencia de accidente de trabajo en la mar.

DON BARTOLOME MARTIN MONTERO

Nació el 11 de enero de 1892, en la isla de La Graciosa, donde ha vivido y actualmente sigue viviendo.

Se embarcó por primera vez a los ocho años, porque había muerto su padre y tenía hermanos pequeños.

Nunca fue a la escuela. En invierno iba a pescar a Africa, y en las otras épocas, en la isla. Las primeras embarcaciones en las que faenó eran de vela, y como anécdota se puede decir que estuvo perdido, permaneciendo en la mar tres o cuatro días.

Está considerado como el mejor pescador de la zona, ya que conoce todas las artes.

Aunque está jubilado, continúa en contacto con sus compañeros de la mar, pese a su edad.

DOÑA MERCEDES COLLAZO CONCHADO

Nacida el 21 de agosto de 1910, en La Coruña.

Trabajó como redera desde los nueve años, dedicándole toda su vida a esta profesión, hasta que es declarada inválida absoluta el 21 de marzo de 1979.

De su dedicación y competencia dan prueba los cuatro trofeos ganados en concursos de rederas efectuados en la Feria del Mar, en El Ferrol. Conoce a la perfección todos los aparejos del mar.

A su lado han aprendido la mayoría de los rederos que hoy practican este oficio en el puerto de La Coruña.

Los informes de las distintas casas de armadores donde ha prestado sus servicios son inmejorables.

REVERENDO PADRE DON VICENTE GRADAILLE TROBO

Patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cillero y párroco del pueblo.

El padre Gradaille Trobo es patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cillero desde el año 1974, haciéndose cargo de la entidad con un déficit económico considerable, debido a la mala administración de sus antecesores. Como punto primero de su actuación fue el intentar sanear la economía de la Cofradía, así como establecer una nueva y más competente organización, logros completamente superados en la actualidad, ya que la Cofradía no solamente eliminó el déficit inicial, sino que cuenta ahora con un superávit suficiente, que le permite mirar al futuro con desahogo.

Otro de los logros conseguidos por el patrón mayor de la Cofradía fue el de modernizar la flota del puerto, siendo aquella en este momento no sólo la mejor preparada de toda la provincia, sino también una de las más rentables, no solamente por el número de capturas, sino también por la calidad de las mismas. Independientemente de esta modernización de la flota, fue uno de los creadores de la Asociación Provincial de Armadores de Buques de Fresco en 1977. Asociación que, si bien no se halla totalmente desarrollada, debido a su bisoñez, sí ha obtenido ya logros importantes, entre ellos el de conseguir el mayor número de licencias para esta provincia que le permitan faenar en aguas comunitarias.

Esto sólo no fue suficiente para este patrón mayor, sino que, viendo que los barcos de su Cofradía, así como también los de la provincia, si bien tenían base en puertos lucenses, se veían obligados a la venta de sus capturas en puertos forasteros, con lo cual la pérdida de dinero para su entorno local era muy grande, siendo la causa principal la falta de servicios portuarios en el litoral de Lugo, puso su empeño en la construcción de una fábrica de hielo, así como de una lonja, con su correspondiente túnel de frío, que intenta ser el centro provincial de ventas de pescado; la citada fábrica de hielo fue inaugurada el pasado día 1 de junio. Fábrica que está reportando un gran beneficio económico, no solamente al sector, sino también a todo aquel entorno relacionado con el mismo.

DON PAULINO GARCIA GABAS

Nació en 1891. Natural de Santander, soltero.

Es el jubilado de más edad de la provincia de Santander y hombre muy popular en los medios pesqueros de la capital. Aunque ya jubilado, sigue

(Pasa a la pág. siguiente)

MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

(Viene de la pág. anterior)

frecuentando el antiguo puerto pesquero de Puerto-Chico.

A los once años se enroló en la embarcación "Luisa", la cual era de remos.

A los veintitrés, se examinó para patrón, consiguiendo el título.

A los cuarenta y nueve años obtuvo, previo examen, el título de patrón de litoral.

Fue a la mar hasta los sesenta y cinco años, fecha en que se jubiló.

DON RAFAEL HERNANDEZ AFONSO

Natural de Garachico (Tenerife). Nació el 17 de abril de 1898. Tiene siete hijos y quince nietos. Es viudo. Patrón de cabotaje, ha estado embarcado durante cincuenta y siete años. A sus ochenta y dos años, se encuentra actualmente jubilado.

Toda su intensa, dura y dilatada vida de mar, con más de cincuenta y siete años de ejemplar actividad profesional dentro del sector, la consumió en buques de cabotaje interinsular, ya desguazados o desaparecidos en su mayoría, aunque muy recordados en Canarias, por lo que de eficaces fueron por entonces para la vida comercial del archipiélago, tales como los denominados "Guanché", "Tacoronte", "Mariposa", "Colón", "Amir", "Agadir", "Procyón", "Sancho II" y "San Juan Nepomuceno", propiedad, unos —los primeros—, de la empresa armadora Compañía Marítima Canaria, que mantenía concierto de fletamento con la Sociedad Mercantil Fyffes Limited, y otros —los últimos— de la firma naviera Alvaro Rodríguez López, S. A., desempeñando, en un principio, cuando aún no había cumplido los doce años de edad, plaza de marmitón, con una remuneración de 15 pesetas al mes, y pasando a ocupar posteriormente las de camarero, marinero y contramaestre, en las que ganaba un haber mensual de 250 pesetas, hasta llegar a la de patrón de cabotaje, cometidos y cargos todos estos que sirvió ejemplarmente, a entera satisfacción de los empresarios, quienes correspondieron para con él con su estima y distinción, como estimado y querido lo fue entre sus compañeros de tripulación, al destacarse en él una muy singular vocación de hombre de mar, dispuesto a desarrollar en todo momento la labor y el sacrificio que el buque, la carga o los tripulantes precisaran.

Y sólo a punto de cumplir los setenta y nueve años de edad, cuando por razones de su cruda y dilatada vida profesional ya sus fuerzas físicas comenzaban a no responderle, fue cuando, muy a pesar suyo, accedió a jubilarse, doliéndole tener que abandonar y alejarse del medio para el que había nacido: el mar. Y es que para la realidad de una larga y sentida vida profesional, tan sacrificada como la de este modesto y singular marino, una vocación como la del señor Hernández Afonso se hace más que imprescindible.

DON ANDRES LORENZO FERNANDEZ

Nacido el día 21 de octubre de 1918, en Hio (Cangas de Morrazo), donde vive. Es pescador en activo.

Comenzó sus actividades como marinero a los once años de edad, en embarcaciones de remos y vela, debido a que era el mayor de una familia de nueve hermanos y a que su padre, también marinero, como toda su familia, por aquella época había sufrido un accidente, del que resultó con fractura en ambas piernas y varias costillas, lo que le hizo permanecer inactivo largo tiempo.

Siempre se distinguió en las faenas de pesca, y buena prueba de ello es que a los quince años comenzó ya a patronar embarcaciones, tales como "Dos Hermanas", "Mar y Cielo", "Asunción de Gómez", "Armonía", "Gervi" y un largo etcétera, dedicadas a la pesca de jeito, boliche, palometa, sardina, bonito, etcétera, y siempre con buenos resultados como patrón de las mismas.

Con gran sacrificio y esfuerzo obtuvo el nombramiento de patrón de pesca litoral, estando ya casado y con varios hijos.

Tuvo once hijos, cuatro de los cuales son marineros en la actualidad, y toda su vida está dedicada única y exclusivamente a las faenas de la pesca, habiendo navegado en barcos de Vigo, Cangas y Aldán, dedicándose preferentemente a la pesca de bajura, si bien también faenó en las costas de Africa y en el Gran Sol en diversas ocasiones.

Siempre se distinguió por su valentía y eficacia en los momentos difíciles, lo que acredita el hecho de haber salvado a varias personas de perecer ahogadas y con riesgo de su propia vida, desta-

cando los hechos que a continuación se mencionan:

En el año 1934 salvó a don Serafín Costas que, no sabiendo nadar, se había caído de un muelle.

En el año 1938, consiguió salvar a una niña llamada Teresa, que no sabía nadar y se estaba ahogando en la playa Testada.

En el año 1948, cuando patroneaba la embarcación "Asunción Gómez", dedicada a la pesca de la palometa, y en medio de un fuerte temporal, uno de los cabos se enrolló en la hélice, deteniendo la embarcación, que se vio arrastrada y en inminente peligro de encallar, pudiendo perecer toda la tripulación, compuesta por veintidós hombres, situación ante la que don Andrés Lorenzo, con arrojo y valentía, se lanzó al mar provisto de un cuchillo, para tratar de cortar el cabo que imposibilitaba el movimiento de la embarcación, consiguiendo después de varios intentos lo que parecía imposible, debido al mal tiempo, y logrando conducir a puerto a toda la tripulación después de horas de angustia.

En el año 1978, y cuando se dedicaba a la pesca, observó cómo unos turistas le hacían señales, a la altura de la Costa de la Vela, ya que el motor de su embarcación se había parado y la fuerte corriente los arrastraba peligrosamente hacia la rompiente, de la que ya se encontraban muy cerca; con decisión y pericia, después de una hábil maniobra, no exenta de riesgo, consiguió darles alcance y remolcarlos hasta el puerto de Marín.

En el año 1979, y también en la Costa de la Vela, rescató una embarcación que se encontraba parada, propiedad de don Antonio Vaqueiro, remolcándola hasta el puerto de Aldán.

En múltiples ocasiones participó en el salvamento de bates a punto de hundirse, evitando el quebranto económico que ello produciría a sus propietarios, generalmente modestos trabajadores del mar.

Todos estos méritos, y algunos más que no se relacionan, acreditan suficientemente su autenticidad de gran hombre del mar.

DON BASILIO GARCIA CARBALLO

Nació en Bayona, el día 12 de marzo del año 1910, donde vive. Es pensionista de jubilación.

Es hijo de una humilde familia de Bayona, dedicada por entero a las faenas de la pesca de bajura. Los miembros de la familia la componían los padres y siete hermanos, los varones dedicados todos ellos desde temprana edad a las indicadas faenas de la pesca. Se casó en el año 1931, en Bayona, con doña Carmen Miguez Alborés, de la que ha tenido siete hijos, y en la actualidad viven seis. Tiene en el día de la fecha veintitrés nietos y doce bisnietos.

Los hijos habidos de su matrimonio son los siguientes: Dorotea, de cuarenta y ocho años; Carmen, de cuarenta y seis; Raúl (patrón de pesca), de treinta y ocho; Alba, de treinta y cuatro; Dolores, de treinta y dos, y Manuel, de veinticinco (patrón de bajura).

Historial marinero: Empezó a trabajar en las faenas de la pesca ayudando a sus padres, a los diez años de edad, en una pequeña embarcación de motor, naturalmente sin enrolar, por no tener la edad necesaria para figurar en el rol de la embarcación. Al cumplir los años exigidos por la legislación en aquella época vigente, embarcó y se enroló ya como patrón en varias embarcaciones pesqueras de Vigo, Cangas, Aldán y Bayona, trabajando de manera ininterrumpida hasta los sesenta y cinco años, en que ya agotado por tantos años de continuo trabajo, en situaciones y condiciones muy precarias, solicitó la jubilación reglamentaria.

Episodios trascendentes en su vida marinera: En el año 1928, trabajando en la embarcación "Tempestad", propiedad del señor Mosquera, de Bayona, dedicándose a la pesca de la sardina con "raba" en la costa portuguesa, fueron abordados por una embarcación portuguesa, la cual le abrió un boquete en un costado, de metro y medio de anchura, hasta la línea de flotación, teniendo que proceder a taponar la brecha con lonas y tablas para evitar que se fuera a pique, y siendo ayudados por la embarcación "Extremadura", con base en el puerto de Cangas de Morrazo, hasta llegar al puerto de Bayona.

Cuando trabajaba en la embarcación "Monchito", propiedad de don Ramón Lojo, debido a la niebla reinante, cuando la embarcación se fue encima de las rocas, a las tres de la madrugada, y al quedar la misma varada en las piedras, la tripulación estaba ya desesperada y dispuesta a tirarse al agua para intentar ponerse a salvo. Basilio García Carballo, con gran serenidad y sangre fría, ordenó a la tripulación que arrojaran al mar toda la pesca que la embarcación tenía a bordo, que, por cierto, era mucha, y que arrojaran también la chalana a la mar, para aligerar peso; lograron ponerse a salvo, conduciendo después con muchas dificultades la embarcación al puerto de Bayona. Al varar la misma, comprobaron que tenía la quilla totalmente destrozada, el timón roto por la mitad y una pala de hélice también rota. ■



Miguel Aldasoro, subsecretario de Pesca y Marina Mercante, y Antón Garay, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Bermeo, a bordo de un pesquero bermeano. (Foto: TERESA DOVEIL.)

El subsecretario de Pesca, en Bermeo "EL F. R. O. M. REGULARA LA OFERTA Y ACERCARA EL RESCADO AL CONSUMIDOR"

■ Se estudian las posibilidades de pesca en Seychelles y pronto irán dos barcos a Alaska con el mismo fin.

Miguel Aldasoro, subsecretario de Pesca y Marina Mercante, asistió en Bermeo, invitado por la Cofradía, a los actos que con motivo de la Magdalena se celebraron en la villa marinera. Miguel Aldasoro embarcó con el presidente de la Cofradía en uno de los pesqueros de la flota bermeana y siguió todos los acontecimientos del día.

Con él hablamos, camino de Elanchove, de algunos problemas que tiene planteados el sector y del FROM, organismo recientemente resucitado, "cuyo objetivo es ayudar a la bajura y regular el mercado".

En el último Consejo de Ministros, Lázaro Rosa, ex delegado del Instituto Social de la Marina en Vizcaya, fue nombrado director del FROM. En distintas ocasiones, los patrones mayores habían solicitado este nombramiento, así como una rápida puesta en marcha del FROM.

—¿Qué problemas va a resolver este organismo?

—Creo que la elección de Lázaro Rosa ha sido muy acertada, porque él es un buen técnico y conocedor de los problemas que los hombres de la mar tienen que sortear en su quehacer diario. En cuanto a los problemas que tratará de solucionar el FROM, su primer cometido será ayuda al sector pesquero a regular la oferta y acercar el producto al consumidor, así como dar facilidades al sector extractivo. El FROM es un organismo autónomo que si no se hubiera creado, se tendría que haber inventado. El FROM debe y puede resolver algunos problemas de la bajura —no todos—, y éstos tienen nombres como costera, productos perecederos, pesca artesanal...

El subsecretario de Pesca y Marina Mercante aclara que los objetivos del FROM no son semejantes a los del FORPPA para la agricultura, y asegura que tendrá "un horizonte estable, bajo una representación de varios Ministerios, de donde le llegará el presupuesto".

COFRADIAS

—¿Cuál es su planteamiento respecto al papel de las Cofradías? ¿Se va a potenciar su actividad ejecutiva?

—Las Cofradías deben de ser lo que han sido desde hace más de mil años: autónomas e independientes. Esto es lo que hemos pretendido lograr en todo el litoral desde que estamos en el Ministerio y es, en definitiva, lo que ocurre en las Cofradías del País Vasco, donde la interfederativa viene funcionando muy bien.

Sin embargo, a pesar del matiz independiente, Aldasoro no olvida el trabajo

de las Cofradías en conexión con el FROM y la Administración. "Todo ello formará una tripode de tres piernas bien sólidas, con una Administración liberal que atienda, como hasta ahora lo hemos hecho, las peticiones de los pescadores".

—Tal y como está constituida la Subsecretaría, ¿se puede decir que reúne las condiciones necesarias para atender los problemas de la pesca en general?

—Estamos respondiendo a distintos planteamientos que se nos presentan con instrumentos que, desde luego, se nos han quedado desfasados, sobre todo si pensamos en los últimos problemas que han aparecido en la bajura. Realmente, no hemos adecuado aún la estructura, pero ya está en estudio, y de lo que se trata es de colocar las piezas del rompecabezas en distinta posición. El propio ministro está ya estudiando la reestructuración, y confío que muy pronto se pueda poner en práctica.

—El Instituto Social de la Marina es una entidad en la que los pescadores han puesto grandes esperanzas. ¿Cree que continuará, como prometió el ministro de Sanidad?

—Los hombres del mar siempre tienen problemas muy peculiares, y si por ese motivo se hizo el Instituto, creo que debe continuar, pues los problemas no han desaparecido.

—El próximo sábado sale una comisión de técnicos hacia las islas Seychelles para comprobar los caladeros y las posibilidades de pesca que allí se pueden dar. ¿Considera que, a pesar de la distancia de las islas, los nuevos caladeros serán una solución al sector?

—El hecho de la lejanía no debe asustar a nadie, porque ya en los años veinte comenzaron a salir los primeros bacaladeros y la gente decía que era un disparate. Lo que ocurre es que hay que estudiar el sistema de descarga y transporte para dar una salida airoso a las capturas que allí se realicen. Nosotros vemos muy positiva la inspección de nuevos caladeros, y por eso lo apoyamos. De hecho, muy pronto enviaremos a Alaska dos barcos con el mismo propósito. ■

(Entrevista de TERESA DOVEIL, publicada en "El Correo Español-El Pueblo Vasco".)

DON LAZARO ROSA, PRESIDENTE DEL F. R. O. M.

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 24 de julio ha sido nombrado presidente del FROM (Fondo Regulador de Ordenación Marítima) don Lázaro Rosa Jordán.

El señor Rosa Jordán es en la actualidad subdirector general de Pesca y Cultivos Marinos. Perteneció al Cuerpo Técnico del Instituto Social de la Marina, organismo en el que, hasta su nombramiento como subdirector general, desempeñó el cargo de delegado provincial en Bilbao y, anteriormente, en Ceuta y Málaga.

NOMBRAMIENTOS EN EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MADRID.—Por el presidente del Instituto Social de la Marina ha sido nombrado jefe del Servicio de Prestaciones Sanitarias de este organismo a don Manuel García Prendes-Pando. El señor García Prendes, que sustituye en el cargo a don Jaime Pérez L. Santamarta, recientemente nombrado director general de Planificación Sanitaria, pertenece al cuerpo de Inspectores Médicos del Instituto y estaba destinado en el servicio de cuya jefatura se ha hecho cargo.

Asimismo, el presidente del ISM ha designado los siguientes delegados provinciales del organismo: Don Antonio Fernández Suárez, en Barcelona, y don Francisco Segarra Fabregat, en Castellón. El señor Fernández venía desempeñando, hasta la fecha, el cargo de delegado provincial del ISM en Castellón, y el señor Segarra era jefe de la unidad de Seguridad Social en esta delegación. Ambos son funcionarios del cuerpo técnico del Instituto Social de la Marina. ■



Don Manuel García Prendes-Pando.

Cartas al director

UN MARINERO AGRADECIDO

Muy señor mío:

Esta es para rogarle me deje expresar a través de "Hoja del Mar" un acto de compañerismo, abnegación y solidaridad al que debo la vida.

El caso es el siguiente: El pasado día 9 de junio, estando yo realizando mi trabajo en la empresa de los remolcadores de Ceuta, resbalé, al pasar de una embarcación a otra, y caí al agua —rompiéndome dos costillas y quedando inconsciente— entre el muelle y uno de los remolcadores. En aquellos momentos estaba solo, pues mis compañeros estaban realizando otros trabajos bastante lejos de mí. No obstante, tuve la suerte de que uno de ellos escuchase mi grito al caer y avisase al resto de lo sucedido. Y ello me salvó. Pero me salvó porque estos hombres no lo pensaron dos veces y, con evidente riesgo de sus vidas, se lanzaron al agua, cogiéndome como pudieron antes de que fuese demasiado tarde.

Me he animado a escribirle y contarle lo que antecede, primero porque gracias a estos hombres hoy he podido hacerlo y segundo porque aunque estas situaciones son corrientes en el trabajo en la mar, considero —y pienso que usted me dará la razón— que estos ejemplos de entrega a los demás, abnegación y compañerismo no está de más que sean divulgados en la sociedad actual. ■ JOSE GARCIA SOLER. Canalejas, 7. Ceuta.

Tres directores generales y quince subdirectores generales

NUEVOS CARGOS EN EL MINISTERIO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

MADRID (Redacción).—Como dábamos cuenta en la anterior edición de "Hoja del Mar", en el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social se han nombrado nuevos altos cargos del Departamento. Dicha información queda completada con los siguientes nombramientos:

Director general de Régimen Económico, don **Francisco Arance Sánchez**; director general de Acción Social, don **José Ramón Caso García**, e interventor general de la Seguridad Social, don **Francisco Ripoll Prados**.

Asimismo y por una Orden del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social de 17 de julio, aparecida en el "BOE" el 18 del mismo mes, se nombran los siguientes subdirectores generales:

Don **Camilo Sueiro Rodríguez**, subdirector general de Inspección de Servicios.

Don **Ramón Yáñez Juez**, subdirector general de Inspección Técnica.

Don **Angel Mayo Antoñanzas**, subdirector general de Personal y Régimen Interior.

Don **Luis Cañada Royo**, subdirector general de Programas de Salud.

Don **Roberto Conty Larraz**, subdirector general de Higiene de los Alimentos.

Don **Marcelino Cuesta de la Fuente**, subdirector general de Planificación Económica y Presupuestos de la Seguridad Social.

Don **Luis Moreno Peralta**, subdirector general de Financiación de la Seguridad Social.

Don **Clementino Calvo Ramírez**, subdirector general de Coordinación de la Gestión Económica de la Seguridad Social.

Don **Pedro Díez Domínguez**, subdirector general de Planificación Territorial.

Don **Víctor Conde Rodelgo**, subdirector general de Ordenación Funcional.

Don **José Luis Lancho de León**, subdirector general de Evaluación Sanitaria.

Don **José María de Ancos Benavente**, subdirector general de Planificación y Gestión.

Doña **Laura Morsó Pérez**, subdirectora general de Prestaciones y Protectorado.

Don **Lucio Altares Talavera**, subdirector general de Ordenación y Normativa.

Don **Rafael Fernández Sedano**, subdirector general del Instituto Nacional de Asistencia Social. ■



Subsecretario de Trabajo

El Consejo de Ministros ha nombrado subsecretario de Trabajo a don José Miguel Prados Terriente, funcionario del organismo, que pertenece al cuerpo de Inspectores de Trabajo.

El señor Prados sustituye en el cargo a don Gerardo Harguindey Banet. ■

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables
cabullería, pinturas,
ferreteria naval, etcétera.
Suministros a la Marina
en general

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

Vencieron en tres de las seis regatas de la clase "flying dutchman" de vela

LOS ESPAÑOLES ABASCAL Y NOGUER LOGRAN EN TALLINN MEDALLA DE ORO OLIMPICA

Por JUAN JOSE FERNANDEZ

Alejandro Abascal y Miguel Noguier lograron el pasado 29 de julio en Tallinn, un día antes del final oficial de las competiciones de vela de los Juegos Olímpicos (sin necesidad de navegar en la séptima regata), la tercera medalla de oro de la historia olímpica española. El físico santanderino, como patrón, y el estudiante de Medicina barcelonés, como tripulante, vencedores en la clase "flying dutchman", se unieron así al equipo de hípica ganador en la Copa de las Naciones de los Juegos Olímpicos de Amsterdam, 1928, y al esquiador Francisco Fernández Ochoa, triunfador en el slalom especial de los Juegos de Invierno de Sapporo, 1972.

La corta lista de victorias hispanas en los Juegos Olímpicos se reducía a una hace ya cincuenta y dos años en los de Verano de Amsterdam, y a otra, cuarenta y cuatro años después, en los de Invierno de Sapporo. Los jinetes Navarro Morenés, sobre el caballo "Zapatero"; el marqués de los Trujillos, sobre "Zalamero", y García Fernández, con "Revistado", fueron los pioneros. Paquito Fernández Ochoa, en un día inspirado, logró su éxito en la nieve. El tercer título olímpico ha venido por el agua. Ya en los pasados Juegos de Montreal, en 1976, Goróstegui y Millet, en la clase "470", obtuvieron medalla de plata en vela, así como los piragüistas del K-4. Casi "por libre", en Los Angeles, 1932, Santiago Amat había conseguido otra de bronce.

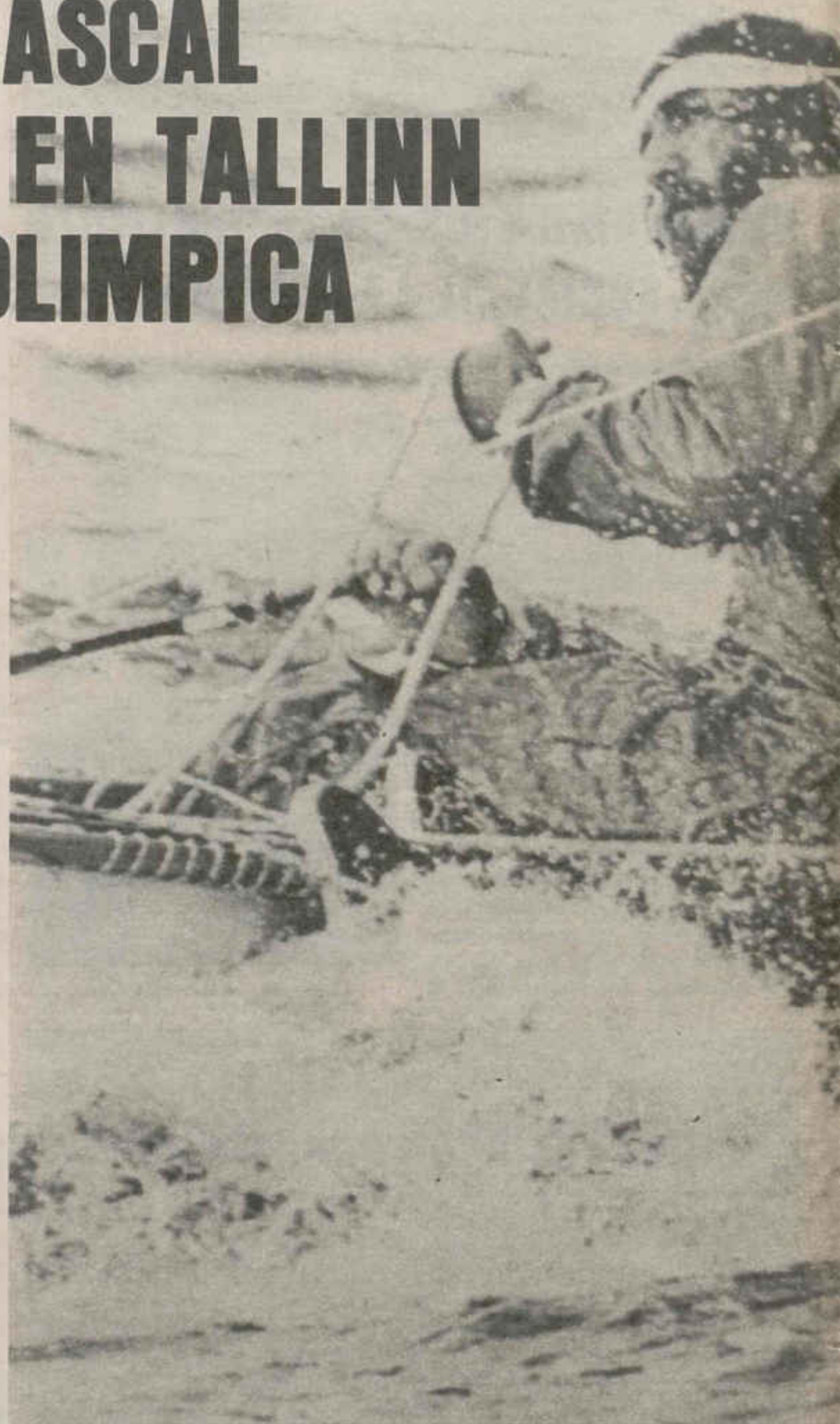
Precisamente Alejandro Abascal, vencedor ahora en Tallinn, capital de Estonia y puerto del Báltico donde se celebraron las competiciones de la vela ligera en los Juegos de Moscú, pudo ya ganar medalla en los pasados de Montreal-76. Entonces, en el campo de regatas de Kingston, sólo una avería inoportuna en una de las últimas regatas le privó de estar entre los tres primeros clasificados y ocupó la séptima plaza. Venció en dos regatas y, aunque había volcado en otra, aún aspiraba a todo, pero rompió a continuación el cabo

utilizado para colgarse de la embarcación y efectuar bien la ceñida.

En esta ocasión, aunque el mismo confesó que pensó en otra desgracia, incluso a falta de 500 metros para el final de la sexta y definitiva regata, le acompañó la fortuna. El patrón santanderino y Noguier están más acostumbrados a navegar con vientos fuertes y éstos soplaron en Tallinn en las últimas regatas, justamente cuando lo necesitaron para asegurar el triunfo. La cruz de la moneda española, que participó en cuatro de las seis clases olímpicas en Tallinn, estuvo en José Luis Doreste, sólo decimoséptimo en "finn" cuando parecía ser el de máximas posibilidades para conseguir el oro. Tuvo dos descalificaciones muy discutibles al principio, que fueron irremontables. En "470", Rigau y Gustavo Doreste acabaron sextos, y en "star", Goróstegui y Benavides —este último tripulante con Abascal en Kingston—, séptimos.

Las regatas del triunfo

En la primera regata, de las siete del programa —una se descarta, la peor, a efectos de puntuación—, destacó ya el barco de Abascal y Noguier, de nombre "Cornaberto". Con viento del Noroeste de cinco nudos, que roló a veces

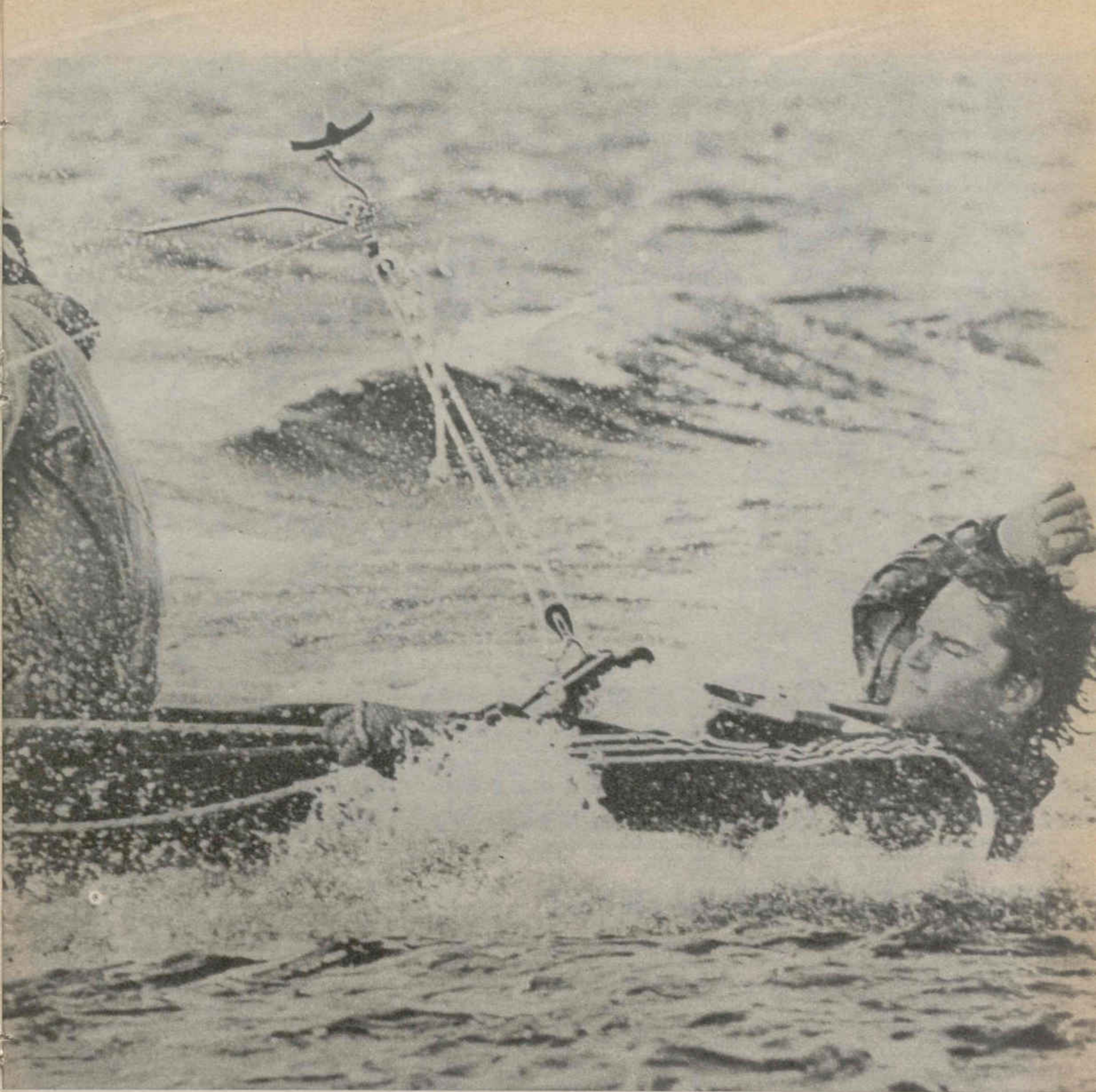


Abascal y Noguier, durante la prueba en la que se proclamaron campeones olímpicos.

más de cincuenta grados, terminó quinto.

Los españoles, sin embargo, presentaron una reclamación contra el ganador, el danés Moller, que fue posteriormente descalificado, y pasaron al cuarto lugar. Se colocaron novenos en la primera bolina, pero se recuperaron en los tramos de ceñida, sobre todo en la última, pese a los constantes cambios del viento.

El campo de regatas, muy estrecho, limitado por dos islas, tenía canales de viento, y especialmente viento de tierra, que influye de forma fundamental en la navegación. Sin embargo, Abascal y Noguier pudieron ya con todas las dificultades desde el principio y se impulsaron de forma magnífica en la segunda regata. Mantuvieron una dura lucha con los holandeses, hermanos Vollebregt. En la última bolina, Abas-



cal "marcó" inteligentemente a sus rivales y mantuvo una ventaja de cuarenta y cinco segundos hasta la línea de llegada. Fue otra regata dura para los españoles, pues se comenzó con viento de fuerza tres, que roló en la segunda ceñida, en la parte más externa de la bahía de Tallinn, 75 grados al Sur, lo que trajo también una fuerte lluvia. El viento fue al final de fuerza cinco y eso favoreció al "flying dutch-

man" español, que se colocó ya en cabeza de la clasificación general con 8 puntos, por 15 del húngaro Detre y 15,70 del brasileño Conrad.

Al día siguiente, el 23 de julio, la falta de viento obligó a suspender las regatas en cuatro de las clases. Sólo se disputaron las de "470" y "finn". En "flying dutchman", como en "soling", se hizo el primer tramo del recorrido, pero en el segundo desapareció com-

pletamente el viento, por lo que el Comité de Regatas suspendió la prueba. Se había previsto un viento del Noroeste, que rolaría al Nordeste, de cinco a siete nudos, pero se quedó en cinco y en la primera dirección, sin rolar, y sólo a una milla de la costa. Abascal iba octavo en el momento de la suspensión, que así le favoreció, pues a un técnico como a él le perjudican los vientos flojos.

La cuarta jornada del día 24 fue de transición. Un viento del Nordeste fuerza cinco pareció suficiente para el barco español, pero un pequeño "role" en la empopada le perjudicó y pasó del segundo puesto en que iba clasificado, al quinto. En la última bolina, sin embargo, recuperó un puesto y acabó cuarto, que le supuso otros ocho pun-

(pasa a la pág. siguiente)



Los ganadores en vela. En el centro, medalla de oro, los españoles Abascal y Noguera. Les flanquean los irlandeses Wilkins y Wilkinson, medalla de plata, y los húngaros Szabo y Zsolt, medalla de bronce.

MEDALLA DE ORO OLIMPICA EN VELA

(viene de la pág. anterior)

tos negativos. Con dieciséis, aún era líder ante el húngaro Detre, 20,7, y el soviético Leontiev, vencedor de la regata, que sumaba 24,7.

Las puntuaciones por regata son cero al ganador, 3 al segundo, 5,7 al tercero, 8 al cuarto, etc.

Peligro soviético

Precisamente el barco soviético se iba a convertir al día siguiente en el más peligroso rival, cara al triunfo definitivo, junto al ya conocido húngaro del primer día. Leontiev venció en la cuarta regata, pese a los esfuerzos de Abascal y Noguera para rebasarle. Se puso en cabeza desde la primera bolina y mantuvo una ventaja de medio minu-

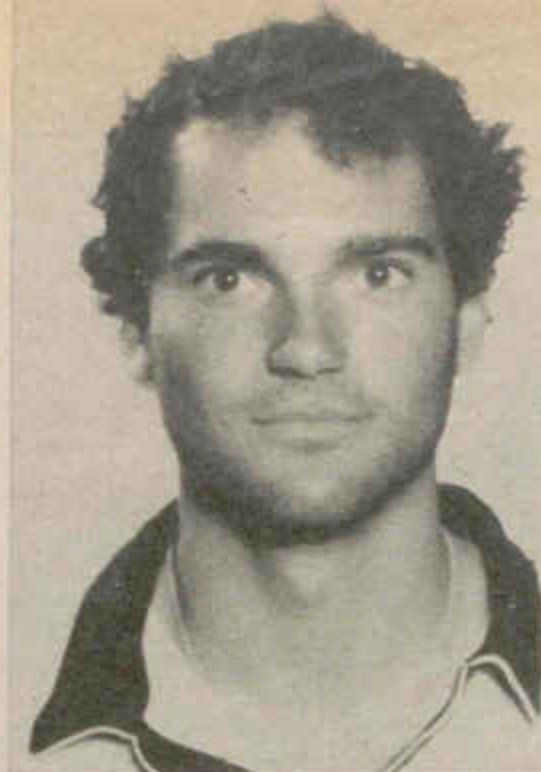
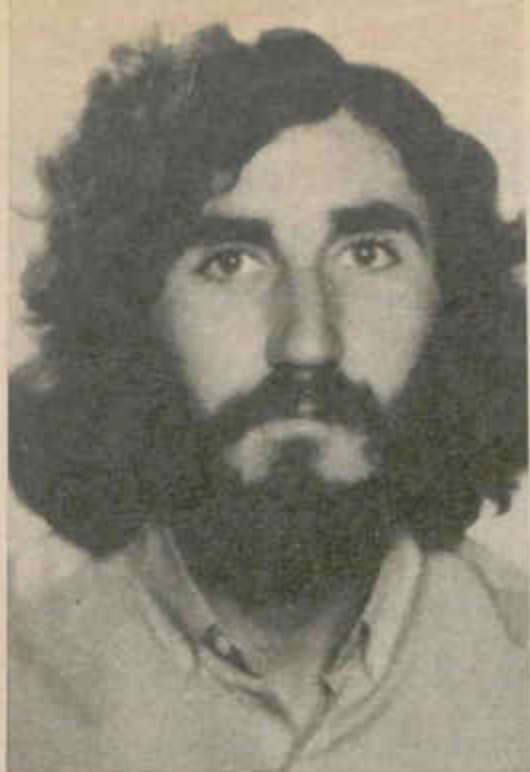
to en los seis tramos del recorrido. Los españoles tuvieron incluso que mantener a raya al danés Moller —descalificado el primer día— y a Detre. Todos ellos iban bien con vientos medios —hubo fuerza 3,5 del Nordeste—, y bastante hicieron nuestros representantes con lograr una estupenda segunda plaza, mientras Conrad y los Vollebregt fallaban. La general estaba así: Abascal-Noguera, 19 puntos. URSS, 24,7. Hungría, 30,7. A falta de tres regatas, y con cuatro ya celebradas, Abascal y Noguera eran líderes gracias a dos cuartos puestos —el primer día y el tercero—, un primero —la segunda jornada— y un segundo —la quinta—.

El día 26 fue de descanso y el 27, con la quinta regata, se empezó a ha-

cer realidad el éxito. La tripulación española consiguió el primero de los triunfos finales que le iban a dar la medalla de oro. De nuevo hubo viento del Nordeste, pero de mayor fuerza, cuatro a cinco, y Abascal-Noguera superaron en la segunda bolina al irlandés Wilkins, que fue en cabeza de la prueba desde el principio, con treinta segundos de ventaja. El "resto" de la gran jornada española lo hizo el soviético Leontiev, que se clasificó muy mal y dejó así el camino expedito a sus rivales para el título olímpico.

Si Abascal y Noguera quedaban ya entre los cuatro primeros en la última regata, su victoria estaba asegurada. Descartando uno de los peores resultados —ocho puntos de uno de los dos cuartos puestos—, tenían sólo dos

puntos por 24 de Wilkins y 24,70 de Leontiev. Sin ese descuento, 19,41 y 38,7, respectivamente. Pero no hizo falta siquiera hacer cuentas. El dominio de los españoles en la sexta regata del día 29 fue absoluto y al cierre del triángulo tenían una ventaja de dos minutos —unos novecientos metros— sobre sus inmediatos seguidores, nuevamente los irlandeses. Abascal y Noguera no necesitaban ya salir en la séptima regata, pues podían utilizarla para su "descarte" particular. En ella, precisamente, los irlandeses, segundos tras los húngaros, se aseguraron la plata, dejando a éstos el bronce. Como había dicho Abascal al término de la sexta regata, eran ya "oro", aunque se hundiera su barco. "Cornaberto" ni siquiera se mojó. ■



Alejandro Abascal y Miguel Noguer.

CAMBIARAN LOS TRIUNFOS DE LA VELA POR LA FISICA Y LA MEDICINA

Alejandro Abascal: Nació en Santander el 22 de julio de 1951. Tiene, pues, veintinueve años y es licenciado en Ciencias Físicas. Ante los problemas para encontrar trabajo en su profesión y dada su integración en el deporte de la vela, trabaja como monitor en la escuela que posee la Federación Española en Palamós (Gerona), gran vivero de los regatistas españoles. Está casado con una santanderina, Angeles Villa Pino y no tienen hijos. Aún no sabe con seguridad lo que hará en el futuro, pero no cree poder seguir en la alta competición, que requiere mucho tiempo. Al no haber pruebas de entidad en España en la clase "flying dutchman" debe competir en el extranjero continuamente. En todo caso, si su carrera de físico, en la que quiere trabajar, le dejara tiempo, preparará los próximos Juegos de Los Angeles. La vela, como práctica normal, no la dejará nunca. Empezó a navegar a los diez años. Su padre es constructor de barcos en Santander.

Fue campeón de España juvenil en Sni-

pe tres años; medalla de plata en los Juegos Mediterráneos de Argel 75 y campeón del mundo de Vaurien en 1974, en Premiá de Mar; doble campeón de España, séptimo en los Juegos Olímpicos de Montreal, subcampeón, tercero y cuarto, respectivamente, en los Campeonatos Mundiales de "flying dutchman" de 1978, 79 y 80.

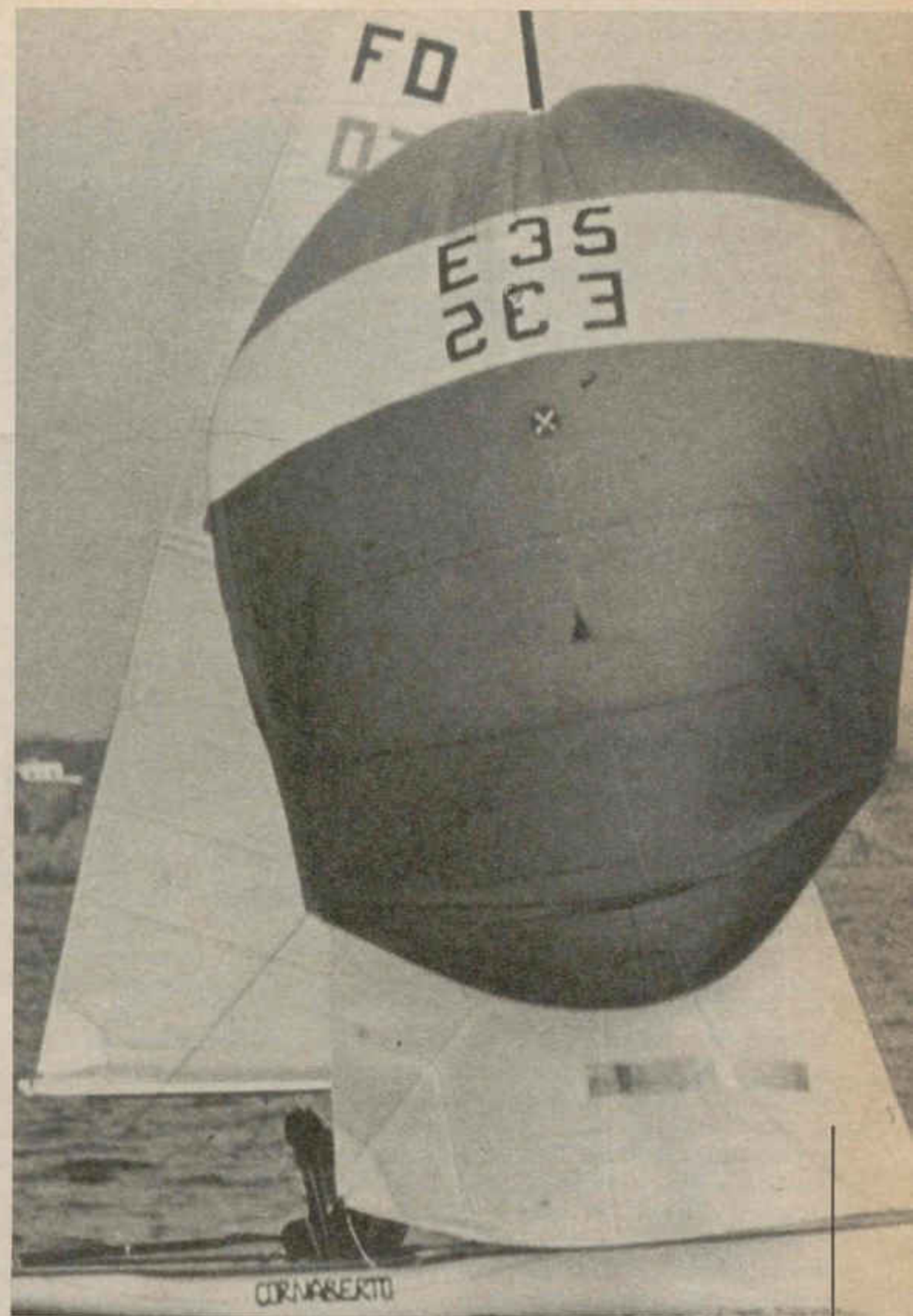
Miguel Noguer: Nació en Barcelona el 9 de diciembre de 1956. Tiene, pues, veintitrés años, es soltero y estudia cuarto de Medicina. Actualmente cumple el servicio militar en Cádiz y fue con permiso —aprovechado— a Moscú. Piensa abandonar el "ritmo" actual de práctica del deporte, pues en cuatro años sólo ha podido hacer dos cursos de su carrera. Lleva estos cuatro años navegando en "flying dutchman", pues antes lo hizo, durante nueve, en 470, con su hermano. También participó en la clase solitaria Finn, donde logró clasificarse para un Campeonato del Mundo. Sus éxitos han sido todos los citados de Abascal en F. D. ■

EL BOICOTEO DE LOS JUEGOS DEVALUO EL EXITO

El boicoteo norteamericano a los Juegos de Moscú, secundado por muchos países, devaluó la cita de Moscú y también, naturalmente, la de Tallinn. El éxito de Abascal y Noguer, por tanto, es preciso valorarlo en su justo punto. Sin que hayan sido muy favorecidos por las ausencias, al estar desde hace unos años entre la élite mundial de la clase, el hecho real es que si les beneficiaron. En el mes de junio se disputó en aguas de Malmö el Campeonato del Mundo de "flying dutchman" y ganó el canadiense Mac Loughlin, ante los alemanes occidentales Batzill y Diesch. Cuarto fue Abascal, con Noguer. Ni Mac Loughlin, ni alguno de los dos alemanes —sólo participa una tripulación por clase— en los Juegos Olímpicos estuvieron en Tallinn.

Sin embargo, Abascal y Noguer han pertenecido al "grupo de cabeza" del "flying dutchman" desde hace tres años con sus segundo, tercero y, ahora, cuarto puestos en los Campeonatos Mundiales. Ello significa que podrían haber ganado perfectamente medalla en los Juegos. Pero tal vez no de oro. Mac Loughlin ganó en Malmö con una gran claridad y hubiese sido el principal favorito en Tallinn. Los alemanes y Abascal estuvieron ya "en un pañuelo". Cabe señalar que los hermanos Diesch fueron campeones mundiales en 1978 y olímpicos en Montreal 76. Tampoco estuvo en Moscú la tripulación francesa patroneada por Bouet, campeón mundial de 1979. Todos ellos quedaron entonces por delante de los españoles. El último Mundial de Malmö se disputó con esa categoría precisamente, cuando estaba programado por la Federación Internacional como europeo, a la vista de que en la competición de Tallinn, prevista como Mundial 80, no estarían los "boicoteadores".

Abascal y Noguer recibieron sus medallas de oro, pero no escucharon el Himno Nacional (sólo el olímpico) y en el mástil central se izó la bandera del Comité Olímpico Español (la olímpica, con los cinco aros y una pequeña franja rojigualda). Estaba previsto en el protocolo. Fue el síntoma de que las medallas también fueron "distintas". ■



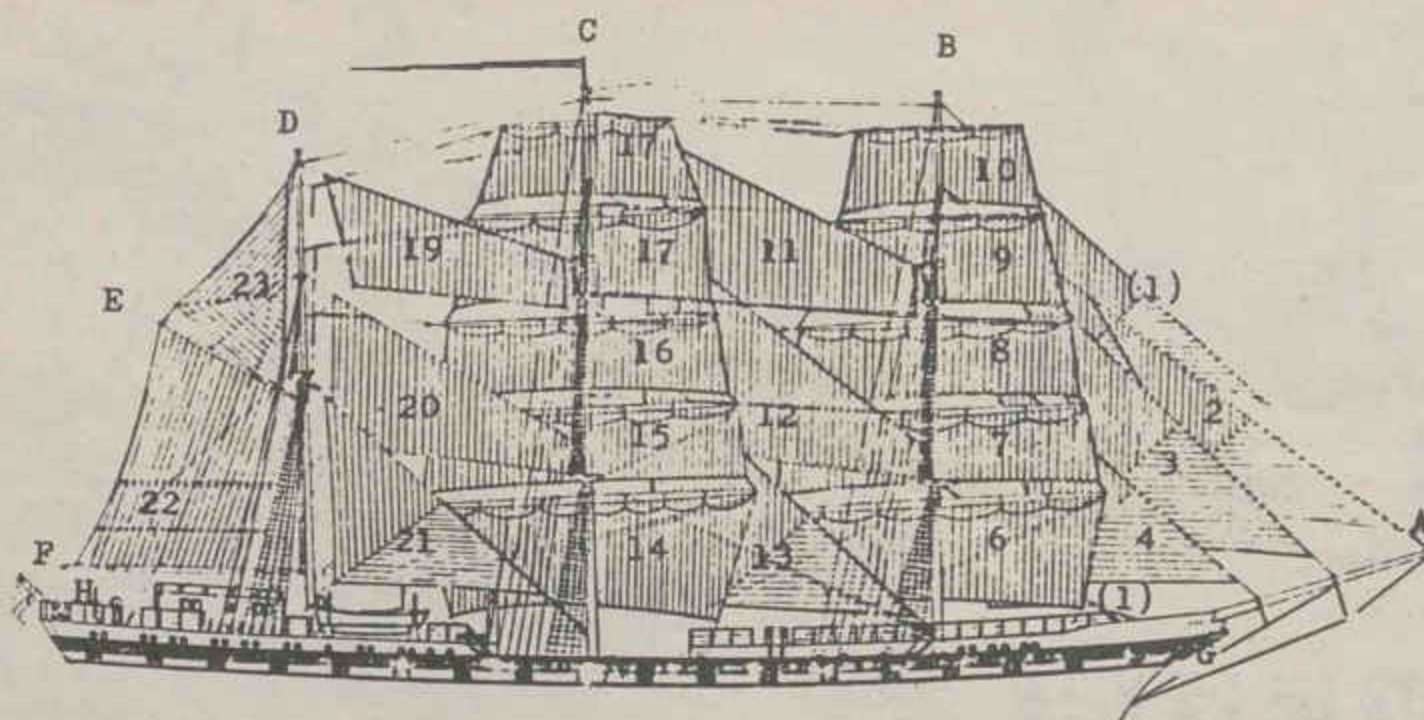
El "Cornaberto", velero clase "flying dutchman", con el que ganaron los españoles la medalla olímpica.

"FLYING DUTCHMAN", EL FORMULA 1 DE LA VELA LIGERA

El "flying dutchman" —"holandés volador"— debe su nombre al diseñador de esta nacionalidad Vilke van Essen. El barco nació para sustituir a gran nivel al modelo 505 que preferían Francia e Inglaterra. Su gestación surgió de la Semana Internacional de La Baule (Francia), en 1951. Lo ofreció la Federación Holandesa a la Internacional, a fin de crear una embarcación de orza móvil adaptable a la navegación en los lagos centroeuropeos. Van Essen realizó el diseño dos años después y la clase fue aceptada incluso como olímpica para los Juegos de Roma de 1960. En ello influyó que un italiano, Mario Capio, se proclamase campeón del mundo en 1959, pero en cualquier caso el "flying dutchman" alcanzó pronto la fama de ser el Fórmula 1 de la vela ligera. Su rapidez, pero también la dificultad de manejo, lo

avalan. Entre patrón y tripulante, por ello, deben pesar los 160 kilos.

Un "flying dutchman" tiene una eslora de 6,05 metros, una manga de 1,05 y un peso de 310 kilos. Está construido con materiales sintéticos y aluminio, por lo que en las empujadas "vuela" literalmente. De ahí su nombre. Evidentemente, es un barco muy técnico, tal vez el más complicado de la vela ligera. Tiene tres velas, un foque "génova", una mayor y un "spinnaker", que puede medir hasta dieciocho metros cuadrados. La gran superficie vélica es otra de sus dificultades. El casco es de fibra, aunque suele conservarse la cubierta de madera. En España sólo hay quince "flying dutchman", lo que también avala el gran nivel alcanzado por una élite con base tan exigua dentro del deporte náutico. Es la eterna cantilena del deporte español. ■



Velamen del "Simón Bolívar"

PALOS.—A: Bauprés. B: Trinquete. C: Mayor. D: Mesana. E: Pico de la cangreja. F: Botavara. A y B son de dos piezas, palo macho y mastelero; C es de una sola pieza. La altura del palo mayor sobre cubierta es de 37,542 metros.

VELAS.—1: Foque volante. 2: Peti-foque. 3: Foque. 4: Contrafoque. 5: Trinquetilla. 6: Trinquete. 7: Velacho bajo. 8: Velacho alto. 9: Juanete de proa. 10: Sobrejuanete de proa. 11: Estay de juanete. 12: Estay de gavia. 13: Estay de mayor. 14: Mayor. 15: Gavia baja. 16: Gavia alta. 17: Juanete mayor. 18: Sobrejuanete mayor. 19: Estay de perico. 20: Estay de sobremesana. 21: Estay de mesana. 22: Cangreja. 23: Escandalosa. Hacen un total de 1.640 metros cuadrados de velamen y un contorno de 2.385 metros.

CONSTRUIDO EN BILBAO

EL "SIMÓN BOLÍVAR", UN VELERO PARA LA MARINA VENEZOLANA

BILBAO (para HOJA DEL MAR).—Si famosos fueron los "Gaztañetas" que se construyeron en el siglo XVIII en los astilleros reales de Zorroza y que hicieron de nuestra ría el mejor astillero nacional de la época, podemos estar seguros que los veleros que últimamente están saliendo de la misma harán que siga siendo Bilbao sinónimo de buenas construcciones y recordada en todos aquellos puertos por donde vayan paseando su belleza y calidad los tres buques-escuela construidos en estas aguas.

Al "Gloria", construido para la Armada de Colombia, le siguió el "Guayas", para la del Ecuador, y como prueba de sus buenos resultados, se están haciendo estos días las pruebas del "Simón Bolívar" para ser próximamente entregado a la Armada de Venezuela, y como los anteriores, destinado a ser buque-escuela de la Armada de ese país.

No debemos olvidar que de origen vizcaino, literato y conocido universalmente con el nombre de "El Libertador", Simón Bolívar ha permanecido constantemente en el recuerdo de Vizcaya, y en forma monumental, desde que en 1927 el Gobierno de Venezuela se lo erigió en La Puebla de Bolívar, en homenaje a ser ésta la cuna de sus antepasados.

UNA BRICBARCA

Me imagino que cuando al principio del siglo XIX él veía desde el Bilbao de entonces las aguas de nuestra ría, no podría pensar que más de siglo y medio después, ingenieros, técnicos y artesanos de estas mismas aguas darian vida a un precioso velero que llevando su nombre está destinado a ser uno de los mejores y más lujosos buques-escuela que surcan los mares, ya que como se ha dicho, "Simón Bolívar" se llama la bricbarca que para buque-escuela de la A. R. Venezuela se ha terminado de construir por los astilleros de Celaya, con la experiencia y calidad que nos tiene acostumbrados en este tipo de buques, altamente marineros, que tienen que reunir unas condiciones muy específicas para conseguir con éxito la doble misión de formar marinos y la de representar con elegancia y calidad al país propietario del mismo.

Técnicamente, el velero "Simón Bolívar" es, como los dos anteriores, un cliper aparejado de bricbarca, como "cliper" se considera a todo velero rápido con independencia del tipo de aparejo que monten, y tiene su origen en la primera mitad del siglo XIX en los astilleros de Baltimore (USA), sin que exactamente se pueda decir cuál fue el primero, pues a la consecución de este casco se debió llegar de una forma natural, hasta que en un momento determinado alguien llamó "cliper" por lo rápido que se deslizaba sobre las aguas.

Su aparejo es de bricbarca, ya que va aparejado como tal, todo velero de por lo menos tres palos, que lleva el trinquete y mayor cruzados y el mesana con velas de cuchillo, es decir, una cangreja y escandalosa, que es la que le proporciona el término de "barca". Este aparejo, que junto al de la fragata fueron los típicos de los famosos cliper de la segunda mitad del siglo XIX, han sido mal llamados por algunos como de bergantin-goleta de tres palos, cuando este tipo de aparejo consiste en llevar cruzado sólo el palo trinquete y el resto, dos, tres o más palos con velas de cuchillo.

UN ROMPECABEZAS

Para afirmar todo este aparejo, se han empleado unos 2.664 metros de cable de distintos diámetros, como jarcia firme y como jarcia de labor, es decir, para maniobrarlo se han empleado entre nylon, abaca y cables, un total de diez kilómetros, teniendo que instalar 203 cáncamos, 638 arraigadas y 200 cabillas, que junto a los 500 motones, hace que nos parezca un rompecabezas. Pero todo está perfectamente montado e instalado, trabajo que como en los dos casos anteriores lo ha realizado con su paciencia y reconocida maestría don Robustiano Álvarez, hoy jubilado de la Armada Española, pero que durante muchos años prestó servicio en los buques-escuela españoles "Galatea" y "Juan Sebastián Elcano" y enamorado de los veleros de esta serie, como el "Simón Bolívar", cuya construcción ha sido inspeccionada por la sociedad clasificadora: GERMANISCHER

LLOYD, de Hamburgo, y cuyos planos y estudios preliminares realizó SENER.

DIMENSIONES DEL "SIMÓN BOLÍVAR"

Desplazamiento: 1.240 toneladas. Eslora total: 82,400 metros. Eslora entre perpendiculares: 58,500 metros. Manga de trazado: 10,600 metros. Puntal a la cubierta superior: 6,600 metros. Puntal a la cubierta baja: 4,400 metros. Calado de trazado: 4,200 metros. Motor auxiliar de 750 BHP, que a 750 revoluciones por minuto le proporcionará una velocidad de diez nudos y que se usará en caso de calmas o maniobras.

En su decoración y habilitación se han empleado buenas maderas y artesanos, que han conseguido dar un ambiente muy propio a los interiores y en especial a la cámara y comedor de oficiales.

El puente de gobierno es más propio y bonito para un velero de este tipo que los puestos a los anteriores, y en él podemos ver los sistemas de navegación de que va provisto, entre los que podemos observar dos pantallas de radar, cuyas antenas van situadas, una en el palo trinquete y otra en el de mesana, sistema de navegación vía satélite, sondas y demás aparatos propios de los buques modernos.

La salida de humos del motor auxiliar se hace por medio de una chimenea que se ha logrado que no resalte mucho y a suficiente distancia de la caseta de gobierno y de las velas, para que ni moleste al personal de guardia ni se corra el peligro de quemar alguna vela.

¿Por qué? de la construcción de estos veleros para preparar a unos marinos que luego irán de servicio a buques de guerra modernos y sofisticados.

Es precisamente por esta alta tecnificación a que han llegado los buques modernos y en especial los de guerra, por lo que se hace necesario crear en el nuevo marino la convivencia que suponen los viajes largos de instrucción, agilizar el instinto marinerio al tener que luchar contra el viento y la mar con medios naturales, es decir, posibilitar al nuevo marino esa mística tradicional de la mar hoy casi desaparecida y que no se puede lograr nada más que en este tipo de buques. ■ FRANCISCO F. GARAY



El ministro de Sanidad y Seguridad Social, a quien acompaña el presidente del Instituto Social de la Marina, visita el puerto de Sada. En la otra fotografía, la Casa del Mar de dicho puerto.

EL MINISTRO DE SANIDAD INAUGURA LA CASA DEL MAR DE SADA

El ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Juan Rovira Tarazona, inauguró, el pasado día 14, la Casa del Mar de Sada. Le acompañaban el presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos; el director general de Asistencia Social, don José Ramón Caso; el presidente de la Diputación Provincial, don Enrique Marfany Oanes; el senador don Baldomero Fernández Calviño y los diputados doña Nona Inés Vilariño y don José Luis Meilán Gil, y delegados provinciales.

En la misma Casa del Mar, construida por el Instituto Social de la Marina, le esperaba el presidente de este organismo, acompañado del delegado provincial, don Mario Otero Iglesias; el alcalde de Sada, don Ramón Rodríguez Ares; patrón mayor

de la Cofradía de Pescadores, don Antonio Monzo Ríos, y otras autoridades y representaciones.

Tras la bendición de las nuevas instalaciones, efectuada por el cura párroco de Sada, don Ignacio Toimil, el ministro y sus acompañantes recorrieron detenidamente las diferentes dependencias de que consta la Casa del Mar.

El centro inaugurado consta de oficinas, clínica con dos consultorios de Medicina general, pediatría, odontología y sala de curas, así como Hogar del Pensionista.

Una vez finalizada la visita a la Casa del Mar, el ministro y acompañantes se trasladaron a la zona portuaria. El señor Rovira se interesó por la forma de venta del pescado y características de la flota pesquera. ■



EL FERROL

DESAPARECE EL CAPITAN DE UN CARGUERO CUBANO

EL FERROL.—El capitán de la Marina Mercante cubana Juan Carlos Parera Cosme, de treinta y dos años, desapareció de esta localidad, informó "El Ideal Gallego".

El señor Parera Cosme se hallaba en esta ciudad desde hace un mes con otros 27 cubanos, a la espera de hacerse cargo de un buque, construido en la Bazán para la empresa cubana de navegación Mambisa.

Los otros marineros cubanos que se encontraban con el citado capitán han descubierto que éste se ha llevado, al parecer, del barco todas su pertenencias.

Según señala el periódico coruñés, Juan Carlos Parera pudo haber abandonado la ciudad ferrolana para dirigirse a Madrid, a fin de solicitar asilo político.

La casa consignataria del buque manifestó que no tiene nada que decir sobre esta cuestión. ■

EL FERROL

BUQUE ARRENDADO A UNA NAVIERA CUBANA

EL FERROL.—El buque tipo carthago "Alegria de Pío", construido en la factoría Bazán ferrolana para la Naviera Marítima Arosa, y que fue arrendado a la naviera estatal cubana Mambisa por un período de diez años, abandonó el astillero para hacer combustible y zarpar rumbo a Cuba.

El citado navío representa el cuarto arrendamiento naval de la citada firma española a la República de Cuba.

Desde el astillero se trasladó al muelle Fernández Ladreda, en donde realiza combustible. Tiene previsto zarpar rumbo a Rotterdam, para seguir después a Cuba.

Como se sabe, el primer capitán de este buque, Juan Carlos Parera, desapareció de El Ferrol el pasado 11 de junio, sin que se conozca su paradero. ■

LA CORUÑA

APROVECHAMIENTO ENERGETICO DE LAS OLAS

LA CORUÑA.—Con un prototipo que transforma en energía los movimientos del mar —olas y mareas— se está experimentando en las proximidades de la playa coruñesa de Riazor.

Este prototipo fue inventado por Amador Liñeira y se denomina "Marce-1" y, según el señor Liñeira, puede producir entre seis y doce caballos de fuerza por metro cuadrado de superficie marítima ocupada. Esta energía sería suficiente para proveer el consumo eléctrico de cinco hogares.

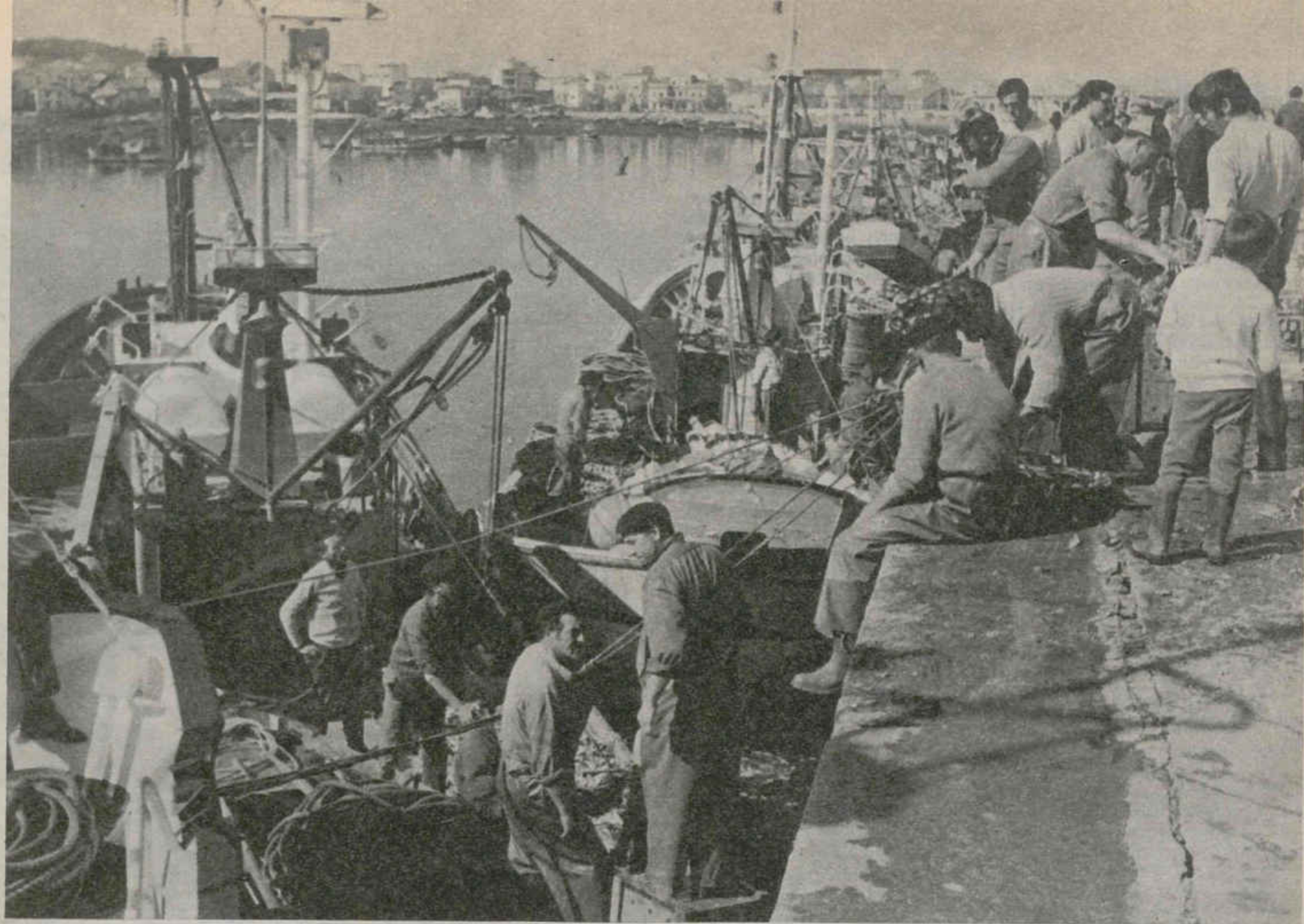
Según el inventor, la experiencia está resultando un completo éxito. Declaró también que, en fecha próxima, entrará en una segunda fase, en la que se contempla la instalación de un sistema de mecanismo permanente, alimentado por la energía que producirá este mecanismo. ■



EL GROVE, CAPITAL DEL MARISCO

Por BALTASAR VEIGA

El Grove es una de las villas más prósperas de la comarca gallega del Salnés, la tierra que cantó Valle-Inclán. La península que forma su enclave se adentra en el mar, como si quisiera escaparse a través del Atlántico, y tiene una legua y media de largo por otro tanto de ancho, cerrando la ría de Arosa y a caballo sobre la de Marín. Situado en la misma boca de la bahía, la ensenada del Grove tiene de una a dos millas de anchura por tres de profundidad hacia el Sur. Las orillas de la ensenada del abrigadero son bajas y marismeñas, surcadas de esteros, que en tiempos pasados poblaron salinas.



El nombre del Grove dimana de los grovies, de origen griego, antiguos habitantes de estas tierras. Los mapas antiguos señalan su denominación y el historiador don Manuel Murguía supone la existencia de un monasterio de San Martín del Grove, allá en el siglo VI. La hoy villa tuvo privilegios medievales, entre ellos uno de Alfonso III, del año 899; otro de Ordoño II, en 912, y otro de Alfonso VII, datado en 1142, cuando el Grove pertenecía a la llamada Tierra de Santa María de la Lanza. El escudo grovense ostenta barcos de pesca como industria principal del pueblo ya en tiempos pretéritos, recogidos sus cuarteles en 1877 por la Sección de Sigilografía del Archivo Histórico Nacional.

Según don Sebastián de Miñano, en 1825 tenía el Grove 1.629 habitantes. Casi un siglo después, en 1920, el Diccionario Espasa los aumenta a 5.460. Dice el autor primeramente citado que la mayor parte de sus moradores estaban inscritos en la Matricula de Mar, con decadencia de su agricultura con terrenos baldíos e incultos. En 1846, don Pascual Madoz asigna al Grove título de villa, que la componían una plaza y siete calles, que unidas a sus lugares aledaños habitaban 300 casas de vecindad. No contaba la villa con casa Ayuntamiento y las sesiones municipales se celebraban en una vivienda particular arreglada al efecto, pero contaba el villaje con las ermitas de San Roque y San Antonio Abad, y en su terreno brotaban dos fuentes de aguas cristalinas, sin inclusión de los saludables manantiales de su barrio lindante de La Toja. El presupuesto municipal era en-

tonces de 3.000 reales, que se cubría por reparto.

Las siete calles grovenses que citó Madoz se han multiplicado, aunque el bajo antiguo casco urbano goza todavía de inconfundible sabor marinero de antaño. Pueblo de típicas rúas, con viviendas del pasado siglo incrustadas entre el moderno urbanismo. En la plaza ajardinada del Ayuntamiento o bajo los soportales de la lonja, los jubilados del gremio de mar, tocados con boina y apoyados en el bastón ayudador, cuentan sus viejas glorias. Mar en calma y barcos en reposo. El último censo efectuado en el Grove arroja 10.353 habitantes. Los Diccionarios Espasa y Casares llaman a los moradores de este pueblo groveros; el historiador local don José Caamaño los denomina groveños, pero suena más grato en los oídos nativos el apelativo de grovenses.

El Grove posee un aeropuerto provisional para naves volantes de pequeño porte que estuvo en uso antes que el cercano aeropuerto de Vigo tuviese plena vigencia. Este aeropuerto grovense vino derivado de los ministros que pasaban el verano en la isla de La Toja, establecimiento balneario de primer orden. El Grove tiene una gran colonia veraneante que se solaza en la playa llamada de la Marisca y la de ocho kilómetros de extensión que comprenden los arenales de La Lanzada.

Puerto

El puerto pescador del Grove es abrigado a los vientos y su muelle es de un solo

trazo largo de 420 metros por 17 de anchura, protegido exteriormente por fuerte escollera. Dentro del muelle se forma una ensenada cuyo borde terreno es una playa rocosa que sirve como varadero de dornas y barcos a motor en carena. Sobre el cantil del muelle se amontonan las nasas y artes rederos, y a su final está la bomba de gas-oil, que despacha de 130.000 a 150.000 litros mensuales, aunque hay que consignar que un 25 por 100 de este total lo toman en manguera los pesqueros del cercano puerto de Cambados.

La flota pesquera del Grove, de cascos multicolores, es de matrícula nativa casi totalmente. El hielo artificial no se usa en la flota pescadora grovense, y existen cinco fábricas conserveras y tres pequeños talleres de carpintería de ribera que realmente no se pueden llamar astilleros de construcción naval. El Grove cuenta con varios menudos astilleros para construir mejilloneras flotantes, aunque los flotadores metálicos vienen de fuera de la localidad. Antes de ponerse de moda la red de nylon, en la villa del Grove funcionaban pequeñas factorías de hilados y cordelería para la pesca. De estos profesionales cordeleros fue famoso Servando Gondar, al que se le atribuía ser el mejor de Galicia, trabajando también para otros puertos del litoral.

El Instituto Social de la Marina levantó las primeras 48 viviendas de renta limitada que se edificaron en el Grove, y este mismo año de 1980 entrará en funcionamiento la Casa del Mar, edificio de tres plantas que albergará club de pensionistas y todos los servicios para el sector. En la zona portua-

ria se alza un hermoso motivo escultórico dedicado al mariscador.

Pesca vieja

La crónica histórica habla de las salinas grovenses en la Edad Media, cuando la localidad era señorío del arzobispado compostelano. En 1567, la peste que asoló a Galicia tuvo entrada por el puerto del Grove, prueba que a él llegaban mercancías en buques extranjeros. También en el siglo XVI se dedicaban a la pesca del pulpo 300 barcos de la ría de Arosa con predominio de embarcaciones del Grove. En 1602 hay constancia de exportaciones grovenses de pesca salazonada a La Coruña y Valladolid. A finales del siglo XVII, según Lucas Labrada, la pesca de sardina era de 2.000 millares al año, que capturaban los pescadores del Grove, casi todos pertenecientes al gremio de la mar. De los 3.700 quintales de pulpo que en el último tercio de la centuria decimotercera exportaba anualmente la ría de Pontevedra a Portugal, León y Castilla, correspondían 500 quintales al Grove. En 1753 había en ejercicio 89 dornas grovenses, que tripulaban 142 matriculados, los cuales rebasaban las islas Ons y Sálvora hasta los mares de Corrubedo y de Cies. Los peces clásicos de aquellas calendas eran la sardina, anchoa, merluza, abadejo, congrio, dorada, solía, rodaballo, mero, faneca, piarda, pancho y bonito, además del pulpo, que era ya una especialidad de la cocina del Grove.

Hace sesenta años se practicaba la pesca a cordel solamente entre los marineros grovenses, desconociéndose el actual sistema de nasas. Salían a pescar en traineras

EL GROVE

de doce remeros, que venían a ganar unos ocho reales por día. Valía entonces una docena de nécoras 15 céntimos, y un buen centollo, una peseta. El kilo de pulpo se cotizaba a 10 cuartos (30 céntimos) y la pesca se efectuaba dentro de la ría y hasta a 15 millas fuera de puntas. Había inviernos duros para aquella marinería, que no tenía retiros económicos, trabajando hasta la vejez. Fue de los años 1917 a 1920 cuando tuvo efecto el segundo arribo al Grove de los catalanes salazoneros de la sardina, pez que predominó en buenas capturas hasta que hace cuarenta años el puerto grovense derivó a puerto marisquero.

Los primeros motores embarcados llegaron al Grove a la terminación de la primera guerra mundial, y allá por los años 30 fueron patrones de renombre en la localidad los dos Manueles, Chapelo y Mascato, y los dos Josepes, Bea y Vidal, conocidos, respectivamente, por los apodos de "Viturno" y "Chalán". La marinería actual del Grove se puede decir que se defiende bien debido a los altos precios de lonja, y los ingresos semanales por individuo oscilan sobre las 15.000 pesetas.

Pesca contemporánea

El censo activo de tripulantes pescadores es en el Grove de 956 hombres y son 439 el número de marineros jubilados, siendo la cifra de armadores portuarios casi igual a los barcos de matrícula. Prácticamente, todos los marineros grovenses poseen un barco, grande o pequeño.

La flota pesquera del Grove es toda de bajura, y se subdivide así: movida a motor, 13 barcos superiores a las 10 toneladas de registro y 73 por debajo de las 10 toneladas. La flota de barcos menores —dornas y chalanas— alcanza el millar, aunque los meses de escasez en pesca, que son abril, mayo y junio, trabajan solamente unas 300. El tonelaje total de la flota mayor es de 850 toneladas, y la unidad más grande desplaza 23 toneladas, contando la más vieja unos treinta años. No hay en este conjunto ninguna embarcación con casco de hierro.

Los barcos mayores grovenses van tripulados por seis hombres, y los menores, por cuatro; las dornas, una embarcación muy común en el Grove, llevan solamente dos tripulantes, muchas de ellas movidas con motor fuera borda. Los ciclos marineros de las naves mayores son diurnos, saliendo por la mañana y volviendo a la venta de tarde, y los caladeros utilizados son en y fuera de la ría, mares de Muros, llegando incluso a la costa de Portugal. El trabajo de las dornas, dedicadas mayormente al camarón, se efectúa de noche. Se usa en la pesca grovense el trasmallo y la nasa en la pesca que aquí se denomina de fondo, habiendo este último arte evolucionado en su forma y volumen. La pesca es exportada a los mercados del interior, ocupando los primeros lugares las plazas de Madrid y Barcelona.

El año 1980 se presenta en su primera mitad con mal aspecto económico; las capturas se sostienen gracias a los precios altos que alcanzan las especies. La buena época de pesca va de octubre a febrero, y durante ella, un par de millares de mujeres llegan de los más dispares lugares del municipio y de fuera de él, ocupándose de la captura de los moluscos a pie, mientras los

fondos mayores son trabajados por el millar de barcos a remo con que cuenta el Grove, pescando con el sistema de vara.

Lonja

La lonja del Grove es un edificio porticado con 10 columnas, mitad loja, mitad plaza de abastos. En su interior hay cuatro grandes mesas marmóreas donde se deposita la mercancía ictiológica. Es el Ayuntamiento grovense el que regula las ventas lonjísticas y no la Cofradía de Pescadores, devengando el 5 por 100 de impuestos. Las especies marisqueras más importantes que se venden en lonja son la nécora, camarón y centollo.

Las horas de subasta son matutinas y vespertinas, a las 7.30 y a las 17.30. Hay un solo subastador, que atiende a 50 exportadores y un número mayor de compradoras detallistas, que se conocen con el nombre de "peixeiras". La moneda de subasta es la peseta en venta a la baja, utilizando la lengua vernácula. De mañana se vende el camarón, que entra en lonja en cestas de plástico de unos tres kilos de capacidad del pequeño crustáceo, que suele ser la cosecha nocturna de los dos tripulantes de cada dorna, clasificados en tamaños, portados por los captores, que calzan botas altas y se tocan con gorros de punto. El precio del camarón en este mes de julio de nuestra encuesta oscila de 1.000 a las 4.000 pesetas kilo.

Por la tarde es trasladado desde el muelle a la lonja el pescado variado y el marisco, que en el Grove entra en cantidad y calidad. Se pesan las piezas o lotes del pescado fresco y se extienden sobre las mesas de mármol y también sobre el suelo de la lonja, que quedan ambos prácticamente cubiertos por la ictica mercadería. El pescado fresco se pesa en báscula y pasa a lonja con un papelito adherido con su peso, mientras que el marisco va primero a venta y luego a báscula. Los centollos vivos, los "bois" pataleantes y las vieiras que aún abren sus valvas se depositan en el suelo de la lonja en bolsas de red. Un técnico en la materia examina y palpa los centollos y los entrega después a los compradores que han parado la puja. Por último, se procede a la subasta del pescado fresco, y a la hora o dos de comenzada la venta, ésta queda terminada, mientras los tripulantes afectados vigilan la subasta.

Las pescas lonjísticas grovenses, a las que hay que añadir una cantidad similar en importe dinerario de las mejilloneras, se establecieron en 1979 de la siguiente manera: peces, 171.946 kilos, con importe de 51.756.976 pesetas; crustáceos, 109.505 kilos, con valía de 154.569.698 pesetas, y moluscos, 202.466 kilos, por valor de 44.295.811 pesetas. En total, lo vendido solamente en lonja supuso 485.917 kilos, con cuantía de 250.622.485 pesetas.

Mejilloneras

Pero más importante en cantidad y equivalencia dineraria que las ventas de la lonja tiene la captura del mejillón en el Grove, que en el año precedente de 1979 totalizó 11.223.000 kilos, con un valor de 263.379.000 pesetas. Una industria de decisiva consideración si se la compara con la pequeñez del pueblo donde está enclavada. Existen en el Grove 510 mejilloneras en manos de una mancomunidad de pequeños propietarios, más otras 30 pertenecientes a una razón social independiente. España es el primer país productor de mejillón en el mundo por calidad y cantidad,



y la zona grovense del Melojo, el lugar de procedencia de los mejores ejemplares del modesto molusco lamelibranquio. Se trata de una faja territorial marina única por la bondad del plancton y cuya producción se exporta prácticamente a todos los mercados de España, y mayormente a Madrid, Barcelona, Valencia, Alicante y Bilbao, a la vez que se abre a los mercados extranjeros de Alemania, Holanda, Francia, Italia y Bélgica.

Los primeros viveros flotantes de mejillón se establecieron en el Grove en 1950. Los actuales industriales mejilloneros provienen del ramo artesano: emigrantes a la Europa Occidental, que a su regreso ad-

quirieron las balsas de mejillón y formaron comunidad, sujetos a un trabajo denodado durante el día. Reunidos en empresas familiares, la sociedad mancomunada está constituida por 300 familias desde 1977. En el año anterior hubo una gran depreciación y decadencia del producto mejillonero, que fue la que produjo la concentración de los pequeños empresarios en una explotación común. Esta empresa sirve de enlace con las depuradoras de marisco, y posteriormente se produce la distribución a los mercados. La sociedad mancomunada cuenta con una zona de desahogo en "porto Melojo", con 4.500 metros cuadrados para industrializar el mejillón, y es pionera



en la gestión de mantener el precio y calidad del producto marino, enjugando los excedentes y cuestionando la instalación de nuevas mejilloneras.

Si la mitimilicultura es la ciencia que estudia el cultivo del mejillón, en el Grove son 380 los trabajadores bateadores y se pueden calcular en un millar las personas que atienden e industrializan el mejillón. Cada batea recoge de 50 a 60 toneladas de mejillón cada temporada, mas hay que tener en cuenta que cada periodo incluye veinte meses de cria y engorde, apto para la recolección. El producto de tamaño grande tiene buena salida, no así el de tamaño pequeño y mediano.

Las balsas mejilloneras han llevado con el tiempo un cambio profundo. De los antiguos cascos de pesqueros desguazados se pasó a las bateas propiamente dichas, y ahora se hacen prácticas con balsas metálicas forradas de poliéster para las crias de mejillón, que van recubiertas con malla de nylon.

El mejillón es el más barato de los mariscos y su mejor época de consumo en fresco es de agosto a marzo. De la misma planta depuradora, el mejillón sale embolsado a 10 y 15 kilos, con etiqueta de control sanitario, y se sitúa en el mercado nacional o extranjero. En las estaciones depuradoras, el pequeño bivalvo se somete a

un lavado con agua clorada a presión, pasando a la piscina de depuración hasta lograr la salubridad del molusco. La enemiga declarada del mejillón hispano es la chirla de importación italiana. Con el mejillón grovense se han llegado a confeccionar hasta 52 platos diferentes.

Las bateas mejilloneras del Grove tuvieron un momento industrial difícil por los temporales ocurridos en diciembre de 1978 y enero y febrero de 1979, averiándose la mitad de las mejilloneras. El Estado acudió, generoso, con créditos a fondo perdido, aplicándole la clasificación de zona catastrófica. El servicio de rescate submarino del plan oficial marisquero permitió la re-

cuperación del material hundido y las empresas mancomunadas pudieron modernizar sus bateas.

Hace un cuarto de siglo, la moderna industria mejillonera era desconocida. En las costas del Noroeste de España era tal la abundancia de mejillón, que durante las horas de bajamar, las rocas y los acantilados presentaban una faja de color negro formada por millones de mejillones adheridos a ellos. Debido a su fabulosa abundancia en Galicia y Asturias, era tan despreciado como comestible que casi se empleaba exclusivamente para el abono de los campos. Hoy el mejillón en conserva es uno de los bocados exquisitos. ■

PRESIDIDA POR EL SUBSECRETARIO DE TRABAJO INAUGURACION DE LA COOPERATIVA FRIOCILLERO

CELEIRO (Lugo). — A las doce de la mañana del día 1 de junio se procedió a la inauguración de la fábrica de hielo y el muelle pesquero de Celeiro. Al acto asistieron, entre otros, el subsecretario general de Trabajo, Gerardo Harguindey Banet; el comandante de Marina de El Ferrol, el ayudante de Marina de Viveiro, el gobernador civil de la provincia, el delegado del Instituto Social de la Marina, el delegado de Trabajo, el presidente de la Diputación, el ingeniero delegado de Puertos, el alcalde y Corporación de Viveiro, cabildo en pleno de la Cofradía de Pescadores de Celeiro, así como unas trescientas personas más.

En el transcurso del acto se procedió al descubrimiento de una placa en la que la Cofradía de Pescadores, a través de su presidente, reconoce el impulso aportado por Gerardo Harguindey para que se realizase dicha obra. A continuación habló el presidente de la Cofradía, Vicente Gradaille Trobo, haciendo un elogio de la labor de Harguindey y exponiendo la importancia del acontecimiento, por cuanto venía a significar la consecución de una aspiración planteada por los pescadores del puerto.

El subsecretario general del Ministerio de Trabajo agradeció las palabras del presidente de la Cofradía de Pescadores y significó que la función de los cargos públicos es la de servicio, así como puso de manifiesto el deseo de que el puerto lucense de Celeiro siga prosperando.

Finalmente, después de una copa de vino español, se celebró una solemne Misa en la que recibieron la Primera Comunión treinta niños.

Por la tarde, coincidiendo con las fiestas del Carmen de los marineros, se celebró, las seis y media, la procesión marítima, en la que participaron todas las embarcaciones del puerto y numerosas personas de toda la costa.

Cerca de veinte mil personas asistieron a la procesión marítima y siguieron el recorrido de la Virgen del Carmen a bordo de la embarcación "María Elena". Al acto asistieron el ayudante de Marina, Sabino Collazos; el alcalde y la Corporación de Viveiro y el cabildo de Celeiro. La jornada finalizó con una popular verbena. ■

BILBAO

BARCOS CAMARONEROS PARA SENEGAL

BILBAO. — Tres camaroneros fueron embarcados en Santurce (Vizcaya), en el buque de bandera francesa "Aristée", con destino a Dakar, la capital de Senegal, país que tiene contratada la construcción y envío de 36 barcos de este mismo tipo.

Los tres camaroneros tienen idénticas características y presentan 13 metros de eslora, 4,52 de manga y 2,70 de puntal, con un peso por unidad de 32 toneladas.

Han sido bautizados con los nombres de "Deem", "Jabar" y "Laana Laana", y su construcción será llevada a cabo en la localidad asturiana de Navia. La empre-

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Pedidos al gabinete
de Información
del Instituto Social
de la Marina



CETACEO EN SANTANDER

Un cetáceo de la familia de los delfines, de unos cinco metros de largo y más de 5.000 kilos de peso, fue hallado muerto en las costas de Santander.

sa consignataria encargada de los trámites de transporte de todos los camaroneros es Finavia, S. A., de Santurce. ■

fue de 57 pesetas y este año ha oscilado entre las 106 y 107 pesetas, por lo que, aunque las capturas han sido menos, la fuerte demanda industrial transformadora ha permitido unos precios aceptables. ■

BURELA

TRECE ALUMNAS TERMINARON EL CURSO DE REDERAS

BURELA (Lugo). — Recientemente se dio por concluido un curso de rederas que tuvo una duración efectiva de setenta horas, promovido por el Instituto Social de la Marina. Al mismo asistieron trece alumnas, bajo la dirección de la profesora Edelmira Suárez García.

Conjuntamente, durante el curso se elaboró un precioso manto tejido en red, que las alumnas ofrecieron a la Virgen para llevar en la procesión marítima, por primera vez, este año. ■

BILBAO

TERMINA CON DESCENSO DE CAPTURAS LA CAMPAÑA DE LA ANCHOA

BILBAO. — La campaña de la anchoa ha finalizado para dejar paso a la costera del bonito, y, en cifras globales, la primera estimación de capturas señala que éstas han disminuido en un 30 por 100 respecto a la campaña del año pasado.

No obstante, los precios han experimentado un aumento sustancial respecto a los que rigieron el año pasado. En la campaña anterior, el precio medio por kilo

SAN SEBASTIAN

EL DIRECTOR DEL PROGRAMA "ONDA PESQUERA", EXPULSADO DE LA "ANCELLE"

SAN SEBASTIAN. — Jesús Ferreiro, director del programa radiofónico "Onda pesquera", de Radio San Sebastián, fue expulsado con malos modales de la patrullera "Ancelle", atracada en el puerto francés de Bayona, según explicó personalmente el afectado.

El señor Ferreiro subió a bordo de la "Ancelle" con el fin de realizar una entrevista sobre el problema pesquero vasco, con destino a los servicios informativos de la Cadena SER. El comandante de la patrullera le recibió y le invitó a pasar al barco, mostrándole sus instalaciones.

Cuando el director de "Onda pesquera" se disponía a grabar la entrevista, un oficial de la citada patrullera, precisamente el que hace unas semanas fue conducido a la Comandancia de Marina de San Sebastián por pescadores de Fuenterrabía, reconoció al señor Ferreiro e informó inmediatamente al comandante de la "Ancelle".

"En este momento —dijo el señor Ferreiro—, el comandante de la 'Ancelle' me expulsó con malos modales e indicó que él no quería hablar para ningún medio informativo que no fuese francés. Añadió que continuaría deteniendo a los pesqueros españoles que faenan en aguas comunitarias, ya que para él no son válidas las licencias que éstos portan". ■

NEGOCIACIONES PARA QUE NUESTROS MERLUCEROS PUEDAN PESCAR EN SUS CALADEROS TRADICIONALES

SAN SEBASTIAN.—"Las autoridades españolas están intentando, por vía diplomática, ante la CEE, que los merluceros de Fuenterrabía puedan faenar en los caladeros que han frecuentado siempre", ha declarado Antonio Fournier, asesor del ministro para las Relaciones con las Comunidades Europeas, a la emisora La Voz de Guipúzcoa.

El señor Fournier añadió que esto podría poner fin al conflicto hispano-francés en las aguas del golfo de Vizcaya y que la Comisión competente en el seno de la CEE se considera obligada a imponer sanciones, aceptando las denuncias de las autoridades francesas, lo que desde el punto de vista español no es procedimiento válido.

Esta tesis fue defendida por el señor Fournier, en Bruselas, sobre el apresamiento de pesqueros vascos por parte de barcos de guerra franceses, ya que desde el punto de vista español no es procedimiento válido, puesto que para actuar en justicia se debe oír a las dos partes.

Estas apreciaciones oficiales coinciden con las de los pescadores vascos, que están decididos a hacerse a la mar solicitando asistencia del patrullero de la Armada española "Bonifaz", que se ocupará de balizar convenientemente las zonas conflictivas, en evitación de cualquier sospecha de transgresión de los reglamentos de la Comunidad.

Por otra parte, siguió informando La Voz de Guipúzcoa, se han iniciado en París conversaciones entre las autoridades españolas y francesas con vistas a una solución del problema. A la espera de las mismas, los pescadores de Fuenterrabía han acordado que, por el momento, dejen de faenar los pesqueros acusados de infracciones, es decir, los comprendidos en la "lista negra" francesa, los cuales percibirán una subvención otorgada por la Subsecretaría de Pesca para compensarles de los perjuicios que les ocasiona el cambio de caladero.

También se van a realizar negociaciones para que en la delimitación de las zonas conflictivas intervengan unidades de la Armada francesa, con lo que se espera eliminar posibles celos, si bien la perfecta delimitación va a resultar muy difícil. ■ EFE.

FUENTERRABIA

ABSUELTOS DOS MERLUCEROS DENUNCIADOS POR LA PATRULLERA "ANCELLE"

FUENTERRABIA (Guipúzcoa).—El Tribunal de Apelación de Pau (Francia) absolvió en un juicio celebrado el pasado día 11 de junio a los merluceros "San Vicente" y "San José", de la matrícula de este puerto, según se supo en Fuenterrabía.

Ambos pesqueros estaban acusados por los responsables de la patrullera francesa "Ancelle" de faenar sin licencia en aguas comunitarias.

Las autoridades de pesca francesas, según han informado fuentes del programa radiofónico "Onda pesquera", han recurrido contra la sentencia de Pau al Tribunal Supremo de París.

Esta conducta de las autoridades pesqueras del vecino país contra las reiteradas sentencias absolutorias de los pesqueros ondarrabitarras se repite de forma automática. ■

ONDARROA

PESQUERO APRESADO EN FRANCIA

ONDARROA (Vizcaya).—El pesquero "Endai", con base en el puerto vizcaíno de Ondarroa, ha sido apresado por lanchas patrulleras francesas, acusado de faenar sin licencia en aguas comunitarias.



BUQUE EN DESGUACE, INCENDIADO.—Un aparatoso incendio se declaró en un buque destinado a desguace que se encontraba en el puerto de Barcelona, al prender gran cantidad de fuel de sus calderas. Fueron necesarios para extinguir el incendio, en el que no se produjeron víctimas, seis coches-bomba y cuarenta bomberos. (Foto: EFE.)

El "Endai", en el momento de su detención, llevaba a bordo 506 cajas de pescado, y fue conducido al puerto francés de Arcachon. ■



HOMENAJE A ENRIQUE SERRA

Tuvo lugar en Arenys de Mar (Barcelona) una cena de homenaje organizada por las Federaciones de Cofradía de Barcelona y Gerona como acto de gratitud a la persona del hasta ahora delegado del Instituto Social de la Marina de Barcelona, don Enrique Serra Navarro.

Al homenaje, junto a los presidentes de las dos Federaciones, asistieron representaciones de las 21 Cofradías de la costa, habiéndose trasladado especialmente invitado al acto el presidente del Instituto Social de la Marina, Julio Cienfuegos, quien traía un abrazo de todos los compañeros y amigos que Enrique deja en el Instituto. No pudo asistir al homenaje, por dificultades de última hora, don Lázaro Rosa, subdirector general de Pesca y Cultivos Marinos. Estuvo representada la Marina Mercante en la persona de don Angel Urrutia, director de la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona y presidente de la Asociación Catalana de Capitanes.

Durante el acto, el señor Marzoa, presidente de la Federación de Barcelona, en nombre del sector pesquero, ofreció al homenajeado, como prueba del agradecimiento por la entrega de tantos años, la medalla de oro de las dos Federaciones, así como un pergamino acreditativo. A continuación tomó la palabra el presidente del Instituto, quien destacó la identificación del señor Serra con la labor desarrollada y su fidelidad al servicio del Instituto Social de la Marina. Cerró el acto el homenajeado, quien mostró su agradecimiento, considerando que en él se rendía homenaje a todos sus

compañeros por la labor desarrollada al servicio del sector marítimo. ■ LOBETO.

MOTRICO

EXCURSION DE PENSIONISTAS

Organizada por el Instituto Social de la Marina, el pasado mes realizaron una excursión 60 trabajadores del mar, pertenecientes al sector de pesca, pensionistas, que hicieron el siguiente recorrido: Irún, San Juan de Luz (Francia), parada en Elizondo (Navarra) para comer, visita a Tolosa y a la Virgen de Iciar. ■

CONMEMORACIONES EN CATALUÑA



Con la llegada del verano se han desarrollado numerosas celebraciones a todo lo largo de la costa catalana: así, las fiestas de Palamós y Blanes, la tradicional Semana del Mar en Vilanova i la Geltrú que, como es habitual, ha tenido por marco la Casa del Mar del ISM, y también la conmemoración de San Pedro en la localidad de Port de la Selva, donde el ISM ha estado presente en los distintos actos junto con las autoridades locales y la Cofradía de Pescadores, organizadora de los actos conjuntamente con aquel organismo y como homenaje a los jubilados de este puerto.

Destacado éxito tuvo el recital de habaneras, que contó con la actuación de las voces de Besalú.

Coincidiendo con estos actos se puso en marcha el Club de Pensionistas de Port de la Selva, con la elección de una Junta Directiva que se encargará de mantener las actividades de la Casa del Mar de esa localidad.

Por último, también en Llansá destacan entre los programas de cara al verano las exposiciones de pintura, fotografía, etc., que serán una importante actuación de parte de la actividad a desarrollar en los próximos meses. ■ R. L.



SEMINARIO INTERNACIONAL SOBRE LOS DELTAS DEL MEDITERRANEO

Por LUIS MILLAN ROCA

Se ha desarrollado en Tortosa el Seminario Internacional sobre los Deltas del Mediterráneo, organizado por el Comité Español del MaB (El hombre y la biosfera), presidido por el doctor Emilio Fernández Galiano, catedrático de la Complutense de Madrid, siendo presidente de la Comisión Organizadora el doctor Jacinto Nadal Puigdefàbregas, catedrático de Zoología de la Universidad de Barcelona, y secretario del Seminario, don José María Camarasa Castillo, jefe de la Sección de Estudios del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya.

Este Seminario ha sido organizado en el marco del proyecto 5 del programa MaB (Ecosistemas acuáticos no oceánicos), patrocinado por la Unesco y con la colaboración del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Español de Oceanografía, Instituto de Investigaciones Pesqueras, Universidades, Icona, Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Tortosa y otros altos organismos, al objeto de estudiar la problemática de los cinco grandes deltas del Mediterráneo y establecer un programa de cooperación e intercambio de información y de personal entre los países de Rumania, Italia, Francia, Egipto y España, atendiendo las recomendaciones de un grupo internacional de expertos después de recorrer los deltas del Danubio, Po, Ródano y Nilo.

Tortosa, ciudad del Ebro

Tortosa, sede del Seminario, y el delta tienen su problemática en función del Ebro, que llena su presente y ha condicionado su pasado.

Aún a mediados del siglo XIX, Tortosa era el primer puerto en el camino de penetración por navegación fluvial que, pasando por Zaragoza, llegaba hasta Tozal del Rey, en Navarra. Fue cabeza de la provincia marítima de su nombre, del Tercio de Valencia, con una matrícula de 400 veleros de hasta 50 toneladas, con astilleros propios y un tráfico anual de sobre un millar de barcos entrados y salidos, entre nacionales y extranjeros. La construcción del puente para el paso del ferrocarril sobre el

Ebro fue todavía objeto de polémica, por las dificultades que se le atribuían para el paso de los barcos.

Hoy, esta navegación es historia. El centro de gravedad en el aspecto marítimo se ha desplazado a los núcleos costeros del delta (en los Alfaques, San Carlos de la Rápita, puerto pesquero y comercial, que ocupa lugar preferente en el Mediterráneo, y en el Fangar, Ampolla, puerto pesquero), y el peso demográfico, hacia los núcleos de población de la Ribera, destacando con mucho Amposta, cabeza del despertar agrícola y de la comarca del Montsià.

Tortosa es el centro intelectual de esta región del Ebro.

Las sesiones

Se han desarrollado en el Parador del Castillo de la Zuda, UNED y principalmente en la Casa Diocesana, antigua sede del colegio y Universidad de Santo Domingo, siglos XIV y XVI, de estilo renacimiento, con un moderno y recoleto salón de actos, junto a un claustro de altas columnas, reconstruido después de la pasada guerra.

Se han constituido grupos de trabajo disciplinarios para el estudio de la geología, oceanografía, hidrología; flora, vegetación y biología vegetal; fauna y biología animal; estudios socioeconómicos; ingeniería, obras públicas y urbanismo.

Y grupos de trabajo interdisciplinarios para el estudio de la contaminación; agricultura, caza y pesca; conservación de la Naturaleza; ordenación del territorio, industria y energía, implantaciones urbanas y turismo.

El calendario ha consistido en la concentración en Barcelona de los asistentes nacionales y extranjeros, para su posterior traslado a Tortosa; sesiones de mañana y tarde de lunes a jueves y una sesión plenaria final, y clausura en Barcelona el viernes.

Al comienzo de las sesiones fue leído un texto introductorio del doctor Ramón Folch y Guillén, jefe del Servicio del Medio Ambiente de la Diputación de Barcelona, en el que, con una salutación a los asistentes, se expuso una amplia problemática sobre el delta del Ebro en su geografía física y geología, flora y vegetación, fauna y actividades humanas, y gestión territorial.

Las lenguas oficiales del Seminario han sido el inglés, el castellano, el catalán y el francés, con servicio de traducción simultánea. En los grupos de trabajo se ha adoptado la lengua más cómoda a la mayoría de los participantes, con asistencia de traductores en caso necesario.

Impresiones sobre el Seminario

Al finalizar las sesiones del Seminario Internacional sobre los Deltas del Mar Mediterráneo, dialogamos con el científico doctor Pedro Arté Gratacós, del Instituto de Investigaciones Pesqueras (CSIC), que viene dedicándose desde hace años al estudio de la especies marinas de la mar y del delta del Ebro.

—Doctor Arté, ¿cómo se llevan a cabo, y desde qué instancias, los estudios españoles sobre el delta del Ebro y los estudios sobre los otros deltas del Mediterráneo?

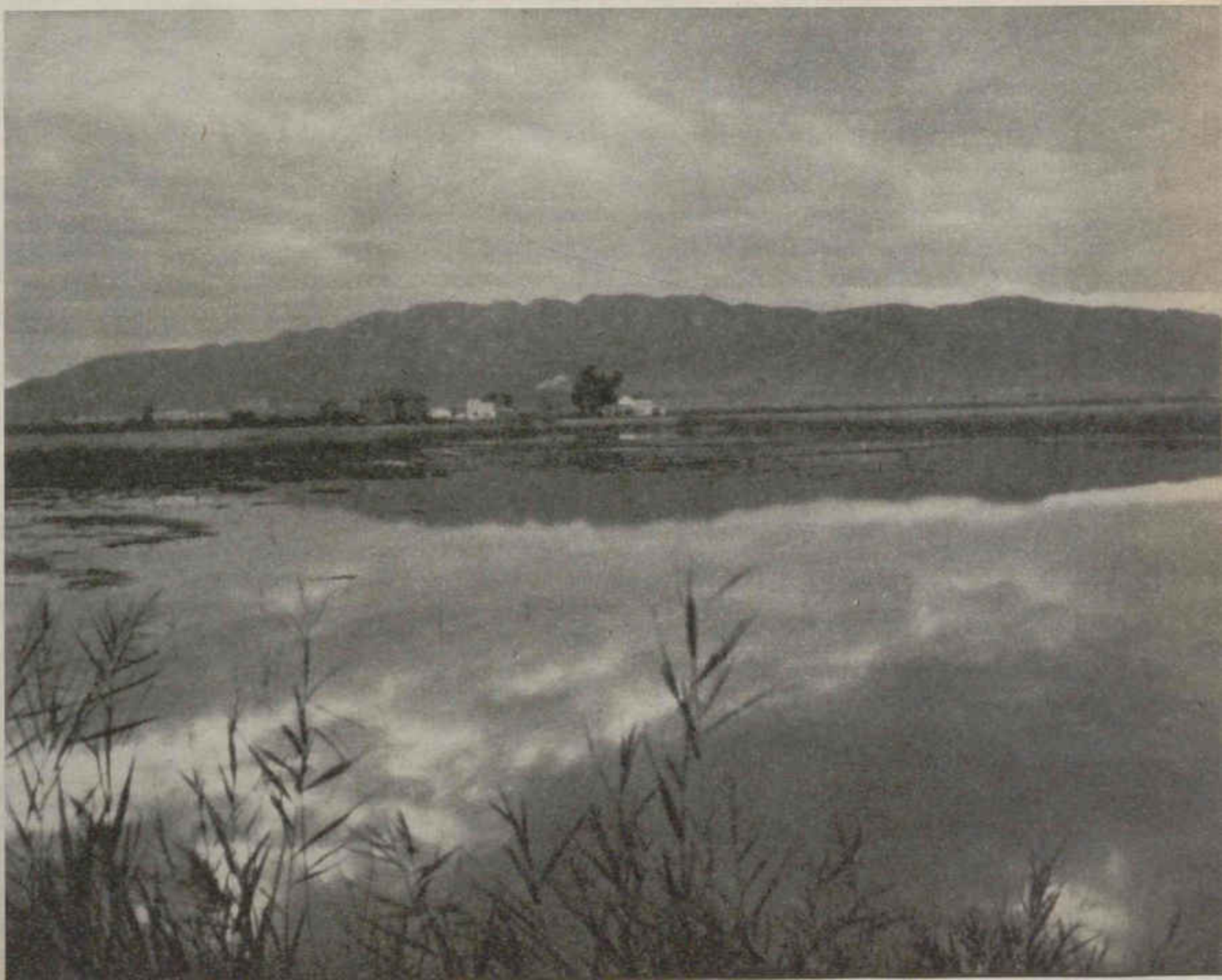
—Los deltas constituyen siempre zonas muy características con problemas peculiares. Los del Mediterráneo no son una excepción. Y tienen cada uno una entidad bien definida. Para el conocimiento a fondo de su problemática particular existe, no obstante, una metodología que, si bien no se adapta perfectamente a todos, puede ser aprovechada en general. Algunos de estos métodos han sido aplicados en el caso del Ebro por los investigadores que han trabajado en el delta.

—¿Qué características destacaría de estos estudios?

—El estudio del delta del Ebro se ha hecho, a mi juicio, hasta el presente, guardando poca conexión no sólo entre los diferentes investigadores que han trabajado en él, sino además con los usufructuarios. Hay hechos excelentes trabajos en diferen-



Cherta: Azud en el río Ebro (página contigua). Toma de caudal para los canales de derecha e izquierda. En primer lugar, la esclusa para el paso de la navegación. Se terminó de forma rudimentaria a fines del siglo X y las reformas sobre el primitivo azud árabe se iniciaron a finales del XIV (foto: DAUFI). San Carlos de la Rápita (arriba). Trasmallistas del puerto de Los Alfaques. En primavera cobra actualidad esta modalidad, con la captura del langostino (foto: DASSOY). Delta del Ebro (abajo). Atardecer en el delta. El Montsià, atalaya del delta, en toda su longitud. En primer término, las aguas de la Encañizada y, al fondo, la casa de ICONA.



DELTAS DEL MEDITERRANEO

tes campos, geología, zoología, botánica, etcétera, y supongo que existirán estadísticas de producción agrícola, como existen de la producción de los lagos y de la pesca. Pues bien, creo que sería muy beneficioso no sólo compendiarlo todo, sino correlacionarlo, porque existen muchas lagunas que se pondrían bien de manifiesto. Y no perdamos de vista que en investigación no bastan trabajos esporádicos, por buenos que sean.

—¿Tienen notas comunes los estudios sobre los diferentes deltas?

—Creo que la nota más evidente de todos los estudios es, en primer lugar, la conservación de la ecología de los deltas; me refiero al equilibrio ecológico, mantener su identidad, y segundo, potenciar las grandes posibilidades de producción que tienen.

—¿Qué ponencias han sido presentadas?

—Los asistentes se han reunido para el trabajo en diferentes mesas redondas, según la especialidad de cada uno, y luego se han expuesto las conclusiones a la totalidad de los asistentes en sesiones conjuntas, haciéndose las sugerencias oportunas.

—¿Cómo se han desarrollado las sesiones?

—Yo creo que el mayor afán de todos ha sido hacer las recomendaciones que cada uno ha creído oportunas para la mejor solución de los diferentes problemas.

—¿Visitas efectuadas?

—Es de destacar la visión geológica que se nos dio del delta, de su formación y evolución, así como la visita a la Encañizada y a la Tancada. También el recorrido de una parte del río en barca, hasta la desembocadura, así como la visita a una instalación industrial y a las dunas.

—¿Cuáles han sido las conclusiones?

—Todavía no dispongo de las conclusiones finales, pero sí es de destacar lo ya recomendado en la sesión final, consistente en recomendar la creación de una planta piloto, formando parte de una red internacional, que abarcaría todos los deltas del Mediterráneo y que serviría para formar personal, recoger datos, establecer intercambios, etcétera. También se recomendó formar en cada delta grupos consultivos integrados por científicos y usufructuarios, lo que implicaría la identificación de los sistemas bioecológicos correspondientes y permitiría compaginar los intereses de unos y otros.

—Cuestiones que hayan llamado la atención de los asistentes...

—Sin duda, cada uno se interesó más por los problemas de su especialidad. Por lo que a mí se refiere, presté la máxima atención a todo lo referente a las posibilidades de poner en producción, bajo riguroso control científico, de forma organizada y a nivel industrial, tanto las aguas marinas (me refiero a las bahías del Fangar y de los Alfaques) como de las albuferas. Unas y otras tienen inmensas posibilidades si se hacen las cosas bien.

—¿Qué es lo que, a su criterio, merece prioritaria atención sobre el medio ambiente del delta del Ebro?

—A mi juicio, el principal problema a considerar en el delta del Ebro es la dinámica de las aguas dulces. Tenga en cuenta que toda la estructuración del delta, en cuanto a la explotación agrícola, de los lagos o pesqueras en el mar, fue hecha en un momento en que las poblaciones eran pequeñas, no existía una industria contaminante, ni la agricultura utilizaba ciertos productos. Pues bien, como no puede pensarse en que la contaminación desaparezca totalmente (ya sea urbana o industrial) ni en que la agricultura se prive de ciertos productos que contribuyan a aumentar su producción, parece más lógico pensar en una separación de las aguas, más que en una depuración, a fin de que no se interfieran. Quiero decir que las albuferas se recuperan rápidamente si el agua que les lle-

ga hoy no procediese de los campos y se tomase en lugar adecuado del río, aguas arriba. Entiendo que no es una solución barata, pero estoy seguro de que aplicando además las modernas técnicas de la piscicultura, la producción pagaría bien pronto los costos.

Otros deltas

Ha participado en este Seminario Internacional don José Juan Grau Folch, economista, por el Consell Intercomarcal de les Terres de l'Ebre, del que es su coordinador técnico, hombre que ha estudiado muy a fondo la problemática socioeconómica de las tierras del Ebro y las posibles alternativas para buscar soluciones.

—Señor Grau Folch, ¿otros deltas del Mediterráneo tienen planteadas cuestiones parecidas a las del delta del Ebro?

—Sí, los problemas son parecidos, pero hay que tener en cuenta que la extensión, la configuración física, las condiciones naturales y el nivel de desarrollo económico son diferentes de un delta a otro. En cierto sentido, los cinco deltas del Mediterráneo a que hace referencia el Seminario (deltas del Nilo, del Ródano, del Danubio, del Po y del Ebro) tienen un medio físico frágil, unos ecosistemas valiosos y una población importante asentada, y la interacción entre estos tres aspectos es lo que crea una estructura similar de los problemas, aunque la configuración concreta y la importancia relativa de cada problema difiera de unos deltas a otros.

—¿En qué pueden incidir las conclusiones del Seminario en relación con la problemática del delta del Ebro?

—El Seminario no ha hecho declaraciones generales o de principios, sino que ha procurado llegar a conclusiones operativas. Dos de estas conclusiones inciden plenamente en el delta del Ebro. En una de ellas se recomienda la creación en cada uno de los mencionados deltas de un Comité Consultivo que reúna a representantes de la Administración, científicos y autoridades locales. En otra conclusión se propone el establecimiento de un programa piloto, precisamente en el delta del Ebro. Otros resultados del Seminario son un primer balance de los estudios realizados en cada delta y el establecimiento de un sistema de intercambio de información entre todos ellos.

—¿Qué desearía tener resuelto para nuestro delta que hayan alcanzado ya otros deltas?

—En el delta del Nilo hay en marcha una serie de planes y proyectos bajo los auspicios de la Unesco. En el delta del Ebro todavía no hemos iniciado una labor planificadora sistemática. En el delta del Ródano existe un extenso parque natural, mientras aquí todavía estamos debatiendo esta cuestión. En el delta del Po se han realizado obras de defensa contra la regresión, que aquí tampoco hemos iniciado. Ahora bien, al decir esto puede extraerse una conclusión errónea. La situación del delta del Ebro, en su conjunto, no es peor que la de los otros deltas, y probablemente sea mejor que la de la mayoría.

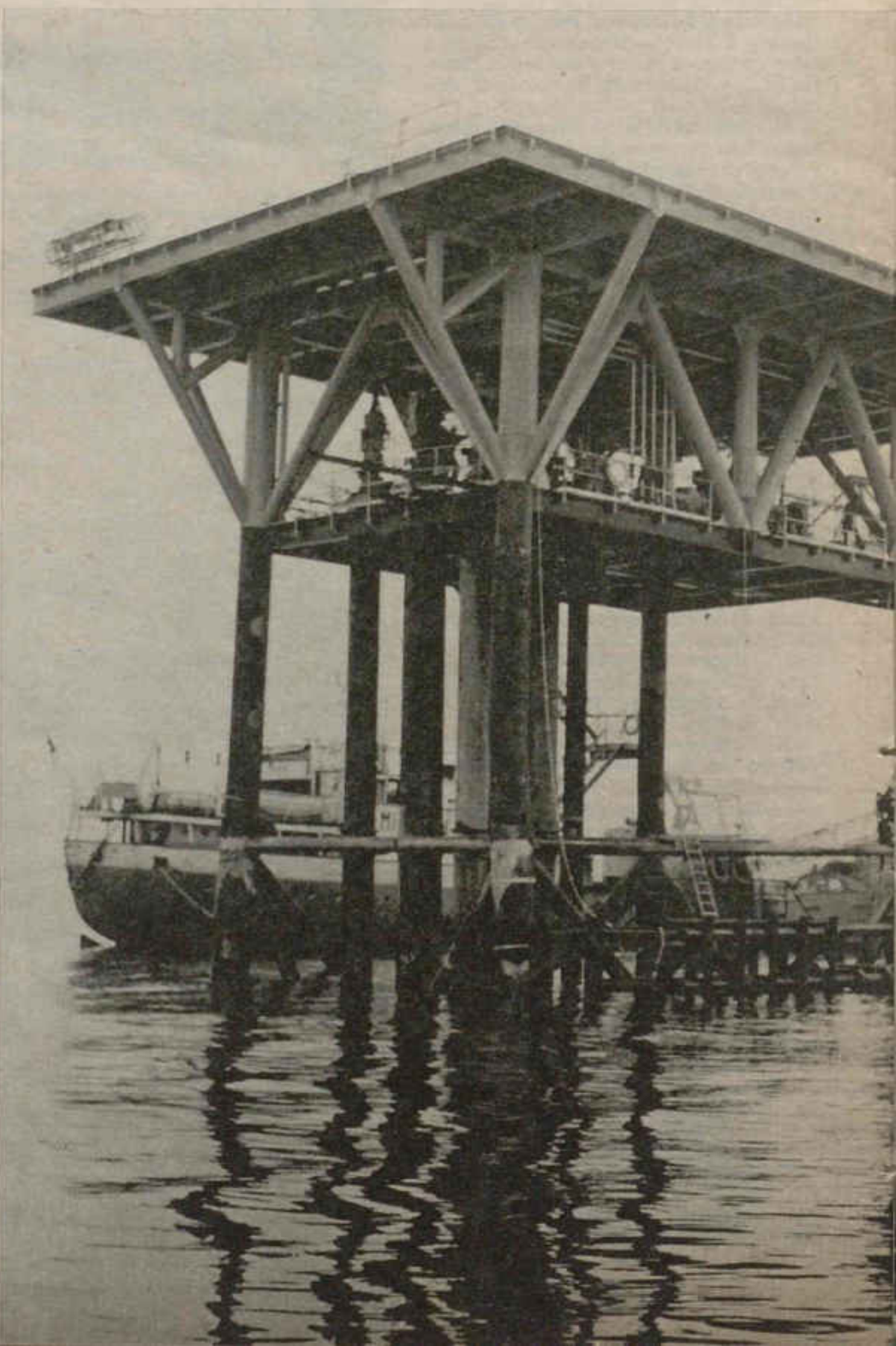
—¿Qué destacaría de este Seminario?

—El hecho de que se haya reunido una serie de gente que realiza trabajos y estudios sobre los deltas en diferentes materias y países. Hemos podido constatar muchos puntos de convergencia entre nuestros trabajos y se ha estimulado la realización de estudios comparativos. Yo diría que el hecho decisivo ha sido la reunión en sí, los contactos y las conclusiones organizativas. Para ello pondré un ejemplo: el delta del Nilo, por su extensión, está dividido en diversas "provincias". Para preparar este Seminario se realizó una reunión entre expertos procedentes de todas estas "provincias". Pues bien, fue la primera vez que una reunión de este tipo se realizó en Egipto y seguramente no será la última.

La dinámica de este mundo diferente que es el delta está desbordando planteamientos que han quedado desfasados. Una coordinación de esfuerzos en función del interés común, con previsión de futuro, se presenta como inaplazable. ■



Delta del Ebro (arriba). Desembocadura. A la otra orilla, la isla de Buda. (Foto: SANMARTI.)



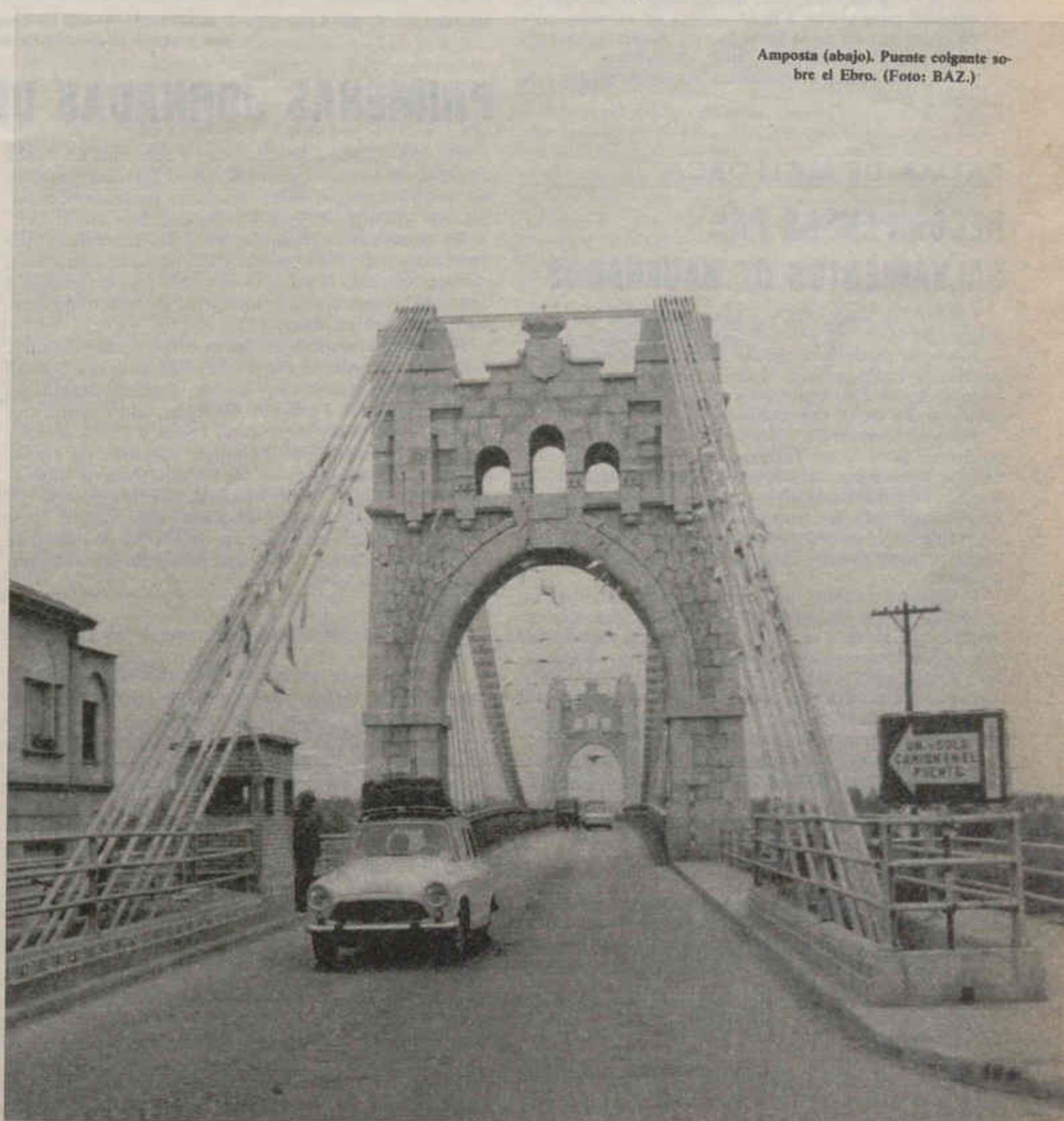


Ampolla (arriba): Las modernas instalaciones portuarias del Fangar. (Foto: RAYMOND.)

San Carlos de la Rápita. El complejo mundo de la producción petrolífera, frente a las costas del delta del Ebro. (Foto: DASOY.)



Amposta (abajo). Puente colgante sobre el Ebro. (Foto: BAZ.)



CLUB DE PENSIONISTAS DE LA CASA DEL MAR

SAN CARLOS DE LA RAPITA. — Dentro de las actividades del Club de Pensionistas, destacaremos las desarrolladas últimamente, como la organización de torneos de billar y de petanca, abiertos a cuantos hayan querido participar.

Han tomado parte en los mismos gran número de afiliados y el interés ha durado varias semanas. Las casas comerciales de la localidad han colaborado aportando obsequios, y en tal cantidad que ha sido posible la entrega de uno a cada participante en los torneos. La entrega de trofeos acabó con un vino de honor y comida de hermandad en uno de los restaurantes de la zona portuaria.

BIBLIOTECA

La Delegación Provincial del Ministerio de Cultura ha concedido al Club de Pensionistas una biblioteca básica, remitida por la Subdirección General de Animación Cultural, compuesta por un número de volúmenes cuyo valor se estima superior a las doscientas mil pesetas. Se contaba con volúmenes procedentes de aportaciones locales.

Los pensionistas, que hacen un buen uso de los servicios de lectura del Club, han agradecido esta valiosa aportación del Ministerio de Cultura, que muestran con satisfacción a los visitantes.

EXCURSION

Se ha organizado una excursión a Barcelona, en la que han participado unos sesenta pensionistas, para visitar la Feria de Muestras, desplazándose también a Montserrat para visitar a la Moreneta en su santuario.

Ya en el recinto de la Feria fueron obsequiados profusamente por una de las firmas expositoras.

De regreso fueron visitadas las playas de Sitges y de Cambrils. ■ M.

PALMA DE MALLORCA

RECOMPENSAS POR SALVAMENTOS DE NAUFRAGOS

PALMA DE MALLORCA. — El comandante militar de Marina de Mallorca, Marcial Sánchez Barcáiztegui, ha impuesto la medalla de Salvamento de Naufragos a la tripulación del pesquero "Juan y Piedad", y ha entregado el diploma de Voto de Gracias a la dotación de la lancha V-34 de la Comandancia.

Antonio Bernant Sanz, Vicente Brunet Sola, Domingo Bernat Sanz, Juan Vázquez Domingo y Miguel Civil Espona, tripulantes del pesquero "Juan y Piedad", han recibido la medalla de plata, porque en una arriesgada acción, calificada de "heroica y de gran pericia marinera", salvaron de estrellarse contra las rocas de un acantilado al yate alemán "Charly III", en agosto del año pasado.

El diploma de Voto de Gracias se le ha entregado a la dotación de la lancha V-34 por los numerosos salvamentos, búsqueda y recogida de naufragos y embarcaciones. Destacan, entre otros, el salvamento de los yates "Argoscio", "Mago" y "Super V".

El comandante de Marina, en nombre del presidente de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, entregó las distinciones y enalteció "las virtudes humanas y siempre desinteresadas de los hombres de la Marina de pesca", de quienes dijo que en muchas ocasiones "exponen de forma oculta y callada sus propias vidas para salvar las del prójimo, sin más recompensa que la del deber cumplido". ■

APARECE UN DELFIN VIVO EN LA PLAYA DE VALENCIA

VALENCIA. — Un delfín, todavía vivo, apareció varado en la playa del Saler, considerándose que será posible recuperarlo.

A últimas horas del 16 de junio fue encontrado en las proximidades del lago artificial del Saler un delfín hembra de algo más de dos metros de longitud y unos ochenta kilos de peso. ■



Intervención de don Lázaro Rosa, subdirector general de Pesca, en el acto de clausura de las Jornadas de Pesca de Baleares, que presidió el presidente del Consell General Interinsular.

PRIMERAS JORNADAS DE PESCA DE BALEARES

PALMA DE MALLORCA. — Las I Jornadas de Pesca de Baleares tuvieron como finalidad principal establecer un intercambio entre el sector pesquero-Consell General Interinsular y la Administración Central.

Se examinaron conjuntamente los problemas que tiene planteado dicho sector y sus posibles soluciones, no sólo referidas al proceso extractivo, sino también a una serie de sectores que forman el entorno multiplicador de la fase primaria.

A la misma asistieron, entre otras personalidades, don Jerónimo Albertí Picornell, presidente del Consell General Interinsular; don Ramón Aguiló, alcalde del Ayuntamiento de Palma de Mallorca; don Lázaro Rosa Jordán, subdirector general de Pesca y Cultivos Marinos; don Antonio Borrás Llabrés, conseller de Transportes y Comunicaciones del Consell General Interinsular; don Miguel Oliver Massutí, director general del Instituto Español de Oceanografía; don Marcial Sánchez-Barcáiztegui, comandante de Marina de Palma de Mallorca, y don Luis Ventura, delegado del Instituto Social de la Marina.

PONENCIAS

Durante las Jornadas se discutieron las siguientes ponencias:

1.ª "Polución telúrica y contaminación marina". Conferencia y coloquio por don Miguel Durán y Ordina, director del Centro Oceanográfico.

2.ª "Evaluación de los recursos pesqueros". Conferencia por don Pedro Oliver Reus, oceanógrafo biólogo del Centro Costero de Baleares del Instituto Español de Oceanografía.

3.ª "La flota pesquera balear". Conferencia por don Bartolomé Alemany Bosch, capitán de la Marina Mercante (TS), secretario de la Federación de Cofradías de Pescadores de Baleares, director de Explotación de la Lonja de Contratación de Palma de Mallorca.

4.ª "Estudio de posibilidades para la implantación de cultivos marinos". Conferencia por don Eladio Santaella, oceanógrafo de los Laboratorios Centrales del Instituto Español de Oceanografía de Madrid, y don Miguel Torre Cervigón, director del Centro de La Coruña del Instituto Español de Oceanografía.

5.ª "Presente y futuro de las enseñanzas náuticas y deportivas". Conferencia por don Feliciano García, inspector general de Enseñanzas Náuticas y Deportivas.

6.ª "Filosofía de la Administración en materia de combustible y ahorro en la pesca". Conferencia por don Juan González Casal, de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante.

CONCLUSIONES

Al finalizar las Jornadas se llegó a las conclusiones siguientes:

1.ª Recomendar y propiciar las instalaciones de contenedores para la recogida de basura en todos los clubs náuticos y puertos.

2.ª Insistir en la necesidad de finalizar el plan de depuración de aguas residuales en función del vertido del mar.

3.ª Creación por parte del Consell de un Servicio de Estadísticas Pesqueras, con la colaboración de las Cofradías de Pescadores y en colaboración con la Administración pesquera, con vistas a la ordenación racional del sector.

4.ª Insistir en la necesidad de una mayor vigilancia en la pesca y su comercialización.

5.ª Recabar de la Administración apoyos económicos para la puesta en marcha de la explotación de caladeros actualmente inexplorados, bajo la dirección técnica del Instituto Español de Oceanografía.

6.ª Recabar la presencia de representantes de la Cofradía de Pescadores dentro de la Junta de Obras del Puerto.

7.ª Recabar la presencia de representantes de la Cofradía de Pescadores dentro de los órganos del Instituto Social de la Marina, tanto a nivel provincial como central.

8.ª Solicitar la petición de supresión de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, de conformidad con la Constitución.

9.ª Solicitar de la Administración pesquera que se gestione la creación de una línea de crédito que ampare la construcción de buques de pesca de hasta 2,5 toneladas en razón de la especialidad insular.

10. Estudar la problemática que plantea la pesca de ganguil destinada a la captura de quisquilla y solicitar a la Administración que se tenga en cuenta la propuesta del sector en cuanto a la utilización del ganguil, destinado a este tipo de captura.

11. Se recaba de la Administración la agilización

de la propuesta de integración de los funcionarios de la Cofradía de Pescadores al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como una solución favorable para todos aquellos funcionarios no relacionados en el "BOE".

12. Urgir de la Comisión de Pesca del Mediterráneo el estudio y resolución de la problemática que plantea la autorización del arte de jabega.

13. Habilitar el sistema adecuado para evitar las irregularidades que se producen en los caladeros de la plataforma continental de Ibiza.

14. Solicitar el apoyo de la Administración pesquera para la instalación de biotipos artificiales en la zona de Andratx.

15. Fijar el 31 de diciembre como fecha tope para la presentación de un plan integrado de acuicultura para las islas Baleares.

16. Solicitar de la Administración pesquera el apoyo financiero necesario para la redacción del plan de acuicultura y la instalación de la infraestructura necesaria para desarrollar este plan.

17. Recabar del Ministerio de Transportes y Comunicaciones la puesta en marcha del Decreto 2.914/78, de 1 de diciembre, por el que se regulan órganos de los servicios periféricos del Ministerio.

18. Impartir cursos intensivos y extraordinarios en orden a dotar a las actuales tripulaciones de nombramiento idóneo para navegar en los pesqueros que operan de forma cotidiana en las islas.

19. Impartir los mismos cursos para los tripulantes de golondrinas.

20. Potenciación y desarrollo de las enseñanzas deportivas.

21. Una vez publicado el Real Decreto de Ordenación Académica de las Enseñanzas Náuticas, junto con el Consell, constituir un patronato que solicite y financie la creación de un Colegio Superior de Náutica, a fin de potenciar la Escuela reconocida actualmente. Hacer previamente un estudio exhaustivo de las necesidades y rentabilidad social y económica de dicha creación.

22. Habilitar un sistema de becas-salario para los pescadores de bajura que les permita acceder a nuevas y necesarias titulaciones.

23. Solicitar de la Administración pesquera la creación de una línea de créditos destinados a financiar un proyecto que tienda al ahorro energético.

24. Crear una Comisión Interinsular de Pesca, dependiente del Consell General Interinsular, la cual actuará como órgano asesor del mismo en conexión con el sector pesquero. Dicha Comisión colaborará con la Administración en la regulación y ordenación de la pesca y a su vez será portavoz e impulsora de las conclusiones aprobadas en estas Jornadas.

El acto de clausura de estas Jornadas, celebrado en el Salón de Actos de la Casa del Mar, estuvo presidido por el presidente del Consell General Interinsular; don Lázaro Rosa Jordán, subdirector general de Pesca y Cultivos Marinos; alcalde del Ayuntamiento de Palma de Mallorca; don Miguel Oliver, director del Instituto Español de Oceanografía; don Antonio Borrás Llabrés, conseller de Transportes y Comunicaciones; don Luis Ventura, delegado del Instituto Social de la Marina de Palma de Mallorca; don Marcial Sánchez Barcáiztegui, comandante de Marina de Palma de Mallorca, y otras autoridades.

Hicieron uso de la palabra los componentes de la presidencia, resaltando cada uno de ellos la importancia de estas Jornadas, que permitieron un análisis de la coyuntura del sector pesquero en profundidad y la redacción de unas conclusiones que sentarán las bases de actuación de la política pesquera regional. ■

CONFERENCIA EN LA CASA DE TORREVIEJA

VALENCIA.—Dentro de los actos conmemorativos de su fundación, se ha celebrado, en la Casa de Torrevieja, en esta capital, en la que están integrados todos los pescadores de dicha localidad que habitan en Valencia, una interesante conferencia pronunciada por el patrón mayor de cabotaje don José Huerta, y que llevaba por título "Los últimos pailebotes del Mediterráneo".

Al acto asistieron todas las autoridades municipales de Torrevieja. ■

PALMA DE MALLORCA

CICLO DE CONFERENCIAS SOBRE MARINA MERCANTE, EN LA CASA DEL MAR

PALMA DE MALLORCA (Para "Hoja del Mar").—Tuvo lugar en el salón de actos de la Casa del Mar de Palma de Mallorca, el Primer Ciclo de Conferencias sobre la Marina Mercante, organizado por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante de las islas Baleares, en un loable esfuerzo para hacer llegar a sus colegiados, profesionales, aficionados y amantes del mar parte de la compleja problemática que rodea al sector marítimo.

Bajo la presidencia del comandante militar de Marina, don Marcial Sánchez Barcáiztegui, se procedió a la sesión de apertura con unas breves palabras de salutación a los asistentes y de presentación de los conferenciantes a cargo de don Miguel Bercedo Páramo, quien cedió seguidamente la palabra a don Felipe Fadón, capitán de la Marina Mercante y presidente del Ilustrísimo Colegio de Oficiales de la Marina Mercante de las islas Baleares, que inició el ciclo con la conferencia titulada "Presente y futuro de las enseñanzas náuticas y deportivas".

El señor Fadón, previo un análisis histórico de las enseñanzas de náutica en España y acudiendo a la legislación comparada, expuso a los asistentes los acuerdos de las reuniones de la Comisión Interministerial que en su día se creó para el estudio de la reestructuración de dichas enseñanzas. Entre dichos acuerdos destacó la futura estructuración de las enseñanzas náuticas en los ciclos previstos en la Ley General de Educación, así como el traslado de competencias en la expedición de los títulos correspondientes al Ministerio de Universidades e Investigación.

Seguidamente dio cuenta de algunas de las novedades que están esperando su reflejo en el "B. O. E.", tales como el establecimiento de unas prácticas a realizar en buques colaboradores al terminar el primer ciclo. Adelantó el nombre de una serie de empresas navieras que colaborarán en estos programas de formación, lo que muestra que esta reciente innovación ha sido muy bien acogida en todos los órdenes. En cuanto a las enseñanzas deportivas, dio cuenta de una reciente Orden Ministerial que crea el nuevo título de patrón de embarcación deportiva del litoral, que viene a llenar el hueco existente entre los patrones de yate y los patrones de embarcaciones deportivas de primera clase. Sin embargo, este nuevo título, al tener unas limitaciones de navegación de 12 millas a lo largo del litoral, representa un inconveniente para la movilidad en el archipiélago balear, e informó de las gestiones que se están efectuando por parte del Colegio y por parte de las autoridades locales para que la Administración central dé un tratamiento especial a la insularidad.

Por último, informó de la falta de acuerdo con las futuras denominaciones de los títulos y que este aspecto quedó pendiente de futuras discusiones en el seno de la citada Comisión, si bien ésta acordó el respetar las aspiraciones de los marinos de carrera.

LA MARINA MERCANTE, HOY

Don Pedro Sancho Llerandi, capitán de la Marina Mercante y licenciado en Económicas, expuso "La situación presente de la Marina Mercante, con una proyección al inmediato futuro". A lo largo de su conferencia efectuó un análisis del transporte marítimo y de todas las variables que en él inciden, abogando por una mayor libertad que permita adecuar nuestro país a los niveles de competitividad del resto de los países de economía de mercado. Reconoció las ventajas que en un orden inmediato proporciona el proteccionismo —como el existente en nuestro país con el comercio de Estado—, pero sin olvidar la ya vieja discusión: proteccionismo-libre cambio. Ahora bien, dado el nivel de desarrollo alcanzado en nuestro país, tanto por la industria naval como por el transporte marítimo, el mantenimiento del proteccionismo no puede por menos que conducirnos a un abandono de posiciones ante una falta de estímulos exógenos. Si la demanda no es ágil, el sector construcción se encuentra sin unas exigencias que le abocan a un mercado rutinario. Las consecuencias no pueden ser más graves: abandono de la

investigación y pérdida de posiciones en la producción de buques especializados que incorporen los últimos avances tecnológicos.

Ante los riesgos que sobre el sector transporte marítimo se ciernen por una liberalización del mercado de fletes, de la que el señor Sancho se mostró firme defensor, se apuntan fundamentalmente dos líneas de actuación: eliminación de posturas corporativas en el mercado de trabajo e introducción de una eficaz gestión empresarial. La consideración de que la OTP debería reestructurarse, con lo cual se daría paso a nuevas relaciones de trabajo, parece responder y está en línea con la eliminación de proteccionismo que, en el mejor de los casos, no se corresponden con un país que en su Constitución predica la libre empresa. La introducción de una gestión eficaz parece que no requiere más comentarios y sólo nos puede inducir a pensar que su inexistencia es propia de los mercados cerrados.

Cerrando el ciclo, don Rafael Lobeto Lobo, capitán de la Marina Mercante y licenciado en Derecho, expuso la "Necesidad de un programa de atención integral al sector marítimo", como solución al caos organizativo y como única alternativa válida para la introducción de una eficiencia que demanda el sector, al objeto de no quedar descolgado en un mundo día a día más agresivo.

Enumeró los organismos que en sus respectivas esferas de competencia intervienen en la compleja problemática que plantea el sector, en tanto en cuanto éste abarca relaciones de toda índole: industriales, laborales, económicas, etc., que ante una falta de coordinación pueden provocar desatenciones importantes.

No obstante, y a pesar de todo lo que hacía presumible el enunciado de su conferencia, el modelo organizativo propuesto por el señor Lobeto para el sector marítimo no plantea cambios radicales con el vigente, sino, más bien, centró su intervención en la introducción de una determinada racionalidad que propicie la eficacia necesaria que permita obviar las deficiencias —que me atrevo a calificar de coyunturales, a pesar de supervivencia en el tiempo— actuales que están inmersas en el sector. En este sentido reclamó, como exigencia insoslayable, la creación de un cuerpo de profesionales al servicio de una Administración marítima que, en función de su cualificación, pudiera proyectar y ejecutar una política marítima.

Como no hay medios personales sin medios materiales y órgano que los encuadre, completaba sus exigencias abogando por una Secretaría de Estado que, con un carácter absolutamente civil, entendiera de los asuntos estrictamente marítimos. ■ MIGUEL BERCEDO.

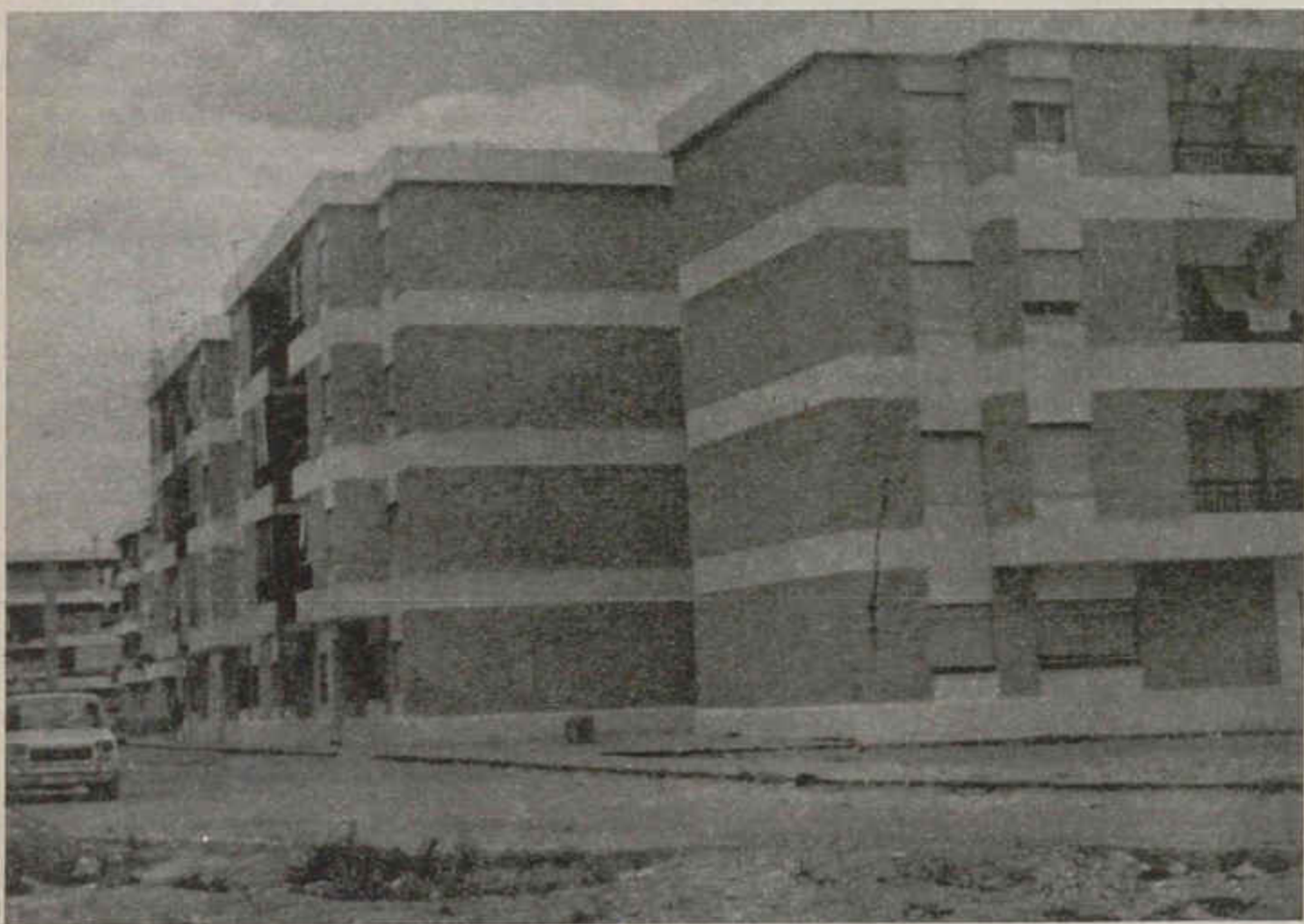
CEUTA

SE ESTRELLÓ CONTRA LOS ACANTILADOS

El pesquero "Virgen de Istarchu", con base en el puerto de La Guardia, el pasado día 27 de mayo sufrió una avería en el motor, quedando a la deriva y a merced de las olas. A causa de ello, y como consecuencia del temporal reinante en la zona, el barco se estrelló contra una zona de acantilados próximos a la ciudad marroquí de Larache, pudiendo, afortunadamente, salvarse sus ocho tripulantes, quienes fueron trasladados, a través del Consulado español, al puerto de Ceuta, desde donde, y a través de la Delegación provincial del Instituto Social de la Marina, se organizó el traslado de los naufragos a su ciudad de origen, corriendo todos los gastos a cargo del organismo. ■



Grupo de cuarenta viviendas en Isla Cristina.



Grupo de cuarenta y ocho viviendas en Ayamonte.

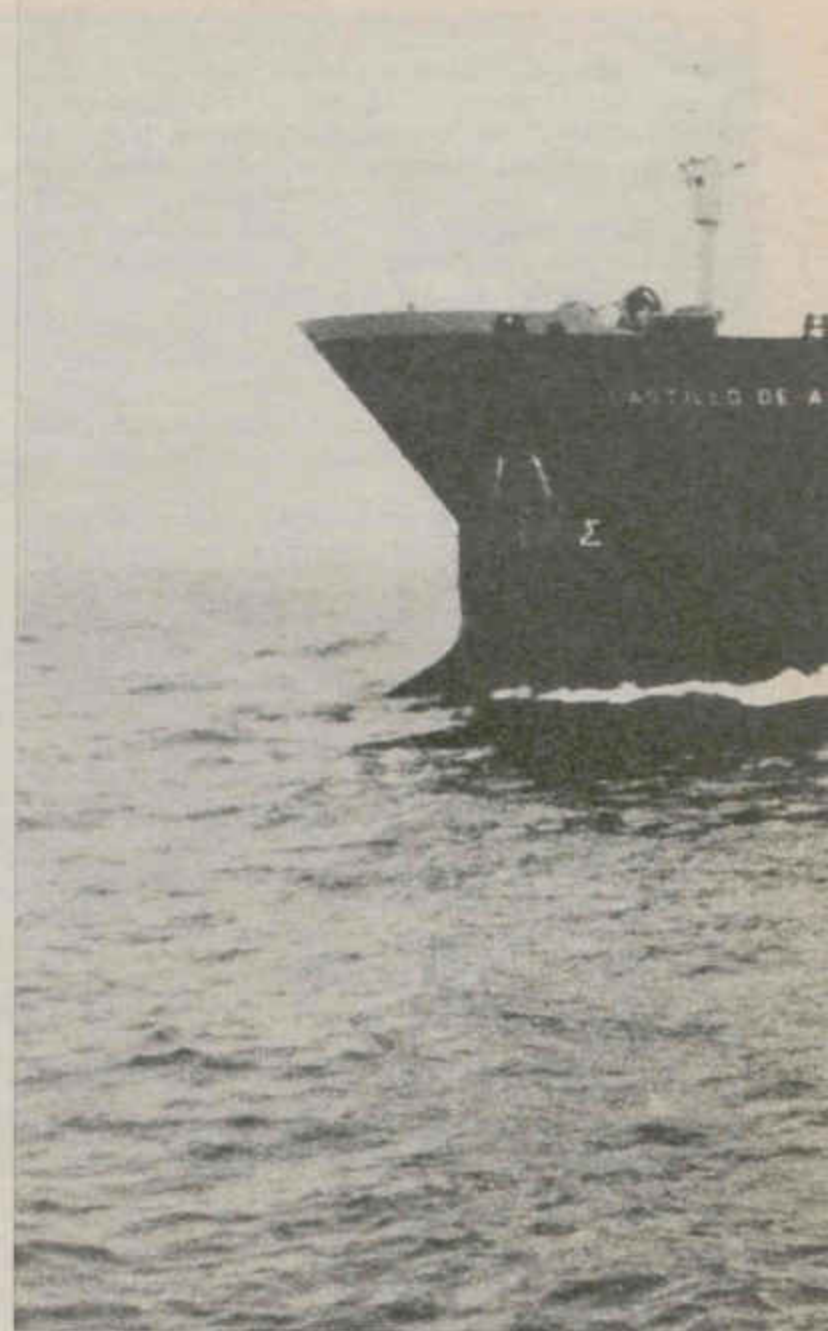
ENTREGA DE 152 VIVIENDAS SOCIALES EN ISLA CRISTINA, MOGUER Y AYAMONTE

La Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina en Huelva ha entregado a sus adjudicatarios en el pasado año 1979 los grupos de 40 viviendas de Isla Cristina y 48 de

Ayamonte, realizándose las últimas gestiones en este orden respecto al grupo de 64 de Moguer. Estas viviendas pasan de esta forma a sus beneficiarios, que han adquirido la propiedad de

las mismas en unas condiciones económicas francamente ventajosas, cumpliéndose así la finalidad por la que fueron promovidas, es decir, facilitar la obtención de una vivienda a

la población marinera de estas localidades, muy necesitadas, especialmente las de Isla Cristina y Ayamonte. ■ De nuestro corresponsal, SERAFIN GOMEZ ROJAS.



INAUGURACION DE LA LINEA MARITIMA TARIFA-CADIZ

ALGECIRAS (Cádiz).—La nueva línea marítima que une las localidades de Tarifa y Tánger fue inaugurada recientemente, aunque ya con anterioridad los buques del tipo "hidrofoíd" realizaban el servicio entre ambos puertos.

Para este viaje oficial embarcaron en Tarifa el presidente de la Diputación Provincial de Cádiz, los diputados Antonio Morillo y Juan Antonio García Díez, ex ministro de Comercio y Turismo; alcalde de Tarifa y otras autoridades.

Tras el recorrido, que la nave realiza en media hora, aproximadamente, los viajeros fueron recibidos en Tánger por las primeras autoridades de dicha ciudad marroquí, con las cuales asistieron a un almuerzo típico y recorrieron las zonas más pintorescas del casco urbano. A media tarde regresaron a su puerto de origen.

Los buques de la naviera Transtour realizan ocho viajes al día entre Tarifa y Tánger. ■

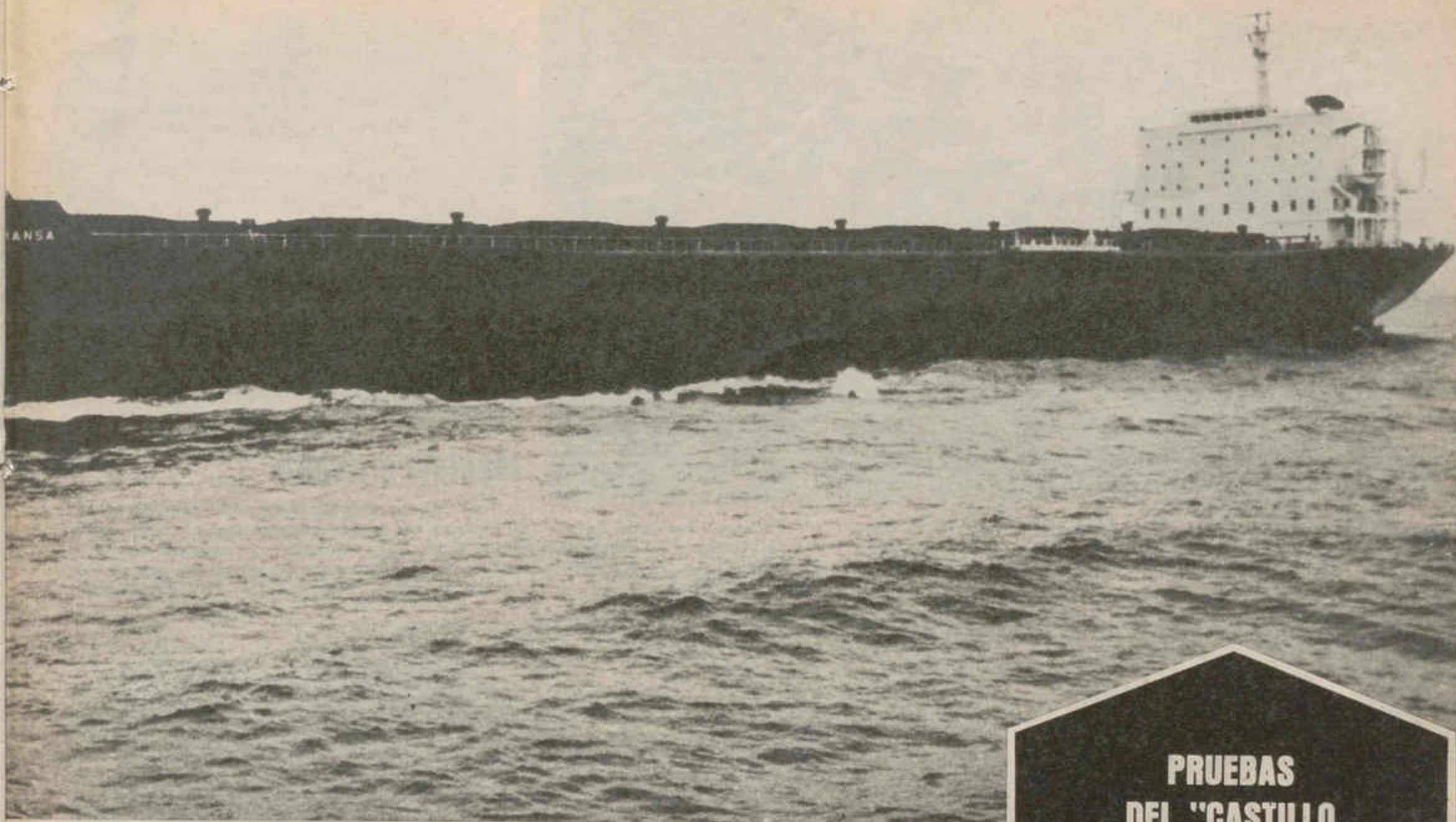
HUELVA

OTRO BARCO APRESADO POR EL FRENTE POLISARIO

HUELVA.—El pesquero "Cabo Jobi II", con base en Las Palmas de Gran Canaria, fue apresado hace dos semanas por el Frente Polisario, según informó "El Correo de Andalucía".

El "Cabo Jobi II", perteneciente a la empresa mixta hispano-marroquí Sercopesca, tiene una tripulación compuesta por once coreanos, nueve marroquíes y un español, Juan Garrido Díaz, natural de Ayamonte (Huelva), jefe de máquinas del pesquero.

La noticia, que no ha tenido confirmación oficial, ha trascendido por una llamada de la empresa a la esposa del señor Garrido Díaz, en la que informaron que su marido se encontraba bien. ■



EL MINISTRO MAURITANO DE PESCA QUIERE ENTREVISTARSE CON LOS ARMADORES CANARIOS

ARRECIFE DE LANZAROTE.—El ministro de pesca de Mauritania ha solicitado una entrevista con los armadores canarios Hilario Estévez y Felipe Barrera, con el fin de tener, sin carácter oficial, un cambio de impresiones sobre la renovación del tratado de pesca hispano-mauritano.

Varios armadores, en representación de unos 120 barcos artesanales con base en Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria y La Graciosa, llevarán a la capital mauritana un informe con posibles soluciones para agilizar las negociaciones entre ambos países, paralizadas desde el pasado mes de marzo.

Fuentes recogidas por Efe en Las Palmas han señalado que el acuerdo-base de los armadores sería remitido al Gobierno y que en los puntos debatidos figura la posibilidad de volver a poner en marcha por cuenta de los armadores la industria mixta hispano-mauritana Imapec a cambio de un convenio justo en las costas mauritanas.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

COMISION MIXTA PARA EL DESARROLLO DE LA LEY DE PESCA EN CANARIAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Representantes de la Administración Central y de la Junta de Canarias se reunieron en Las Palmas para examinar los pormenores de la Ley de Pesca en Canarias.

Esta comisión mixta, que tiene un carácter eminentemente técnico, pasará revista a los objetivos presentados por el ente preautonómico-canario, que van des-

de la solicitud de créditos hasta la formación profesional en el sector pesquero.

Por parte de la Administración Central forman esta comisión el subsecretario de Pesca, Miguel Adasoro; el inspector general de Enseñanzas Náuticas, Feliciano García; el director del Instituto Oceanográfico, Miguel Oliver; el jefe de los servicios de Pesquería del Litoral, Juan González Casado, y el subdirector general de Pesca, Lázaro Rosa.

Por parte de la Junta de Canarias forman la comisión técnica José Espejo, de la Consejería de Industria; Vicente Baroja, de la de Obras Públicas y Urbanismo; Francisco Jiménez, de la de Economía y Hacienda, y Agustín Márquez Fernández, director general de Pesca del ente preautonómico. ■

ISLA CRISTINA

INVESTIGACION DE TECNICAS PESQUERAS EN ITALIA

ISLA CRISTINA (Huelva).—La Dirección General de Pesca ha concedido una subvención para que una delegación de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca Fresca de Isla Cristina y técnicos del plan de explotación marisquera de la región suratlántica investiguen en Italia nuevas técnicas de pesca.

El desplazamiento se efectuará en la primera quincena de julio y tendrá una duración de siete días.

Por otra parte, la situación del sector pesquero de Isla Cristina continúa estacionaria, negándose los armadores a enviar sus buques a faenar en los caladeros de Portugal, en protesta por las continuas detenciones que las autoridades lusas hacen de pesqueros onubenses.

Tras una entrevista mantenida con el ministro de Transportes, José Luis Álvarez, la Asociación de Armadores de Buques de Pesca Fresca de Isla Cristina confía en que la situación pueda solucionarse en el próximo viaje que realice a Portugal el señor Álvarez durante los primeros días de julio. ■

PRUEBAS DEL "CASTILLO DE ALMANSA"

A últimos del pasado mes de julio se efectuaron las pruebas oficiales de navegación del bulk-carrier "Castillo de Almansa", que ha sido construido en los astilleros de Puerto Real para la Empresa Nacional Elcano. El buque tiene 224 metros de eslora, un peso muerto de 61.000 toneladas y alcanza una velocidad de 15,5 nudos. (Foto: Europa Press.)

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

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

Génova, 24. Madrid-4.



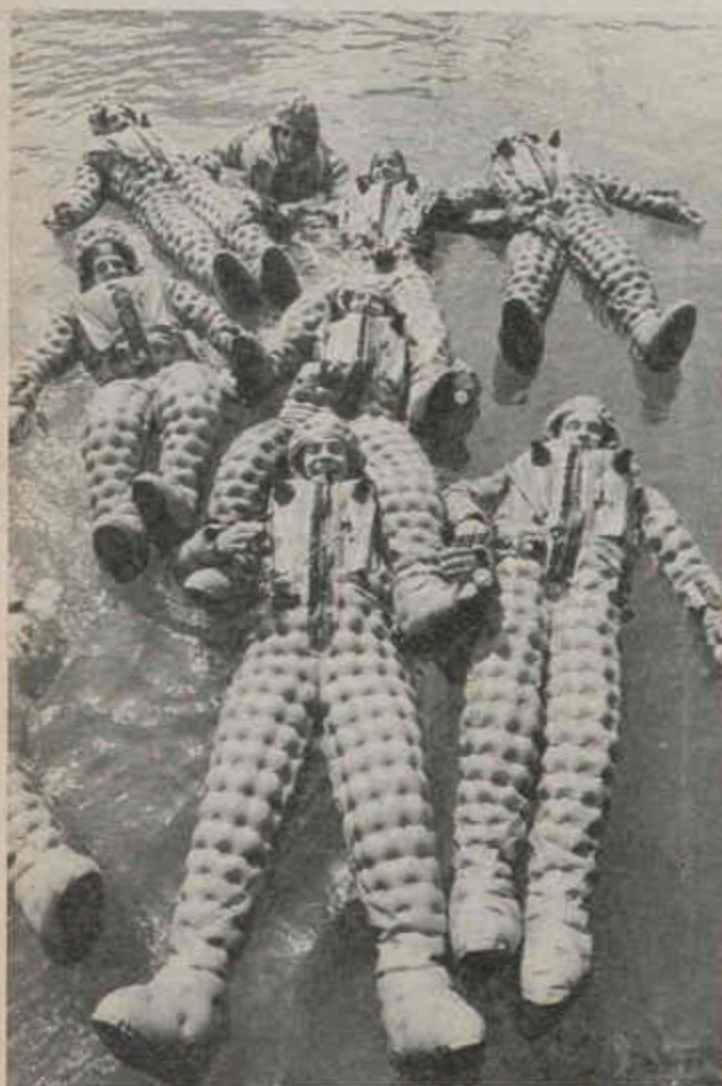
El fin del "Leonardo da Vinci"

El antiguo transatlántico italiano "Leonardo da Vinci", que estaba retirado del servicio y en expectativa de venta, se hundió en La Spezia y ha quedado semihundido. Tal ha sido el fin del famoso buque. (Foto: EUROPA PRESS.)



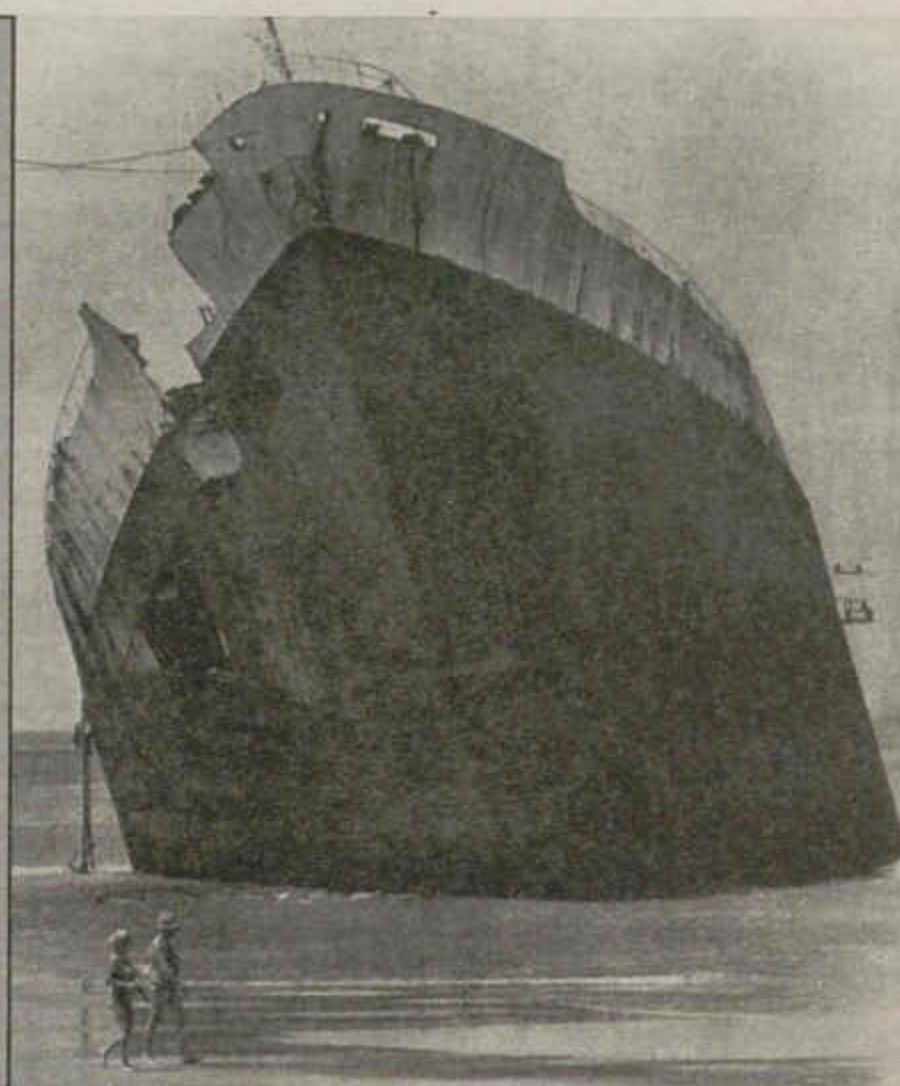
Maniobra exacta

Toda una peripecia fue el paso del "Viking Sally" por la abertura del puente sobre el río Ems, pues, dadas sus medidas, que se ajustaban totalmente a la boca del puente, la maniobra hubo de ser exacta, con escoramiento del buque incluido. (Foto: EUROPA PRESS.)



EN LA PLAYA

Después de nueve años encaillado, a consecuencia de una avería del motor, el petrolero griego "Appolonian Wave", de 110 metros de eslora, se deslizó hasta la playa francesa de Mimizan, donde ahora permanece, a pesar de que varias compañías han intentado sin éxito recuperarlo para el servicio activo. En estos momentos, el "Appolonian Wave" es uno más de los atractivos turísticos de la zona. (Foto: EFE.)



Salvavidas

Miembros de la tripulación del submarino "HMS Dolphin" han descubierto una nueva forma de probar sus nuevos trajes salvavidas, para así recoger dinero destinado a fundaciones de caridad. Los marineros que aparecen en la foto pasaron veinticuatro horas en el agua en un acto con fines caritativos, para así, a la vez que probaban el mencionado traje utilizado por la Royal Navy y varios países de la OTAN, colectaban 1.000 libras esterlinas que luego fueron donadas a una institución infantil. Los trajes submarinos salvavidas y equipo de inmersión Mark 7 han sido probados para escapar de submarinos con torrecilla de escape a profundidades por debajo de los 183 metros. Las pruebas han demostrado que los miembros de la tripulación de un submarino pueden sobrevivir como mínimo durante cinco horas en aguas cuya temperatura sea de $-1,6^{\circ}\text{C}$ con una temperatura ambiente de -12°C y un viento con una fuerza de hasta 32 kilómetros por hora. ■



Insólita botadura

El 14 de noviembre de 1909, hace setenta años, se botó a las aguas de la bahía de Cádiz el remolcador "Covadonga", un buque movido a vapor de ciento cincuenta toneladas de registro bruto y veinte metros de eslora. Este barco había sido construido en un corralón al lado de la catedral y a 400 metros del lugar de su botadura al mar. Terminado de casco y cubierta, con timón y hélice puestos, atravesó las calles de Cádiz sobre dos plataformas de ocho ruedas arrastradas por veinte hombres en una insólita botadura que duró tres días. Después de su primera singladura por tierra llegó el "Covadonga" al cantil del muelle donde la grúa denominada "Hércules" lo depositó sobre las aguas del puerto trimilenario. Al mes de febrero siguiente, el hecho inusitado fue jocosamente glosado en las coplas carnavalescas gaditanas. ■ B. V.

PROTAGONISTA: LA MAR

FILATELIA

EN JULIO, SOLO DOS SELLOS

Sí, así es: aunque había otra programación. La razón de la aparición de sólo dos sellos está en que la serie dedicada a los Juegos Olímpicos de Moscú no se hace, y con toda razón, pues si España no va oficialmente a dicha Olimpiada, no hay por qué hacer sellos conmemorativos. En esto seguimos el mismo criterio que Estados Unidos, Bélgica, Liechtenstein, etc. Es más, este último país ya tenía hecha la emisión y la han quemado.

Pues bien, los dos sellos del mes de julio ambos son de ocho pesetas de nominal y tirada de 10.000.000 de ejemplares. Uno recuerda el cincuentenario de la primera exposición nacional filatélica, que tuvo lugar en 1930, cuando la Exposición Internacional de Barcelona, y el segundo el tercer centenario de la bajada de la Virgen de las Nieves de su santuario a Santa Cruz de la Palma (Canarias). En el primero de los sellos figura Alfonso XIII junto al entonces alcalde de Barcelona, conde de Maceda, inaugurando la Exposición. Por cierto, en este sello se reproducen otros y uno de este tema Marina, ya que figura uno de los valores hechos con ocasión de las Exposiciones de Sevilla y Barcelona 1929-1930, pero no se ha reproducido uno en relación con la Exposición de Barcelona, sino uno en relación con la Exposición de Sevilla y en donde figura la nao "Santa María" (la reproducción que entonces se hizo según planos de don Julio Guillén) y la Torre del Oro sevillana.

ESPAMER 80

Van avanzados los trabajos para la organización de esta importantísima exposición internacional, que tendrá lugar en Madrid del 3 al 12 de octubre de este año.

Queremos subrayar el gran número de colecciones temáticas que se van a presentar y naturalmente muchas están relacionadas con la Marina. Habrá colecciones de tipo general, pero otras especializadas, por ejemplo, en navegantes, buques de vela, buques de vapor, astilleros, embarcaciones antiguas o indígenas, etc. Muchas de estas colecciones tienen categoría, tienen importancia y por ello recomendamos mucho a los especialistas en temática naval las contemplen con sumo cuidado, tomen notas de cómo están montadas, etcétera, y que estudien mucho los datos técnicos a incluir junto a cada sello en las inscripciones que se pongan en las hojas de cada álbum. Hemos visto magníficas colecciones de sellos temáticos, pero mal ordenadas por falta de conocimientos.



Por ello, para montar una colección Marina, hay que saber mucha historia de la Marina.

SELLOS DE TEMA NAVAL

En primer lugar se ha de referenciar la serie hecha por Portugal, con el título de

Peregrinação, de acuerdo con la obra del mismo nombre terminada de escribir en 1580, y que se refiere a toda la gesta de los portugueses en su navegación y establecimiento en la India.

En segundo lugar, para la reciente exposición internacional celebrada en Oslo (Noruega) bajo el nombre de Norwex 80, se ha hecho una hoja bloque, con cuatro sellos de 1,25, 2, 2,80 y 4 coronas, en donde figuran distintos medios de transporte de correspondencia, figurando en el primero un buque de ruedas, el "Bergen", y en los otros un tren, un autobús y dos aviones.

A su vez, Suecia ha hecho, como otras veces, un conjunto de cinco sellos, todos del valor 1,70 coronas, dedicado a la investigación marítima, y en sus dibujos se hace referencia, respectivamente, al desarrollo del arenque, a la cartografía acústica de los fondos marinos, a las algas de especies raras, al cálculo de cantidades de peces que puede haber en determinadas zonas del mar Báltico por medio de ondas acústicas, y al buque "Argos", dedicado a la investigación oceánica.

Y en último lugar, la administración postal de Guernesey tiene dos sellos de 10 y 13,5 peniques, están dedicados al mayor general John Gasperd le Marchand, al cual se le debe un memorial que fue la base para la creación de la Academia Militar británica de Sandhurst, y al almirante lord de Saumarez, personalidad de amplia y larga carrera en la Royal Navy y que fue el segundo de Nelson en la batalla del Nilo.

En cuanto a matasellos especiales, disponemos de información de estos dos norteamericanos, empleados en sendas exposiciones filatélicas. ■ **LUIS MARIA LORENTE.**

CINE

DE LA REALIDAD A LA FICCIÓN

En los últimos meses, los medios de comunicación más diversos —incluyendo las propias páginas de "Hoja del Mar"— nos dan cuenta de problemas o accidentes, a veces mortales, en las plataformas de extracción petrolífera que cada vez más abundantemente van cubriendo nuestros mares. Y el cine, como reflejo de un entorno que le condiciona como a todo arte que quiera ser testigo de su época, empieza a prestar atención a este tema de las plataformas, como temática aventurera de factible salida comercial.

En las pantallas españolas está ya presente desde hace algunas semanas una cinta británica —aunque rodada con capital americano, como viene siendo ya habitual— que nos cuenta las peripecias de una nave de abastecimiento que desempeña su labor entre la costa y una serie de plataformas petrolíferas. Secuestrada por unos terroristas o criminales —el cine comercial no suele matizar sus diferencias posibles—, éstos piden nada menos que 25 millones de libras como rescate, interviniendo entonces el acostumbrado héroe que termina por solucionar el conflicto, en "Rescate en el mar del Norte".

Sobre este esquema argumental, visiblemente poco original, la cinta, que dirige el ya veterano Andrew V. McLaglen (que empezó especializándose en cintas del Oeste), intenta buscar su baza propia a través de unos personajes que rompan un tanto el esquema típico de estos films aventureros. Así, el protagonista, que interpreta Roger Moore, con cierta tendencia al histrionismo, resulta un personaje curioso, entre el misógino y el simple machista; el veterano James Mason da veracidad a su interpretación, en tanto en el papel de terrorista encontramos a Anthony Perkins en pleno declive de su labor como actor, cayendo en los "tics" más elementales y componiendo un personaje que simplemente nos parece loco, sin ningún otro matiz posible, en el conjunto de "Rescate en el mar del Norte".

Quizá el guión de Jack Davies sobre su propia novela sea lo más trabajado y convincente de la cinta, si bien la atención a las peripecias argumentales le obliga a descuidar casi por completo el estudio de la vida cotidiana de estos hombres del mar, tanto del barco como de las plataformas. La labor realizadora de Andrew V. McLaglen es más rutinaria, limitándose a cumplir profesionalmente con su encargo, pero sin estar muy a gusto en la temática sobre la que trabaja. Obra, en definitiva, que cumple su aspiración profesional, pero que descuida una mayor profundización del tema tocado e incide, igualmente, en una visible torpeza de los efectos especiales, muy rudimentarios, con tormentas en estudio que resultan demasiado evidentes para estos tiempos de tanta perfección técnica en el séptimo arte. ■ **JUAN-FABIAN DELGADO.**



Por
**NESTOR
LUJAN**

LA COCINA CON ALGAS

No creo que sea correcto este título, porque más bien me quiero referir no a la clásica cocina de las algas japonesas, sino al acompañamiento de algas que, de un tiempo acá, ha lanzado la nueva cocina francesa y han imitado nuestros restaurantes españoles. Sirven estas algas, como es natural, para acompañar y condimentar los platos de pescado, y las algas que se utilizan para ello son las conocidas por el género varec, voz escandinava aceptada en inglés, llegada a Francia a través del inglés antiguo y aceptada en los idiomas catalán y castellano, aunque el diccionario de la Real Academia no lo traiga para denominar el conjunto de restos de algas pardas de diversas especies que las aguas dejan en diversas playas, o que viven sobre las rocas o al borde del mar. (De hecho, el primer significado de la palabra varec en francés es: "restos de naufragio que llegan a la playa". Por extensión se llamó así a las algas.)

El varec está constituido por un conjunto de algas pertenecientes sobre todo a los géneros "fucus" y "laminaria". Recolectado en la costa del Atlántico, es un alimento muy apreciado por algunas poblaciones en sí mismo. Contiene algina, cuyas propiedades se sitúan entre las de la celulosa y las del almidón, materias proteicas, lípidos, vitaminas A y D, celulosa, y como alimentos minerales, hierro, bromo, potasio, magnesio y fosfatos. Hasta ahora, el varec había sido utilizado como

componente muy principal, como abono mineral, pero desde que Michel Guérard empezó a utilizarlo como condimento en los pescados, como he señalado, muchos cocineros lo han imitado. (En Escocia, no obstante, se consumen algunas algas desecadas.)

No obstante, esta cocina de algas nada tiene que ver con la cocina de algas que yo he comido en el Japón y que tantos de mis lectores deben haber probado. Las algas japonesas son del género de las laminarias y sirven para preparar el "kombu", o quizá mejor dicho los "kombus", pues hay varias preparaciones con estas algas. Estas se maceran en vinagre, y cuando están bien empapadas, se las hace secar al aire libre. Luego, y a través de diversos procedimientos, se les quita la epidermis de hojas y se reducen a una pulpa que se hierve en salsa de soja. Estas algas cuecen con los pescados, legumbres y las sopas, a fin de realzar el gusto de estas preparaciones. Con el "kombu" pulverizado se prepara, además, con adición de agua hirviendo, una bebida que se consume como el té. Otro producto japonés hecho con algas se llama "kantus", que es una especie de cola o gelatina que se presenta bajo forma de copos blancos brillantes, casi semitransparentes. El "kantus" sirve para preparar sopas, salsas y los caldos de tapioca.

La teoría de Michel Guérard y de los cocineros de la nueva cocina francesa con el uso de las al-

gas es parecida a la de los japoneses: subrayar el sabor del pescado. Queremos poner una receta clásica de Michel Guérard, extraída de su libro "La cocina esbeltez" (Barcelona, 1978), para que se comprenda el uso que se hace de este nuevo condimento en las preparaciones de la nueva cocina francesa.

LUBINA EN COCOTTE A LAS ALGAS.—Ingredientes para dos personas: Una lubina de 800 gramos, dos puñados de algas, 10 centilitros de agua, sal, pimienta. Salsa de acompañamiento: Salsa virgen. Ingredientes de guarnición: Dos cangrejos de río enteros y puré espumoso de berros.

Vaciar el pescado y quitarle la aleta dorsal. No escamarlo, pues sus escamas llevan adherido una especie de limo que, cuando la cocción bajo las algas, va a intensificar su aroma a mar, y, por otro lado, permitirá, después de la cocción, quitarle más fácilmente la piel. Confeccionar en el fondo de la cocotte un lecho con la mitad de las algas y verter el agua encima; disponer seguidamente la lubina sobre dicho lecho, convenientemente sazonada por dentro, así como los dos cangrejos de río. Recubrir estos elementos con las algas que quedan. Tapar la cocotte y poner a cocer a fuego vivo por espacio de veinte minutos. Mientras tanto, templar la salsa virgen en un baño María. Cuando haya finalizado la cocción, presentar a los comensales la lubina servida en la cocotte misma. ■

CONCURSO DE PINTURA Y FOTOGRAFIA

La Comisión Nacional del Día del Mar convoca, con la dirección técnica de la Liga Naval Española, un concurso de pintura y fotografía con el fin de promover la afición a las artes en los hombres de la mar.

Este concurso, titulado "La mar vista por sus hombres", convoca a todos los hombres de la mar, profesionales o aficionados, y se rige por las siguientes bases:

1.º Podrán presentarse a este concurso todas aquellas personas que lo

deseen y que estén vinculadas por alguna razón con la mar. **Para ello tendrán que acreditar, mediante el correspondiente documento, alguna titulación profesional o deportiva.**

2.º Las obras que se presenten no habrán sido expuestas en ninguna otra exposición o concurso.

3.º El tema de las pinturas ha de referirse precisamente a asuntos marinos en su más amplia gama.

4.º Los premios para este concurso son, para pintura:

- 1.º 75.000 pesetas.
- 2.º 50.000 pesetas.
- 3.º 25.000 pesetas.

Para fotografía:

- 1.º 50.000 pesetas.
- 2.º 30.000 pesetas.
- 3.º 20.000 pesetas.

5.º El formato de las fotografías será de 30 x 40 cm., y la Liga Naval se reserva el derecho de solicitar los negativos de las obras premiadas, quedando

éstas, en cualquier caso, en propiedad de dicho organismo.

6.º El Jurado estará compuesto por dos miembros de la Comisión Nacional del Día del Mar, dos de la Liga Naval, un pintor y un especialista en fotografía.

7.º Las pinturas y las fotografías deberán enviarse bajo lema, antes del día 10 de septiembre, al local social de la Liga Naval Española (calle Mayor, 16, 1.º. Madrid).

Madrid, 15 de julio de 1980.

EL "MESTRAL"

Josep Pla es, sin duda, una de las figuras literarias más importantes de las lenguas de España. Tal vez —como escribe Josep M. Espinas, su traductor, en esta ocasión— junto con Pío Baroja, "es el escritor moderno más anticonvencional que ha dado la Península". Anticonvencional, más que nada, "porque es un hombre solitario y libre, hasta el punto en que esto sea posible".

Pla nació en Palafrugell, comarca del Empordá, en

1897, residiendo en su casa de Llofriu. Su obra, extensa y vastísima, se compendia en su *El quadern gris*, diario interesantísimo, traducido al castellano por Dionisio Ridruejo.

De uno de sus relatos, el titulado "Contrabando", hemos seleccionado las páginas que siguen para esta antología.

Pórtico y selección: José Asenjo Sedano

Quien no ha vivido un mistral en el paraje de las Corberes y de la albufera de Salses, no puede afirmar que conoce la esencia de este impresionante fenómeno. Cuando llegan al mar, las Corberes son unos montes áridos y bajos. Parece que ofrezcan al viento un pequeño obstáculo para excitarle la furiosa tensión. La inmensa sábana lacustre de la albufera es una invitación a pasar por encima con ímpetu desatado. Además, el paraje es algo tétrico y misterioso, incluso bajo el sol estival, como suelen ser los extremos de las marcas, y ello colabora en el aire siniestro del espectáculo. Por esta razón este viento penetrante, que atraviesa las aberturas mejor cerradas y cuyo impulso sólo se rompe ante la resistencia de una considerable masa arbórea, encuentra en este país el terreno más apropiado para manifestarse con toda su libertad.

El viento llegó súbitamente, sin previas tentativas. Le precedió, acaso, un descenso de la temperatura y una mayor sequedad del aire. Cuando Saldet lo recibió en el rostro, como un verdugazo, gritó: "¡Ya está!", y corrió a popa, agerrándose a la orla como un gato, para vigilar las anclas. El "Mestral" escoró ligeramente a estribor, pero las anclas resistieron, y enderezado de espaldas al viento, recuperó su posición natural. Una vez comprobado este primer resultado, me tendí protegido por la orla, porque, cuando sopla este viento, aspirar a mantener la verticalidad supone una fatiga inútil. Acompañó a la llegada un bramido grave y profundo, como un sordo lejano trueno, y los bucles de los silbidos ondulando en el aire. Las cañas que rodeaban la embarcación empezaron a golpear sobre la obra muerta, produciendo un ruido caótico y desordenado. El agua se agitaba bulliciosa y frenéticamente. Desde mi relativo refugio contemplé la rápida transmutación de cuanto me rodeaba; el sucesivo esclarecimiento del cielo y la formación, sobre la superficie de la albufera, de una nube de vapor blanco, muy denso, que al poco rato puso entre las Corberes, el llano y el lugar donde estábamos un muro flotante de niebla que nos impedía cualquier visibilidad algo lejana.

A la media hora de haberse entablado el viento, aquella atmósfera grasa y baja de la lluvia anterior quedó como rajada. Una parte

del plafón que cubría la bóveda se reabsorbió en el espacio; empezaron a aparecer manchas de un azul verdoso, en ocasiones ligeramente rosado o violáceo, que el inicio del crepúsculo bruñía con un frío glacial; otra parte de nubes fueron arrastradas por el viento a extraordinaria velocidad. Mientras, el aire se fue resecaando, y por el cielo limpio y frío, desprendidos de la masa de nubes que se mantenía firme en el horizonte del Norte —un nubarrón al cual el viento había dado una forma longitudinal, como un monstruoso lagarto—, volaban las pequeñas y negras nubecitas, desgarradas, deshilechadas, tan típicas del mistral.

En la superficie, el embate del viento sobre las aguas de la albufera creaba una confusa agitación; saltaba como una turbia llovizna que el viento arrastraba y que se mezclaba con el remolino de polvo de la finísima y fangosa arena de los bordes de la albufera y de la barra que la separa del mar. Esta vaharada de vapor acuoso y de miríadas de partículas de arena cubrió en pocos momentos con una delgada capa el puente de la embarcación y nuestros insignificantes cuerpos. Nos vimos cubiertos por una húmeda sarna mineral que provocó en el cabello, en los ojos, en la cara, una desagradable comezón. En realidad, quedamos inmersos en una atmósfera de pequeñas, sólidas moléculas flotantes que el viento se llevaba formando una cortina no muy alta, pero que la mirada no podía penetrar.

Al otro lado de la cinta de arena de la barra, el mar aparecía cubierto de espuma blanca y con las dentelladas ondulaciones de las olas largas.

Así, a medida que aumentó la opacidad de la atmósfera superficial, el progreso del crepúsculo puso en el cielo las primeras estrellas, incomparablemente brillantes. El cielo liso, afilado, metálico, dio a las estrellas una fascinadora fulguración, aristas de luz radiante.

Mientras, el viento iba pasando con la ofuscación de las fuerzas oscuras, tenso, incomprensible y natural, desprendiendo el fosco y sordo trueno, sobre el cual volaban, intermitentemente, los silbidos, como agudas espirales.

Era la prehistoria pura, la Naturaleza en

crudo, el azar absoluto, la transmutación de la Tierra y del mar. Nada se podía hacer, ni decir; sólo el ansia de recordar cosas estáticas y confortables.

Baldiri tardaba en volver. Ya habían pasado dos horas desde su marcha. Aunque el regreso no sea precisamente fácil, me decía, la explicación del retraso debe hallarse en que la cita ha fracasado. El hombre que esperaba encontrar ha creído posiblemente que el tiempo le excusaba de cumplir su palabra. ¡Hay que ser tan pobre, hay que tener una vitalidad y un espíritu de aventura tan formidables, para entrar en estas pequeñas tragedias —terribles, oscuras, ignoradas— de la miserable vida diaria!

Serían casi las ocho. La simple comprobación de la hora me producía una profunda depresión... No le oímos llegar. Vimos cómo saltaba la orla y percibimos cómo la goma de sus botas de agua hacía crujir la arena que el viento había depositado en el puente. Tenía aspecto de cansancio, con los ojos enrojecidos, los cabellos alborotados —era difícil reconocerlo—, pero vi que se movía con una calma absoluta. Dijo "buenas noches" con una entonación perfectamente normal. Me di cuenta de que llegaba sin nada, con las manos en los bolsillos, aunque literalmente no fuera así, claro.

Abrió el cuartel del banco de arbolar y, a tientas, extrajo algo —la rojiza garibaldina y un chaquetón (medio abrigo mal cortado)— que se puso encima después de haberse quitado la pieza de cuero que llevaba. Interrogó a Saldet, casi a gritos, para que el viento no ahogase sus palabras.

—¿Todo está en su sitio? ¿Todo está sujeto?

Saldet afirmó con la cabeza.

—Pon el motor en marcha. Primero en punto muerto... Luego, al zarpar, le darás mercha corta.

El motor empezó a funcionar. Pero apenas se oía, a pesar de ser una carraca automovilística extraordinariamente sonora. El viento se imponía a todo con una fuerza total.

—Ya puedes arriar el cabo de proa en banda. Salva toda la cuerda que puedas. Y luego, ¡corta!

EL "MESTRAL"

Cuando Pau volvió, terminada la operación, el patrón dijo:

—Vamos a levar anclas. ¡Esta es la tuya! —ordenó, indicando la de estribor—. El señor y yo intentaremos tirar de la otra.

Pusimos manos a la obra. La tarea fue larga, difícil por el cegamiento que la arena y el agua salada nos producían. El contacto provocaba una picezón tan viva en los ojos, que nos paralizaba los brazos. Viendo la inutilidad del esfuerzo, Baldiri ordenó dar marcha atrás al motor. Por fin las anclas cedieron y las embarcamos. El "Mestral" quedó libre y el viento lo arrastró albufera abajo. Dando un salto, Baldiri cogió el timón y Saldet cambió la marcha del motor, hacia delante.

Llegada la narración a este punto me resultaría difícil proseguirla con una elemental coherencia. No acertaría a presentar las razones objetivas en virtud de las cuales salimos de la albufera. ¿Fue el azar? ¿Fue debido a la suerte? ¿Fue la prodigiosa capacidad de orientación del patrón, que le permitió recordar el camino que habíamos seguido el día anterior? ¿Acaso la maravillosa claridad del cielo nocturno, que ayudó a Baldiri a utilizar sus facultades? No lo sé. Embarcamos en la arena en una ocasión, pero en el momento de sentir el obstáculo en la quilla ordenó motor a todo gas. La hélice produjo una fantástica agitación de aguas, pero Baldiri estaba decidido a terminar de una vez y el "Mestral" pasó. Examinado en frío, el hecho resultaba absurdo, y aunque luego el patrón afirmara que era un especialista en los bancos de arena del golfo de Roses y que valoraba su resistencia al primer contacto con la roda de proa, nunca me ha convencido. El "Mestral" escoró fuertemente, pero el empuje del motor consiguió que pasara...

¿Cómo encontrar en la oscuridad de la noche el grao de la albufera? Tampoco podría explicarlo. Sólo recuerdo que, poniendo proa al grao y, por tanto, de espaldas al viento, gritó con una voz llena de vigor animal:

—¡Larga el foque, Pau!

Se largó el foque, el "Mestral" levantó la proa y cruzamos el estrecho envueltos en una nube de arena, pero como si una corriente nos transportara en brazos. Ya en el mar, se dejó llevar un largo rato por el viento de popa. Fuimos mar adentro, y de pronto apareció al Sur, una cuarta al Oeste, el destello del faro de Biarra.

—¡Ah! —exclamó Baldiri respirando a pleno pulmón, con un brazo levantado. Y mientras ceñía un poco la embarcación a tierra (supuse que enfilaba Sant Pere de Roda), un fenomenal paquete de agua le cayó sobre la espalda. Pero no era hombre que se dejara influir por un paquete de agua más o menos. Permaneció impávido. Sospecho que, para él, lo importante ya había pasado. Lo importante era escapar de la ratonera de la albufera. Quedaba aún un rato de mal camino, pero la partida estaba ganada.

Nos resguardamos a su lado. El viento era impetuoso; la corriente del mar, fenomenal. El "Mestral" navegaba demostrando sus admirables facultades. Pero a menudo, en el punto más alto de una ola, la calda lo arrastraba hacia abajo, como una frágil pluma. En el descenso —y en la guiñada que hacía la embarcación— notábamos un vacío en el estómago y el corazón nos daba un vuelco. El patrón permanecía atento a las guiñadas. Había atado una cuerda a la caña del timón para mantenerla en posición y la gobernaba con la cuerda en mano. Conservar el rumbo de la embarcación cuando la corriente la desviaba exigía un formidable temple en el brazo. En raras ocasiones dejaba de conseguirlo.

En esto pidió café y aguardiente. La cena nos había pasado por alto. Era una rara pretensión, difícil de conseguir. Pero Saldet era incapaz de dejar de complacerle.

—Supongo que no tendrás demasiada prisa... —le dijo Pau.

—Ninguna... Tú haz el café como puedas, y que Dios te lo pague.

Pronto vimos aparecer un humo espeso que el viento arrasaba en cubierta sobre el cuartel de arbolar.

El problema seguía siendo el mismo: no había nada que decir, nada que hacer; sólo el ansia de recordar cosas agradables. Recibíamos en el rostro el verdugazo de una cinta de agua; aguantábamos el trompazo de un paquete de mar; experimentábamos una especie de frío nocturno y salado en la médula de los huesos... y sólo sentíamos el ansia de recordar cosas agradables. Las oscilaciones del "Mestral" dominado por el oleaje nos incitaban aún más a recordar las cosas agradables.

Las tazas nos llegaron medio vacías, pero compensamos el vacío con largos tirones de aguardiente seco y metálico. Pero Baldiri lo encontró dulce y blando. "Sabe a miraguanos", dijo. En tierra todas las bebidas parecen fuertes, pero los hombres no inventarán nunca una bebida apropiada para el mistral.

El viento y la mar nos arrastraban.

Baldiri tenía la mirada clavada en el Sudeste. Cuando se navega de noche en estas circunstancias, se sueñan los faros de tierra, se siente el anhelo del faro que vendrá, que es el de la esperanza.

—¿Lo visteis? —dijo, exaltado, en cierto momento.

—Espera...

—¡Es Cap de Creus!... —dijo, poniendo el timón a banda, abandonando el rumbo de Sant Pere de Roda y enfilando el lejano faro, apenas entrevisto.

A poco, se confirmó el destello.

—Pau, coge el timón durante un cuarto... Ahora ya sabemos por dónde andamos. Yo quiero fumar... Y tú —dijo, hablándome a mí, con un evidente aumento de familiaridad— deja ya este lugar. Bajo proa estarás mejor. No te den miedo las goteras... El "Mestral" está muy bien calafateado...

Habría sido absurdo hacer cumplidos. Además, no hubiera tenido ningún sentido. Por otra parte, estaba enormemente cansado. Me refugié en el coy de todos los días, en aquel agujero como un embudo, tan cómodo si se conocen sus características, y en el que he pasado tantas noches de toda clase. Al desprenderme de la ropa mojada —lo conseguí a cambio de algún golpe en la cabeza—, me invadió una agradable sensación de confort. El movimiento pendular del "Mestral" contribuyó, sin duda, a que me durmiera como un lirón.

Al día siguiente, cuando me desperté, no supe de momento si era por la mañana o por la tarde. Al asomar la cabeza vi que estábamos fondeados en el Jonquet de la Mar d'Avall de Cadaqués, al abrigo del viento y del mar. El viento todavía soplaba; se advertía por el color de plata, de espuma blanca que tenían los olivos de la bahía de Guillola, y por la pureza del brillante cielo azul.

El aire que me rodeaba estaba deliciosamente perfumado. Saldet preparaba un suquet de lubina con cuatro patatas. La lubina la había pescado el patrón pescando con caña. La lubina de caña es el más exquisito de los pescados. Saldet alternaba el manejo del cucharón con una cuidadosa friega que estaba dando a la trompa de gramófono comprada al moro de Portvendres. El patrón le había pedido que le pasara el trapo. Era una magnífica, aparatosa trompa de color verde con unas pequeñas rayas blancas. Era el único objeto que traíamos del viaje.

Cuando comíamos, Baldiri dijo:

—Hubiéramos podido ir a Portlligat, pero era algo difícil suponer que, con el tiempo que hizo anoche, no sospecharan que llegábamos de Francia... Por ello hemos venido al Jonquet, que es un lugar solitario. Fuera moscas, ¿entiende? A usted le queda un poco más lejos, y el camino no es tan cómodo, pero, en fin... no le importará perder un día más.

Nos despedimos a media tarde. Baldiri pensó que podían partir poco después para llegar a Roses a la hora de cenar. Yo recogí mi pequeña maleta y las mantas y emprendí el camino de Cadaqués. Llegué al pueblo por el Poal. No encontré ni un alma. Estaba oscureciendo. Me abracé al silencio con una inexplicable avidez.

Al entrar en la casa del Piane y dar la luz del comedor, vi el reloj ficticio que estaba sobre la chimenea. Marcaba, como siempre, las 5,25. Es curioso, pensé. En esa misma hora el "Mestral" había penetrado en la albufera de Salses.

La embarcación había sido bautizada con este nombre recordando el tremendo mistral que había llevado al señor Víctor desde Cadaqués a Civitavecchia. Ahora acababa de recibir la confirmación con un fenómeno parecido que nos había conducido, no sin dificultades, desde la albufera de Salses a casa. ■



Por FERNANDO MEDINA

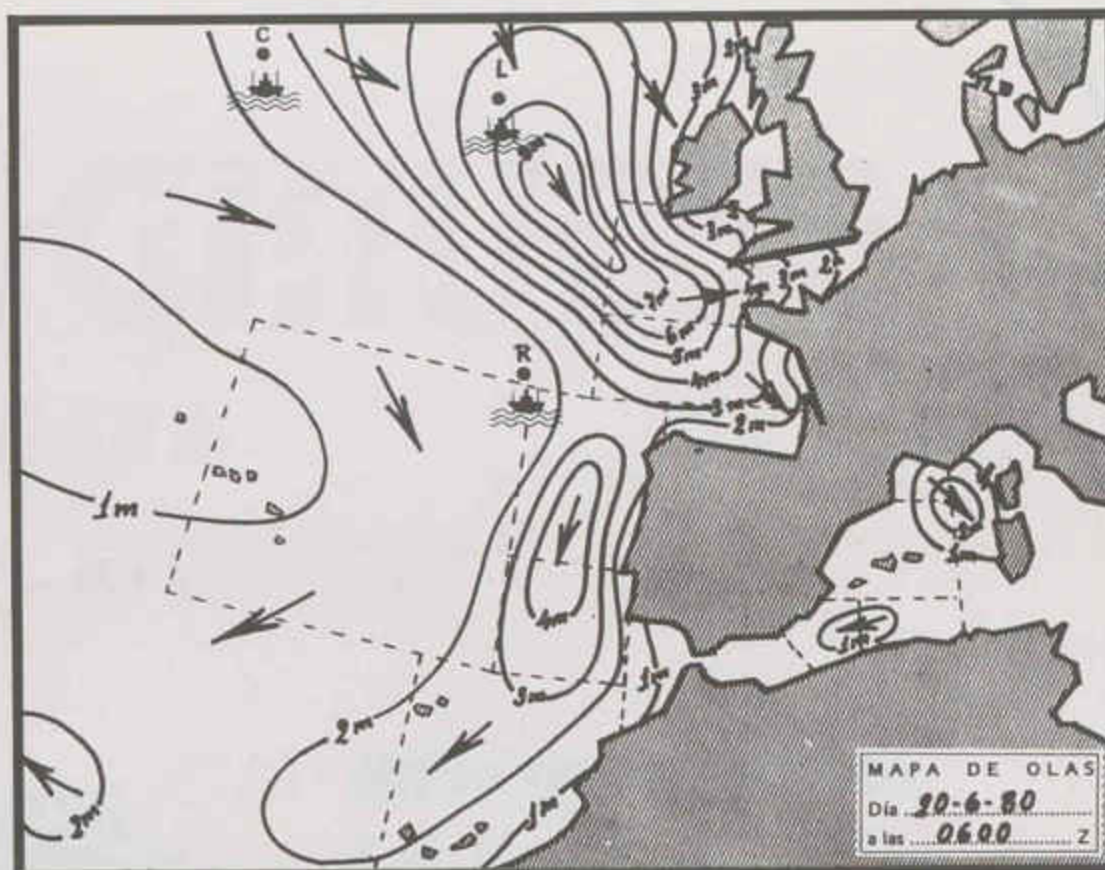
CLIMATOLOGIA MARITIMA PREVISTA PARA AGOSTO

El mapa de olas más significativo, a nuestro juicio, de la segunda quincena de junio y primera de julio corresponde a las 6.00 horas Z del día 20 de junio. Una reproducción del analizado por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología es la adjunta de la figura número 1. En los mapas de superficie, de tal fecha y hora, aparecía una depresión de 984 mb al N de las islas Británicas y otra de 1.004 mb en 63 N 65 W, mientras que el anticiclón —de 1.036 mb— se centraba en 38 N 31 W. La mar más encrespada, por tanto, se registraba en el Gran Sol (con olas de hasta seis o siete metros), en Vizcaya (con olas de hasta cinco o seis) y en Finisterre y San Vicente (donde oscilaban entre los tres y los cuatro metros), viniendo siempre del NW en las dos primeras y del N en las otras dos. Además, había temporal a temporal fuerte del NW en las proximidades de las islas Británicas. Son también de destacar, en tal fecha, los temporales del NW —que levantaban olas de hasta ocho metros— entre el Gran Sol y la Estación Oceánica "L". Por lo demás, significaremos —el día 16 de junio— los temporales de Poniente en los alrededores de la Estación Oceánica "R". Los del día 19 del mismo mes (con rachas de 7 a 9 Beaufort) al N del paralelo 49 N, provocados por una depresión de 986 mb centrada en 60 N 10

W. Y las rachas atemporadas de Poniente —el 23— en alta mar de Alborán y en la embocadura del Estrecho. En julio destacaron los intervalos de temporal de componente N en las zonas situadas al N y NW de la Península entre los días 6 y 9. Salvo esto, situación ya claramente veraniega con casi ausencia de temporales y, por lógica secuela, de mares encrespados.

Pasando al capítulo de pronósticos medios, de cara al mes de agosto, destacaremos —en primer lugar— el de temporales previstos. Su número se aprecia bien claramente en el mapa número 2, como asimismo —por las flechas—, su dirección dominante. En conjunto, hay pocas diferencias con los realmente observados a lo largo de los pasados treinta días. Si acaso se incrementan ligeramente en el extremo NW de Gran Sol y en la zona de Canarias, disminuyendo, por el contrario —también ligeramente—, en Cádiz, Alborán, Palos y Argelia.

El mapa número 3 esquematiza el estado medio previsto del oleaje y de su dirección dominante para este mes de agosto. Como ya es costumbre, las flechas que inciden en cada uno de los lados del rombo de cada zona indican el número de días en que la mar provendrá del cuadrante respectivo, mientras que la cifra del centro del mismo representa



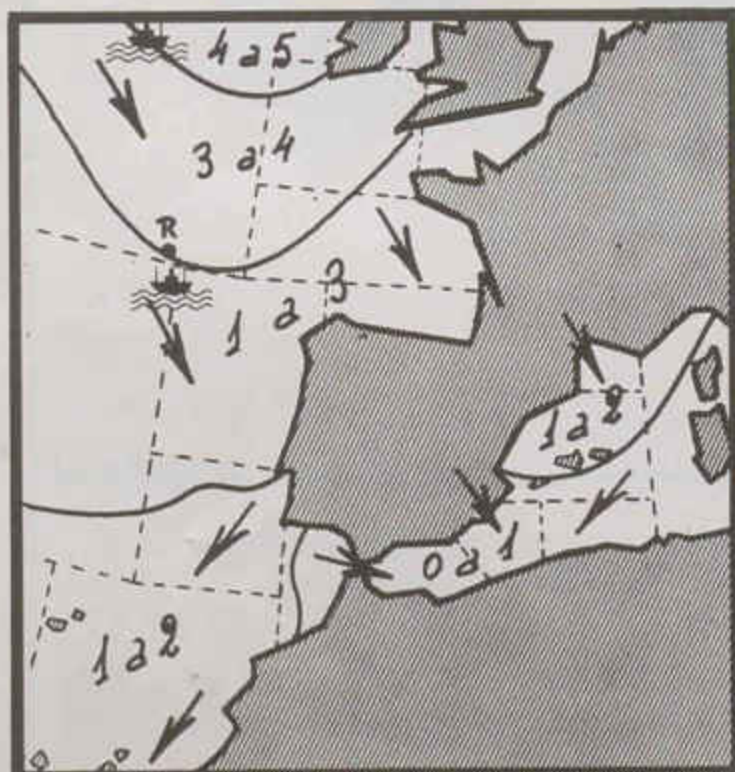
MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa del período comprendido entre el 15 de junio y el 15 de julio del año en curso. Corresponde, como ven, a las 6.00 horas Z del día 20 de junio. Como siempre, los números expresan —en metros— la altura de las olas, y las flechas, la dirección de las mismas.

el de días de mar llana. Los que, en algunas zonas, faltan —al totalizar— para completar los treinta y un días que integran agosto corresponden a direcciones confusas. Además, debajo o a la derecha de cada rombo aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M"; y de mar gruesa o más (cuatro metros en adelante), expresada por una "G". También aquí tiene plena validez cuanto antes decíamos sobre la dirección de las olas, pero aplicándolo ahora a la altura prevista de las mismas. Es decir, que los días que, al sumar, faltan en algunas zonas hasta completar los treinta y uno que componen agosto, corresponden a oleajes confusos o intermedios.

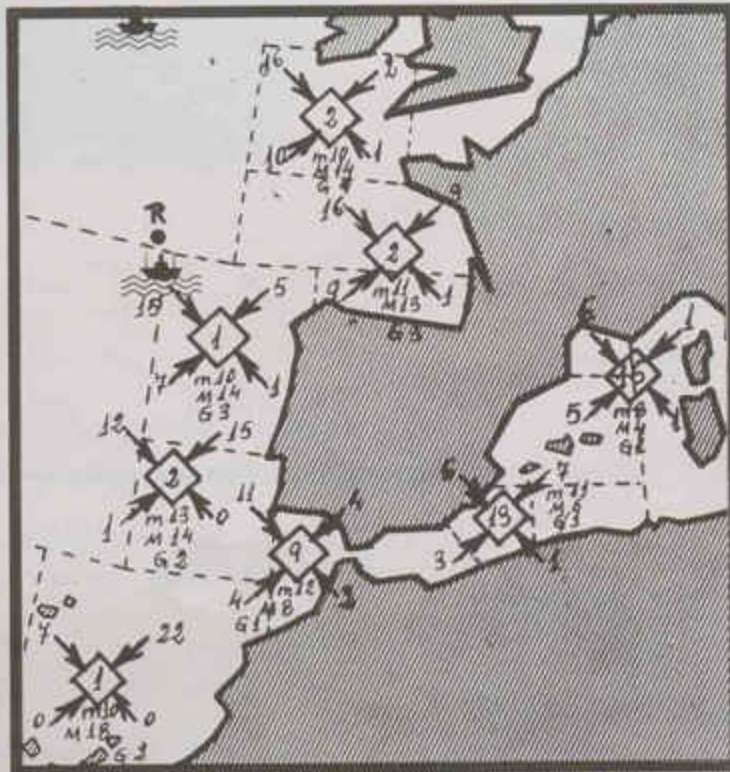
Por fin, el mapa número 4 muestra bien a las claras el reparto de la temperatura media superficial del agua del

mar previsto para este mes de agosto. Con respecto al pasado julio se aprecia un incremento térmico de un grado centígrado por la mayor parte de las zonas atlánticas y de alrededor de dos en las mediterráneas. Todo ello queda totalmente de acuerdo con los pronósticos emitidos por el Centro Meteorológico Mundial de Washington, que dan temperaturas del aire, en conjunto, normales para la época. Y bien saben nuestros lectores que las temperaturas del agua del mar —en superficie— suelen ser ligeramente superiores a las de la masa de aire situada inmediatamente por encima. Solamente en estos meses de verano —y en escasas ocasiones— puede ocurrir justamente lo contrario.

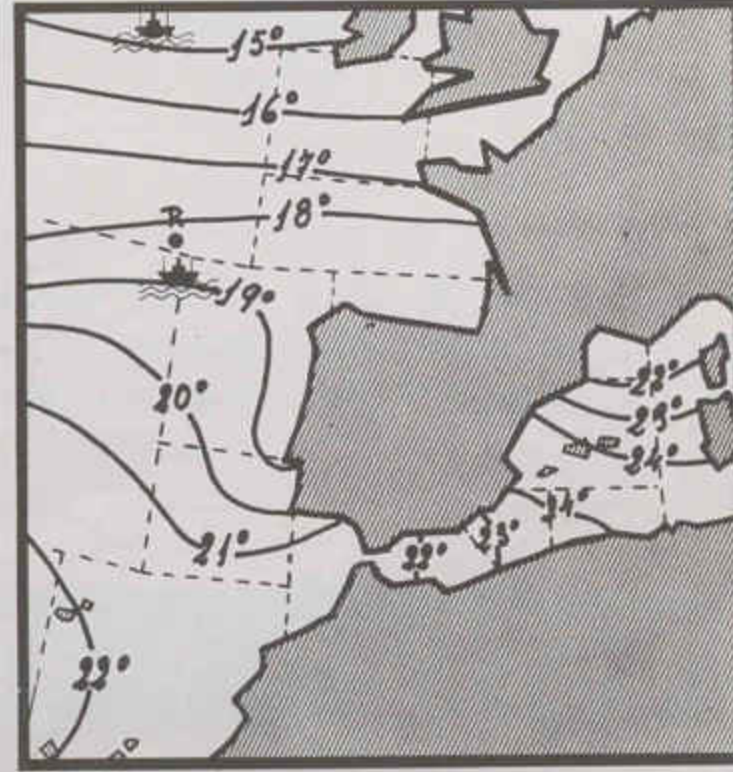
En cuanto a las precipitaciones previstas para el mes de agosto, parece que —en general— serán ligeras, aunque a veces con un origen tormentoso, por todas nuestras zonas marítimas de responsabilidad. ■



MAPA NUMERO 2.—Previsión del número de temporales, en las diferentes zonas, para el mes de agosto. Las flechas indican la dirección prevista de los vientos dominantes los días de temporal o de rachas atemporadas.



MAPA NUMERO 3.—Estado medio previsto de la mar y dirección del oleaje para el presente mes de agosto.



MAPA NUMERO 4.—Isotermas medias previstas, para el mes de agosto, del agua del mar en superficie. Van rotuladas en grados centígrados.

SEGURIDAD

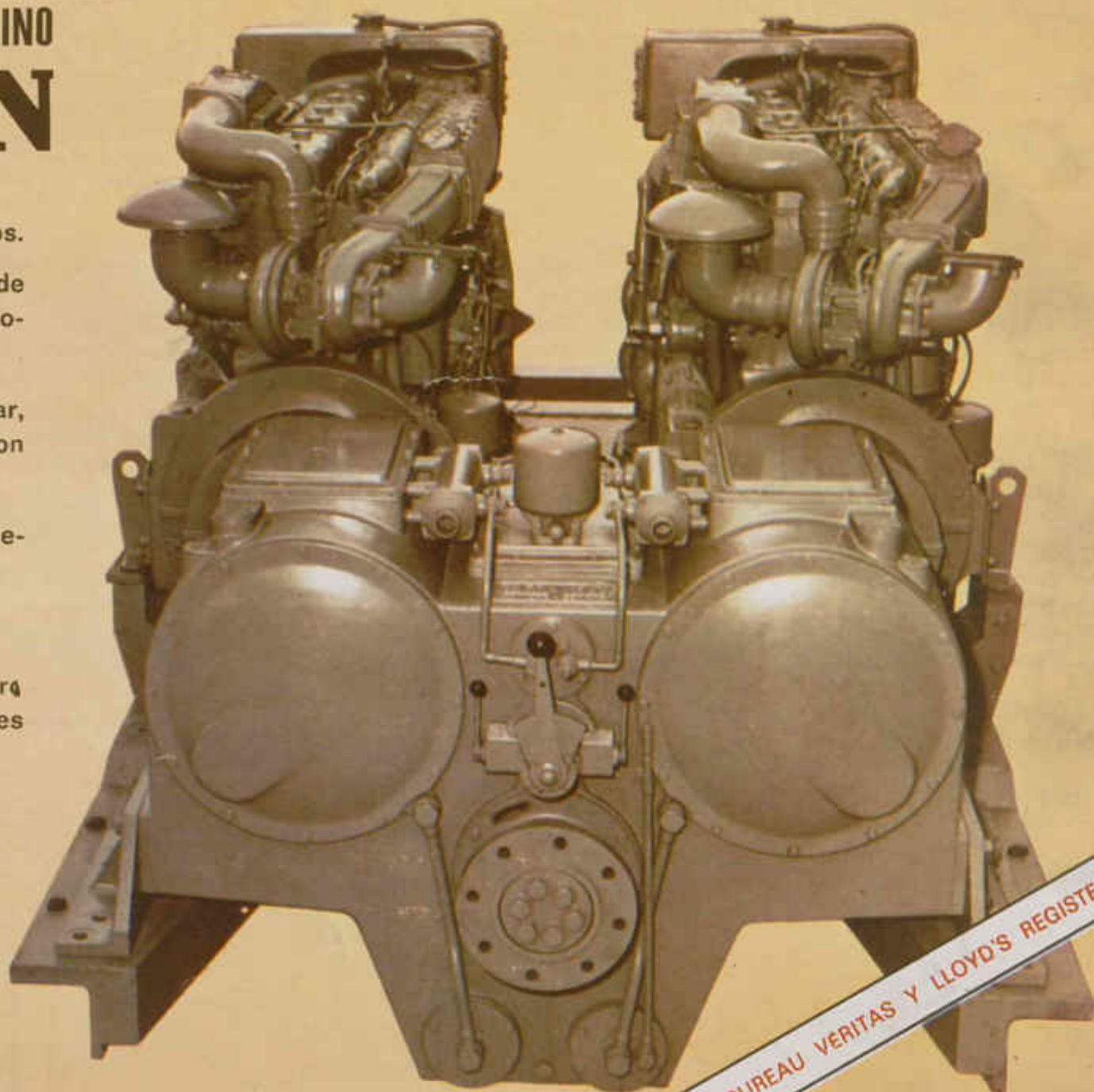
EN LA MAR

Y GARANTIA DE ARRIBADA A PUERTO

REDUCTOR-INVERSOR MARINO CAFRAN

- * Embragues dobles ligados.
- * Mecanismo hidráulico de sólida y avanzada tecnología.
- * Posibilidad de arrancar, maniobrar y navegar con un solo motor.
- * Equipo nacional sin problemas de recambios.
- * Un año de garantía.
- * Fácil, inmediato y segura acoplamiento a motores Diesel como:

CHRYSLER
VOLVO
PEGASO
DAFT
ESCANIA
y otros



HOMOLOGADO POR BUREAU VERITAS Y LLOYD'S REGISTER

MAS DE **50** GRUPOS INSTALADOS
AVALAN SU EFICACIA Y NUESTRA
PREOCUPACION POR OFRECER SEGU-
RIDAD Y SERVICIO

CAFRAN MARINA

ANTONIO FRANCO

Floridablanca, 6 y 8 - Teléfonos (968) 41 18 29 - 41 10 00

AGUILAS (Murcia) - España

Copie o rellene con letra mayúscula este boletín.

Deseo recibir información detallada sobre sus REDUCTORES-INVER-
SORES MARINOS sin compromiso alguno por mi parte.

NOMBRE

DIRECCION

POBLACION

PROVINCIA

PAIS

CAFRAN MARINA - Floridablanca, 6 y 8 - AGUILAS (Murcia) - España