

HOJA DEL **MAR**

Mayo/junio 84 • Año XX • N.º 224/225



La faena pesquera, a bordo del "Albacora siete", de Bermeo. (Foto Cover. Reportaje en páginas interiores.)

UNA JORNADA EN LA COSTERA DE LA ANCHOA

MOTOR DIESEL MAQUINISTA M-835

DATOS TECNICOS

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

Cilindrada unitaria: 44,25 litros.

Cilindrada total: 354 litros.

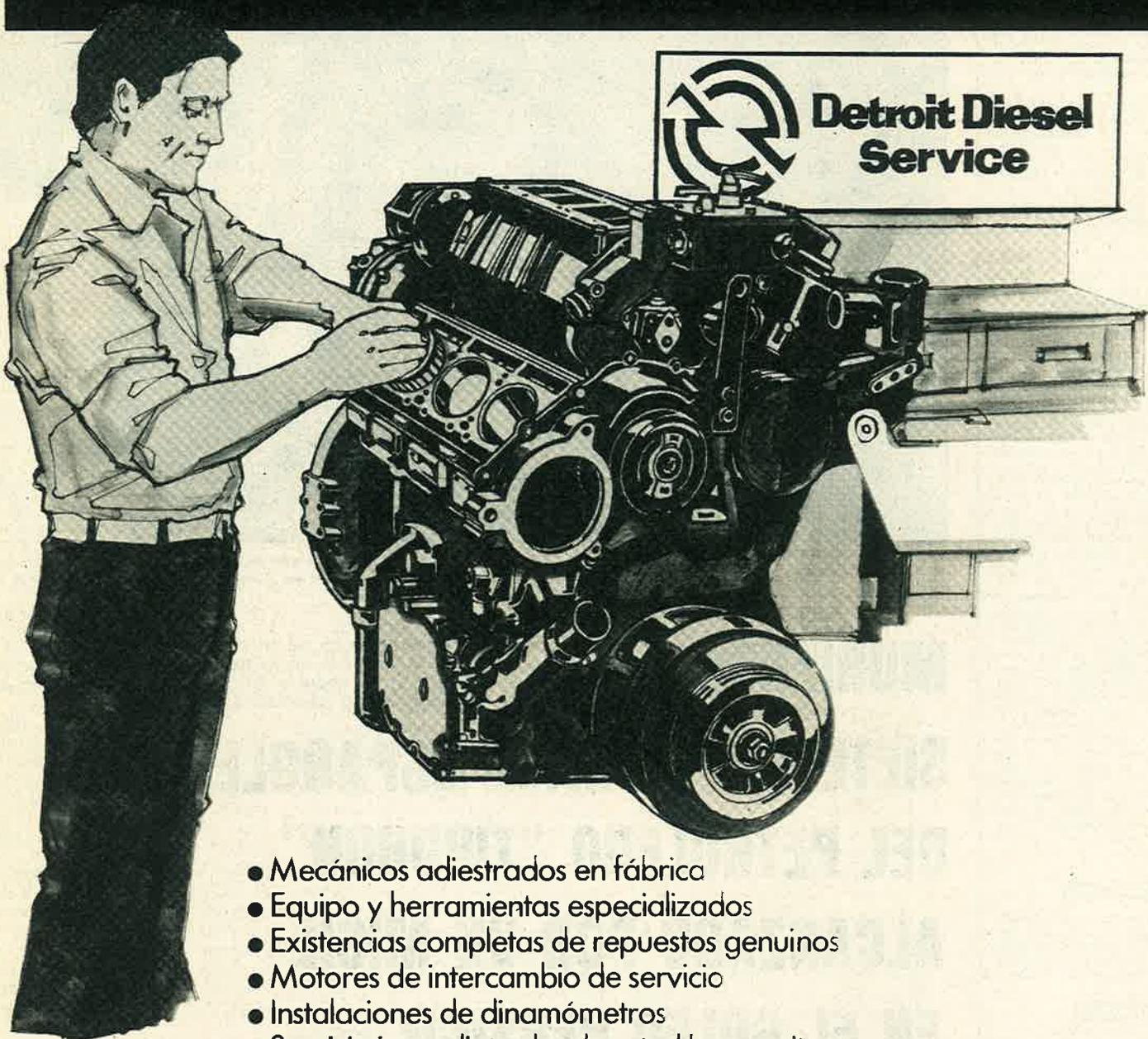
Potencia por cilindro: 350 CVE a 450 r.p.m.



LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA S.A.

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

Nuestro personal ha sido adiestrado en fábrica para poder proporcionar a usted el mejor servicio.



- Mecánicos adiestrados en fábrica
- Equipo y herramientas especializados
- Existencias completas de repuestos genuinos
- Motores de intercambio de servicio
- Instalaciones de dinamómetros
- Servicio inmediato donde usted lo necesite
- Respaldo de distribuidores en toda la nación

DISTRIBUIDOR:

MIGUEL ORTEGA S.A.,



Avenida de Burgos 87. Madrid 34. Teléfono: 766 1111 Télex: 22456 MOSA-E



UNA JORNADA EN LA COSTERA DE LA ANCHOA

N.º 224-225

Año XX • Mayo-junio 1984

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

Edita: Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social). Servicio de Información y Publicaciones. Génova, 24, Madrid-4. Teléfonos 419 39 63 - 419 07 24. Telex: 23746 - 22107.

Director general del ISM
Constantino Méndez

Director
Joaquín Vidal

Redacción Madrid
Mauro Rodríguez y José Vicente de Lucas y Concha H. Carazo

Corresponsales en España

Almería: José Asenjo Sedano. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Fernando López Perea. Bilbao: Miguel Angel Rodríguez Villanueva y José Luis Alaña. Cádiz: José Luis Villaplana. Cartagena: Gonzalo Varela y J. E. Pérez Madrid. Castellón: Francisco Segarra Fabregat. Ceuta: Felipe Peña Vázquez. Gijón: José María Aguirre López y Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Fernando Ron Giménez y Serafín Gómez Rojas. La Coruña: Leopoldo Cal Fernández. Las Palmas: Ricardo Urquidí Güemes y Juan Francisco Fonte. Lugo: Antonio Nores Quesada y Narciso García Fernández. Málaga: David León Herro. Melilla: Mario Otero Iglesias. Palma de Mallorca: Bernardo Zulaica y Emilio Morancho. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Juan José Lizuain. Santa Cruz de Tenerife: Antonio Betancort González. Santander: Rafael Puente Pinedo. Sevilla: Generoso Martín. Tarragona: Luis Vega Fernández. Valencia: José Manuel Masip Segarra. Vigo: Antonio Piñeiro Salvadegoitia. Villagarcía de Arosa: José Ramón Núñez Ramos. Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

Corresponsales en el extranjero

Londres: José Villanueva de Gómez. Dublín: John de Courcy Ireland. Nueva York: José María Carrascal. Saint John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Berceo Arce

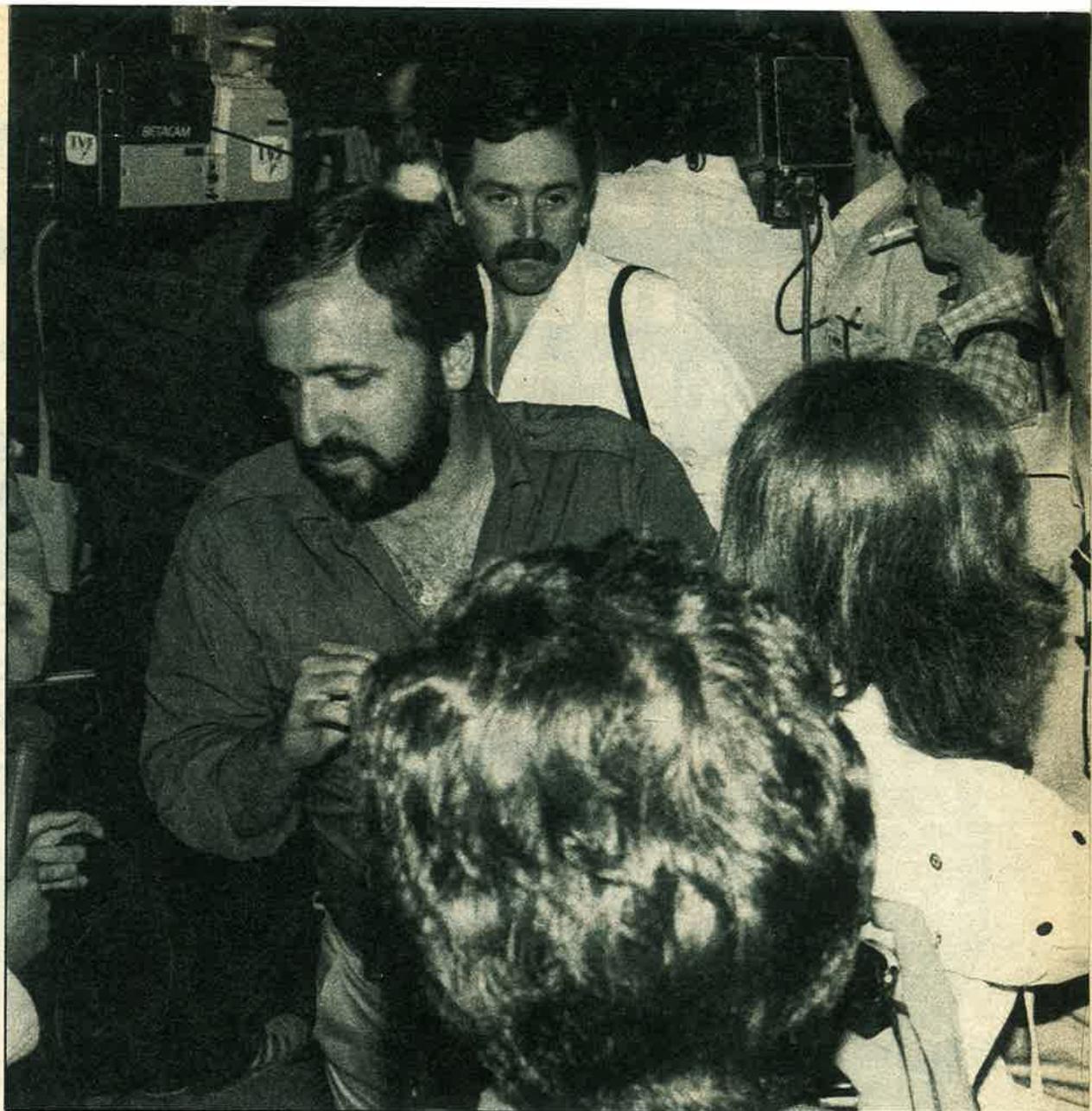
Secretaría de Redacción
Charo S. Harguindey

Documentación
Blanca Muro

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

Imprime: Hauser y Menet, S. A. Plo-mo, 19. Madrid-5.
Depósito Legal: M. 16.516-1963

HOJA DEL MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en artículos y entrevistas que puedan publicarse. Sólo se considerarán como opiniones propias de HOJA DEL MAR aquellas que vayan firmadas por su director o en forma editorial.



El segundo oficial del petrolero "Tiburón", Luis Clarc Beltrán, explica a los medios informativos los pormenores del ataque sufrido por parte del Ejército iraquí. "El misil nos acertó de lleno, destrozando la sala de máquinas".

Madrid

MURIERON SIETE TRIPULANTES ESPAÑOLES DEL PETROLERO "TIBURON", ALCANZADO POR UN MISIL EN EL GOLFO PERSICO

Los supervivientes españoles del petrolero de bandera liberiana "Tiburón", de 260.000 toneladas, que el pasado miércoles 27 de junio fue atacado por el Ejército iraquí al Sur de la isla de Jarq, en el golfo Pérsico, se encuentran ya felizmente instalados en sus casas.

El oficial de puente, Alfredo Suárez; el radiotelegrafista, Jesús Cerradas; el engrasador, Julio Carneiro; el bombero, Antonio Santamaria; los camareros Manuel Martis, Manuel Loureiro y Urbano Vidal; los mariners Manuel Vitorro, José Carlos

Conde, Juan José Muñiz, Benito Bermúdez, José Carlos Gómez, José Luis López González, Manuel Mur; el cuarto maquinista, Rosendo Querol; el contramaestre, Benedicto Boubeta, y el segundo oficial, el único con residencia en Madrid, Luis Clarc Beltrán, han podido contar su desagradable experiencia a la familia, a los amigos y a la prensa. Menos suerte tuvieron el mecánico reparador Salvador Ruibal Rodríguez, el engrasador Carlos Samuelle do Campo y los marineros Eteivino Duarte, Luis Olegario Cordeiro, José Roberto López Troitino, Antonio Paz Nerga y el único vasco, Ramón Sainz Ecurza, que fallecieron todos.

Todo empezó para estos hombres el pasado miércoles 27 de junio sobre las 13.30 del mediodía, a 33 millas náuticas de la costa de Irán y 55 millas de la costa de la isla de Jarq, un importante cargadero de petróleo donde el barril sale

Unas cien mil pesetas era el sueldo medio de los marineros



en aguas del golfo Pérsico

Los supervivientes, a su llegada a Madrid "Volveremos si es necesario"

CONCHA H. CARAZO, Madrid

Los diecisiete supervivientes españoles del ataque iraní al petrolero "Tiburón", una vez que fueron rescatados de las aguas del Golfo a las que se habían arrojado en varias lanchas salvavidas, fueron trasladados desde el puerto de Busher hasta la ciudad de Shiraz por carretera, para después volar hasta Teherán, donde el embajador español, Javier Oyarzum, se haría cargo de los trámites para su pronto regreso a España.

Mientras, les había preparado, ayudado por el primer secretario de Embajada, Javier Vallauré, y la cónsul, Goyita Manucheri, alojamiento en el Gran Hotel, que según los supervivientes era una "maravilla", ya que en el transcurso del viaje hasta Teherán habían sido alojados en "lugares miserables llenos de bichos y donde sólo nos daban de comer bolas de arroz". Una vez en Madrid, casi todos manifestaron que no les importaría volver al golfo Pérsico.

Los marineros regresaron a España en dos turnos; uno lo hizo el domingo día 1 por la noche, vía Francfort, y el otro, el lunes, también por la noche, vía Londres. Los trámites para lograr la repatriación del cadáver de Etevlino Duarte corrieron a cargo de la Embajada, bajo la responsabilidad de la empresa Sea Wave, filial en Teherán de la compañía Suisse Outremer, propietaria del buque "Tiburón". Mientras se efectuaron los trámites, el cadáver permaneció en el depósito del hospital Fatimiyeh Zorah, del puerto iraní Busher, desde donde fue enviado a Teherán y posteriormente repatriado a Galicia.

Hablan los supervivientes

La tripulación fue recibida en el aeropuerto de Madrid-Barajas por el director general de Asuntos de Afri-

ca del Ministerio de Asuntos Exteriores, Enrique Sassot; director general de Marina Mercante, Fernando Salvador; subdirector de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina, Fernando Pastor; subdirector general de Asuntos Consulares, Vicente Ramírez Montesinos, así como por las asistentes sociales del ISM, quienes se encargaron de acomodar a los supervivientes en los hoteles próximos al aeropuerto. Asimismo había numerosos periodistas, pero ningún familiar, a excepción de la esposa de Luis Clarc, ya que son residentes en Madrid. Precisamente fue Luis Clarc el primero en hacer declaraciones y explicó cómo habían ocurrido los hechos: "Estábamos a 33 millas de tierra cuando se produjo la explosión. Tras el impacto, el barco quedó a la deriva. Por orden del capitán cogí el gobierno del timón, pero el barco navegaba ya por la inercia. Hacia sólo un momento que había definido la posición de nuestro buque: 25/18 Norte y 50/45 Este. Mi marinero de estribor percibió algo por encima del agua, y en seguida escuchamos como un zumbido, luego un estruendo muy fuerte y a continuación empezó el incendio. La tripulación en ningún momento fue presa del pánico; aguantó casi tres horas en cubierta hasta conseguir poner los botes en el mar y abandonó el buque cuando existió la certeza

de que no se podía ya hacer nada ni por el barco ni por los otros compañeros". "Media hora más tarde —continúa el oficial Clarc— se presentó un helicóptero del Ejército iraní, que evacuó al herido Etevlino Duarte y lo llevó al hospital de Busher. Nosotros fuimos recogidos en el mar por una patrullera de la Marina de guerra".

De acuerdo con los testimonios de los supervivientes, ninguno de ellos vio avión alguno que bombardeara al "Tiburón". Sin embargo, casi todos oyeron el silbido del cohete cuando se acercaba a gran velocidad al casco del petrolero. "De pronto sentí un impacto, pero inmediatamente se hizo un silencio", declaró Juan Antonio Carneiro, operario de máquinas; "en el momento de la explosión estaba acostado en el sofá, cuando de pronto aparecí en la puerta de la cabina y vi que todo estaba lleno de humo. Salí al pasillo, se oían gritos por todas partes, intentamos abrir las puertas a patadas y coger los botes. En aquellos momentos no sentí miedo porque todo fue muy rápido, pero sí puedo decir que nunca había vivido algo parecido en mi vida".

Antonio Santamaría Torrado sí vivió una experiencia distinta a la de sus compañeros: acompañó a Etevlino Duarte Araujo en el helicóptero que le condujo al hospital. "Aunque iba muy mal —dice—, estaba completamente consciente y me habló hasta cinco minutos antes de que me dijeran que había muerto".

El marinero Julio Antonio Carneiro, que pudo salir de la sala de máquinas, relataba con lágrimas en los

(Pasa a la página 66)

entre dos y tres dólares más barato que en otras zonas, aunque ésta apeste a guerra. Un misil "Exocet", de fabricación francesa, penetró a poco más de un metro y medio por encima de la superficie del agua, dañando la aleta de estribor, por popa, y abriendo un enorme boquete. Atravesó un tanque de fuel y se metió en la sala de máquinas. Allí no se salvó nadie. Había ocho hombres, siete de los cuales eran españoles, y uno alemán. Tan sólo el español Etevlino Duarte Araujo logró llegar a cubierta con vida. Allí fue evacuado a un hospital, donde murió. Otro español, José Roberto López Troitino, de treinta años, pudo ser rescatado completamente calcinado de entre el amasijo de hierros en que se había convertido la sala de máquinas. Los demás permanecen allí abrasados.

La tripulación española había embarcado el 21 de junio en Al-Fujairah, en los Emiratos Arabes Unidos, frente al mar de Omán. Todos llevaban un contrato por seis meses, suscrito con la Compañía Suisse Outremer, y aunque las cantidades a cobrar varían según los puestos, el promedio de ganancias era de unos 1.500 francos suizos mensuales (el franco suizo está a unas 67 pesetas), más un 11 por 100 de antigüedad en la compañía. La media estaba entre

uno y tres años y estaban afiliados al sindicato suizo VTL, afiliado al ITF (Internacional de Trabajadores del Mar), al que pagaban mensualmente 19 francos suizos.

Tanto el segundo oficial, Francisco Luis Clarc, como el contramaestre, Benedicto Boubeta, coinciden en afirmar que, cuando fueron a embarcar, el petrolero no estaba aún cargado, sino en lastre, y se estaba procediendo al cambio de nombres, "Mar de Escocia", por "Tiburón", y al de bandera, ya que hasta que fue comprado por la Suisse Outremer la tenía panameña. En esta ocasión se le puso pabellón liberiano. Cuando fueron atacados —no conocía casi ninguno la peligrosidad de la zona— navegaban ya con los tanques repletos, recién cargados en la madrugada del miércoles en la terminal de la isla de Jarq y con 32 tripulantes, 24 de los cuales eran españoles y el resto alemanes.

Daños cuantiosos

Según todas las informaciones, se trata del mayor desastre marítimo ocurrido en aguas del Golfo desde el inicio de la guerra entre Irán e Irak. Los daños materiales han sido cuantiosos. Un remolcador se trasladó junto al petrolero para tratar de con-

trolar el incendio originado por el ataque y evitar que el fuego atacara la carga, 250.000 toneladas de petróleo, valorada en 45 millones de dólares (unos 1.110 millones de pesetas). El impacto del misil originó varias explosiones, destruyendo por completo la sala de máquinas, que está anegada en agua. La gran chimenea se vino abajo y también resultaron dañados por los incendios los camarotes. Algunos de los supervivientes han relatado que sus contratos y sus libretas de navegación se han quemado al cerrarse automáticamente los camarotes.

Actualmente el "Tiburón" se encuentra anclado en Bandar-Jomeini, puerto no petrolero, para proceder a la operación de traslado de su carga. Esta zona es conocida como "cementario petrolífero", ya que desde finales de abril gran parte de los navíos atacados en la guerra Irán-Irak han sido remolcados hasta allí. Sólo en las últimas semanas cuatro petroleros han sufrido colosales incendios después de ser atacados por misiles.

Acto bélico muy grave

El ataque iraní al superpetrolero "Tiburón" ha sido calificado por las autoridades diplomáticas españolas como un "acto bélico muy grave

contra un buque pacífico en aguas que no son de Irak". El embajador iraní en España fue convocado urgentemente por el Ministerio de Asuntos Exteriores español nada más conocerse los hechos para "pedirle explicaciones", ya que España ha mantenido desde el comienzo de la guerra del Golfo una posición de estricta neutralidad, recomendando siempre la búsqueda de una solución pacífica y advirtiendo a los marineros españoles de que todos aquellos que no quieran embarcarse para navegar en aquellas aguas, pueden exigir que no los lleven.

Por su parte, el director general para Africa y Asia Continental, Manuel Sassot, manifestó que las autoridades españolas iban a esperar unos días para tener más datos de cómo sucedieron los hechos antes de plantear una queja formal al Gobierno iraní, y ha añadido que se podría incluso estudiar una moratoria para barcos españoles que se dirijan a esa zona.

El subdirector general de Acción Social del Instituto Social de la Marina, Fernando Pastor, que acudió a recibir a los supervivientes, ha afirmado que los marineros españoles contarán con las ayudas normales en estos casos, aunque la Dirección General del ISM podría arbitrar otras ayudas dada la especificidad del caso.

Investigación y ordenación pesquera

CARLOS BAS

Seguramente no resultará ocioso tratar de exponer con sencillez y al mismo tiempo con la mayor claridad posible las diferencias existentes entre la necesaria investigación del proceso de la pesca y el de ordenación, *management*, en la literatura al uso en el ámbito internacional, pues con mucha frecuencia ambos conceptos se confunden y ello siempre redundará en perjuicio de ambos conceptos, así como de las personas e instituciones que las realizan. En realidad, la segunda no puede existir sin la primera, y aunque no sea tan evidente, la primera precisa en cierta manera de la segunda como su expansión natural en la práctica. Precisamente son estas connotaciones las que dan como resultado el confusiónismo actual, que no sólo se manifiesta, cosa que hasta cierto punto sería natural, entre los no científicos y encargados del control de las pesquerías, sino que con harta frecuencia entre el personal que lleva a cabo estas actividades.

La investigación pesquera es necesario considerarla como una rama de la ecología en la que interviene un proceso humano: se trata del elemento perturbador del equilibrio natural del recurso que se explota. La particularidad más notable hace referencia precisamente a este componente del proceso pesquero: la acción humana está fundamentalmente regida por las leyes de la economía. Y en este sentido hay que señalar que si los estudios de carácter bioecológicos están solamente desarrollados en parte, quedan muchos aspectos por esclarecer; en el campo de la economía pesquera el terreno es absolutamente virgen: prácticamente todo está por hacer. *No existe una auténtica teoría económica de la pesca.*

El control y la ordenación de la pesca son, qué duda cabe, facetas sumamente importantes en la programación y desarrollo de una pesquería. Desde cierto punto de vista, la estructura de la ordenación es más importante que la misma investigación, ya que sin ella determinada pesquería difícilmente podría funcionar. Esto se ve claro en uno de los aspectos fundamentales de toda ordenación: la evolución de los recursos explotables. Sin la valoración, por grosera que sea, de los recursos biológicos que deseamos explotar, *será totalmente imposible programar y ordenar una pesquería con un mínimo de sentido, sin una valoración previa.* Precisamente aquí es donde

se encuentra una de las fuentes entre ambas posiciones en lo que afecta al conocimiento de una pesquería.

Investigación y ordenación

En principio podría decirse que una vertiente afecta directamente a las bases del conocimiento científico y el segundo es en alguna medida la aplicación a la práctica de aquellos conocimientos, contribuyendo así a sentar las bases para una explotación pesquera afianzada y protegida por una reglamentación adecuada. Aunque parezca que estas disquisiciones son sólo teóricas y sin importancia en la práctica, creo que en realidad ocurre todo lo contrario: muchos investigadores de los aspectos básicos para el conocimiento no acaban de percatarse que sus investigaciones, con ser de suma importancia, no coadyuvan de forma inmediata a una ordenación pesquera que se precisa en un momento y en un lugar concretos. Por otro lado, los trabajos de evaluación de "stocks" son la mayor parte de los trabajos de investigación, quedando relegados a aplicación de modelos y técnicas de evaluación ya conocidos. Sin embargo, hay que reconocer que son especialmente útiles cuando se trata de establecer urgentemente una cierta reglamentación pesquera. Una de las facetas que más contribuyen al confusiónismo es el hecho que las técnicas y modelos para evaluar la situación de una pesquería ofrecen múltiples dificultades en la correcta utilización de los parámetros utilizados, aun si sólo se pretende obtener estimaciones aproximadas. En buena parte la separación entre la investigación pesquera y la ordenación de los recursos podría compararse a la investigación en medicina y el diagnóstico y cura de enfermedades. Aunque la diferencia pueda parecer clara, la cura de enfermos no avanza si no utiliza los avances que la investigación le va ofreciendo, y ésta se beneficia y es estimulada por los problemas que el médico encuentra en su consulta diaria. Aunque la diferencia es clara, especialmente a nivel de objetivos, la comunicación entre ambos grupos debe mantenerse viva y estimulante. La misma debería darse entre los cultivadores de la investigación pesquera y los que dedican prioritariamente sus esfuerzos a las tareas de evaluación. *Esta coordinación es especialmente importante en España, donde el número total de especialistas en ambas facetas es especialmen-*

49te reducido y donde la importancia de los problemas pesqueros no dudamos en calificar de enorme.

Llegados a este punto, sería útil llamar la atención sobre dos cuestiones de gran importancia. La primera se refiere a la necesidad de definir y apoyar por parte de la Administración ambos tipos de objetivos: investigación y evaluación. La segunda se refiere a la conveniencia de señalar una serie de puntos prioritarios en la investigación fundamental de las pesquerías. No se indican las prioridades en evaluación, porque en sí misma la evaluación aplica por igual los conocimientos existentes a diversas situaciones puntuales y se supone que estos conocimientos mejoran progresivamente en la misma medida que avanza la investigación básica. Por otra parte, hay que señalar que estos criterios no son nuevos y han sido expuestos anteriormente con toda autoridad.

Así, por tanto, cuando la Administración, cualquiera que ésta sea, desee ayudar al avance del conocimiento y resolución de la problemática pesquera, deberá al menos intentar definir si el programa que apoya es fundamentalmente un programa de investigación o una ordenación, sin que ello signifique menoscabo para ninguno de ellos. Así podríamos evitar malos entendidos que, arrancando del confusiónismo existente, originan estúpidas competencias y un mal uso del apoyo invertido. Finalmente es importante señalar que los avances en el conocimiento básico contribuyen decididamente a la expansión y generalización de las técnicas de aplicación, y en segundo lugar que éstas, aun siendo deficientes, son imprescindibles para la reglamentación de pesquerías concretas.

Entre los temas que deberían merecer una atención prioritaria tanto por parte de la Administración en el momento de seleccionar los proyectos de investigación que deben ser apoyados como por parte de los científicos en el momento de programar sus investigaciones fundamentales, destacan los siguientes: profundizar el comportamiento bioecológico de las especies importantes; el proceso del reclutamiento; la mortalidad natural; la acción del ambiente; las interrelaciones tróficas; un mejor conocimiento de lo que se debe entender por poder de pesca y esfuerzo pesquero, y muy importante aunque incipiente, desarrollar la teoría de la economía en la pesca.

Bordadas léxico

Por opinar de modo contrario al de aquel marinero del Romance del conde Arnaldos, a quien éste, después de oírle cantar la canción que hacía las maravillas de calmar la mar, amainar los vientos, subir los peces y posar las aves en el mástil, le dijo:

"Por dios te ruego marinero, dígame ora ese cantar".

Y el marinero, hurraño, respondióle:

"Yo no digo esta canción, sino a quien conmigo va".

Mi canción es más modesta, es incapaz de las maravillas que se ofrecieran al conde Arnaldos la mañana de San Juan, cuando "con un falcón en la mano la caza iba a cazar", pero es más generosa y la ofrezco humildemente, señoras y señores, a todos cuantos me honren queriéndola escuchar.

El repertorio de lexicografía marítima que ahora se ofrece nació del deseo de una contribución al conocimiento de la misma y de la imperiosa necesidad de disponer de una herramienta de trabajo en la tarea de rotulación del Museo, tan importante para la mejor comprensión de los objetos expuestos, y que por ello en las instituciones museológicas modernas se cuida con especial atención.

Sin antecedentes en la materia, se partió de la lista de voces de mi "Diccionario náutico" y de otro fichero acumulado desde hace muchos años, al calor de unas primeras inquietudes por recoger y clasificar la terminología marítima catalana en astilleros, muelles y cubiertas de barcos, temerosos de que se perdiera en buena parte a medida que fueran desapareciendo quienes navegaron en buques de vela y quienes construyeron y aparejaron aquella gallarda flota velera de la carrera de América y Filipinas.

Mas como no existía un vocabulario marítimo catalán-castellano y castellano-catalán, con mi colega Laureano Carbonell nos propusimos cubrir ese vacío y ofrecer algo que pudiera contribuir al enriquecimiento de las dos lenguas empleadas en Cataluña, y en ello resultaron de gran provecho ciertos deseos que me habían llevado a recorrer todo el litoral de Cataluña, desde Port de la Selva a Sant Carles de La Ràpita, así como muchas andanzas por los astilleros Cardona, Viudes, García, Escollà, Palau y otros de Barcelona, donde también había una mina en el maestro velero Eusebio Marsal, que en su juventud se había enrolado en veleros transatlánticos.

De las sentadas en norais de muelles con marineros de veleros, motoveleros y yates, tengo por más remo-

de un voltejeo por las aguas del marítimo catalán y castellano

JOSE MARIA MARTINEZ-HIDALGO

El autor realiza una interesantísima disertación sobre el léxico marinero, que resumimos ampliamente con motivo de la presentación de su libro "Vocabulario marítimo castellano-catalán y catalán-castellano", celebrada recientemente en Barcelona.

ta la de una barca de mitjana, un falucho que venía paseando la gracia de los abanicos de sus velas latinas, cargado de algarrobas de San Carlos, cuando aún estudiaba el bachillerato y las escapadas al puerto eran mi mejor diversión, y allí en el muelle, junto a los depósitos comerciales, donde descargaba él, como otros lo hacían de alfarería y naranjas, me acogieron en una ocasión jamás olvidada, a la sencilla pero ceremoniosa tarea de despachar con buen apetito una succulenta paella, provistos de cucharas de palo adecuadas para el arroz caldoso; la cazuela estaba en medio del círculo formado por la tripulación y el invitado; el patrón el primero, naturalmente —"en donde hay patrón no manda marinero", es ley universal de la mar—, el patrón, repito, el primero en introducir la cuchara en la cazuela, y luego por orden jerárquico, digamos más o menos por edad, continuaba la operación en ese estilo que evita los platos y conocido por "cucharada y paso atrás", aunque la verdad es que allí era "cucharada y brazo atrás".

Xaloc, Llevant, Garbí

Toda esta entrañable gente era muy dada a los refranes. Si soplaban el antipático viento de travesía, el Sudeste, siempre lo apuntaba alguno, diciendo:

—¡Xaloc!

Y el otro contestaba en seguida:

—¡Xaloc? ¡Ni molt, ni poc!

Para el caso de la referencia al viento del Oeste que precede a la borrasca que, luego de entablada, envía vientos del Este metidos en agua, hay estos deliciosos versos que superan los prosaicos partes del tiempo, al decir poéticamente así:

Ponent té una filla casada a Llevant.

La va a veure rient i se'n torna plorant.

Continuando con los vientos, si alguno decía:

—¡Llevant!

La contestación era:

—Sardines de pam.

Y si refiriéndose al viento del Sudeste, decía:

—¡Garbí!

La respuesta era:

—Sardines cap aquí.

Y ya que estamos entre pescadores, es obligado decir que su frase más corriente era ésa de:

—Qui vulgui peix, que es mulli el cul.

Por cierto que por esa época a la

comarca de Mataró la llamábamos *La Maresma*, y de repente hace algunos años generalizóse, por el énfasis puesto en la cuestión por determinados escritores, el decir *El Maresme*. Maresme o maresma es, en todo caso, marisma, tierra baja, pantanosa, fácilmente accesible por las aguas del mar.

Me preguntaba a menudo las razones para el cambio en el uso general y hasta oficial: "Avinguda del Maresme" es el nombre que leemos en Mataró al pasar por la carretera. Creo haber encontrado la explicación.

Mar, en catalán, como en castellano, es voz del género epiceno, aplicable gramaticalmente de modo correcto bajo forma masculina o femenina, pero que el marino suele emplear con preferencia bajo la forma femenina:

—"Anem a la mar", "sortim a la mar", "tornem de la mar...". Y para complicar la cosa, los marineros de Vilanova, si hay mucha mar, mar gruesa, dicen que hay tabaco; pero volvamos a La Maresma.

Como antes este litoral —Mataró era toda una provincia marítima— estaba lleno de astilleros, embarcaciones, capitanes, pilotos, marineros, pescadores y armadores, imperaba el espíritu marinero y se solía decir siempre la mar y de ahí *La Maresma*. Ahora ha desaparecido su acusada condición marítima y lo que predomina es el espíritu del de secano que dice *el mar* y con ello *El Maresme*. Tras la semántica se esconde el carácter y condición de un pueblo.

En el puerto de Barcelona se oía hablar catalán en las cubiertas de los buques de vela locales y de las barcas de pesca de altura y de bajura. En cuanto a los vapores —pocas motonaves había entonces—, podríamos considerar catalanes a los de la Sociedad Anónima Cros, los de Ramos, los de Morey, Mallol y tal vez Mumbrú.

Tampoco faltaban catalanes en los puentes y en las cámaras de máquinas de la Compañía Trasatlántica y Compañía Trasmediterránea. Cito a título de ejemplo a Maristany, Font, Bruguera, Sastre, Espinás, Estradé, Mallol, Masriera, Espina, Bayona, Dexeus... Mariano Sastre, solterón y el hombre elegante del grupo, mitigaba sus añoranzas de la vela que llevaba en el alma y que a menudo evocaba construyendo modelos. La colección que llegó a formar la legó al Museo con su sextante de la época

del bergantín "Soberano" y de los viajes a Tampa en busca de fosfatos, y hoy se encuentra expuesta en la vitrina de su nombre en la Sala Campmany.

La gente de mar tiene un lenguaje propio, muy extenso, eufónico y de ricos matices. No es el repertorio de una de tantas técnicas, ni simple vocabulario profesional, es toda la expresión verbal de una forma de ser y de vivir. El marino permanece días y días enteros a bordo de su buque o embarcación, en un ambiente particularísimo y sin contactos exteriores. Cuando trabaja y cuando descansa, cuando come y cuando duerme, se encuentra en el laboratorio de un habla que su genio, el genio popular, verdadero genio del idioma, extenderá mucho más allá del oficio y profesión.

El léxico marinero es claro y preciso para una mejor expresión de las ideas y hacerse comprender siempre en situaciones difíciles y en trances urgentes que no admiten dilaciones, dudas o confusiones.

Tampoco puede emplearse a ton-tas y a locas porque suena bien al oído, como hacen algunos marinos improvisados y cronistas faltos de base marinera. El buen profesional va con mucho tiento, sobre todo en órdenes de maniobra. Decir arria por lasca o lasca por arria puede producir una catástrofe.

La fórmula mágica

Los ingleses, en su afán de ironizar sobre las trampas y riesgos de la parla marinera, cuentan que había un capitán de transatlántico famoso por sus rápidos viajes, recaladas puntuales, maniobras exactas y ausencia de averías. Su prestigio era inmenso y llegó a considerarse un símbolo de las mejores tradiciones de la Marina Mercante. Entre los más firmes admiradores figuraba su primer oficial, quien soñaba en emularlo y llegó a creerlo poseedor de una fórmula mágica, y más desde que advirtiera cómo cada mañana abría un cajón del escritorio, leía atentamente un papelito desdoblado antes con parsimonia y lo volvía a doblar de igual modo para terminar por guardarlo en un ambiente de misterio. Pero un día este capitán murió en la mar, sucediéndole en el mando el primer oficial, a quien le faltó tiempo para abrir con incontinente curiosidad el escritorio y con gran emoción, traducida en sorpresa, leyó el papelito que contenía la solución del enigma con estas palabras:

"Babor, la izquierda. Estribor, la derecha".

Si hubiera tomado parecidas precauciones aquel político aficionado a introducir la metáfora marítima en

su oratoria, se habría librado de decir esta barbaridad que hasta hizo temblar a los leones del Congreso: "No permitiré que la nave del Estado se vaya hacia la izquierda porque pondré la caña del timón a la derecha".

El infeliz no sabía que, con la caña del timón a la derecha o estribor, un barco vira hacia la izquierda o babor.

Claro que aún no llegó al despropósito del periodista que, deseando ponderar la trágica situación de un barco, llegó a decir nada menos que esto:

"El buque estaba tan maltrecho y en tan peligrosa situación, que quedó escorado a las dos bandas".

La riqueza y amplitud de la parla marinera, con antecedentes en aquella *lingua franca*, mezcla de todas las que se hablaban en el Mediterráneo, no siempre ha sido comprendida y hay que ir con pies de plomo para formular juicios, porque incluso Miguel de Cervantes, combatiente en Lepanto, hecho luego prisionero en la galera "Sol" y llevado a los baños de Argel, donde daría tantas muestras de su valor, calidades humanas y espíritu de renunciación, dijo por boca del Licenciado Vidriera:

"Los marineros son gente gentil, inurbana, que no sabe otro lenguaje que el que se usa en los navios...".

Algunos, como el ilustre marino y académico Martín Fernández Navarrete, ya entendieron que Cervantes se refería al horrible e infeliz mundo de esclavos, delincuentes y picaros que pululaba en las cámaras de boga de las galeras, y no al de los hombres libres, generosos y honestos de la gente marinera de los veleros y después de la propulsión mecánica, así como del ancho mundo de la pesca, probablemente el más antiguo oficio en la mar, si no lo fue el de pirata.

Cervantes hace un puntual uso del léxico marinero y a través de él ha enriquecido sus obras con muchos vocablos propios de la gente de mar. Ahora quizá pueda dar a conocer mis anotaciones de vocablos y expresiones contenidas en *El Quijote* comentando lo que en algún tiempo tuve la paciencia de recoger.

Anticipo unos cuantos de la extensa serie:

—"Acertó don Quijote a tomar la misma derrota y camino...". Distingue "general", mando superior, de "almirante", en galeras mando subordinado (el lenguaje de galeras o Mediterráneo era diferente del de los naos de vela o Atlántico, con grandes influencias del Norte de Europa. En galeras decíase diestra y no estribor, y siniestra en vez de babor).

—"Dar al través" (hundirse).

—"Dar el alma o almadíar", por marearse.

—"La galera... les iba entrando", o sea, se les iba acercando.

—"Fragatas ligeras" (galeras menores).

—"Sardinas en lercha".

—"Si yo tuviera aquí un astrolabio con que tomar la altura del polo" (determinar la altitud geográfica).

—"Saltaembarca" (ropaje corto usado por los marineros).

—"Paveses" (escudos).

Bordadas de un voltejeo

(Viene de la página anterior.)

— “Abatir tiendas” (abatir los toldos de resguardo de la intemperie).
— “Cañones de cruzia” (los del eje longitudinal de la galera).
— “Cuatralbo de las galeras” (jefe de cuatro galeras).
— “Corbacho” (látigo con que se castigaba a la gente).

Ningún profesional de hoy ni de ayer puede considerarse incluido entre esa “gente gentil” de Cervantes, ni tampoco en la retratada soberbiamente por fray Antonio de Guevara, obispo de Mondoñedo y antes predicador y cronista del Emperador Carlos I, al que acompañó en viajes, uno de los primeros prosistas de su tiempo, que en el “Libro de los inventores del arte de marear” nos lega un excelente repertorio de ese “bárbaro lenguaje que hablan en las galeras”, jergonza dice, que de ponerla en todos sus vocablos sería cosa de nunca acabar y por ello pone una vez más punto con su lema “La vida de la galera déla Dios a quien la quiera”.

Tan sólo con lo que es dable encontrar en El Quijote, fue Cervantes un continuador de lo que ya nos aparece en “El victorial”, de Gutiérrez Díez de Games, narración de las hazañas de don Pedro Niño, en la que el autor hace gala de las más numerosas y mejores expresiones marineras de la época:

— “Reposar al gareté”.
— “Poner la vela a la relinga”.
— “Singlar en popa”.
— “Venir las olas tan altas como sierras”.

Y no voy a cansar con más citas y si a decir que, entre Díez de Games y Miguel de Cervantes, encontramos a fines del siglo XVI a Eugenio de Salazar con las famosas “Cartas de Eugenio de Salazar escritas a muy particulares amigos suyos”, narración exagerada pero de un gran valor documental, de la vida a bordo de una nao en viaje a Indias que constituye ya un clásico de mención obligada en la lingüística marítima de la época de los grandes descubrimientos geográficos y colonización americana.

En cambio, Lope de Vega, que estuvo con Alvaro de Bazán en la jornada de las Terceras y de quien, Monstruo de las Letras y Fénix de los Ingenios, podía esperarse una contribución colosal, su primer poema épico “La Dragontea” (1598), sobre la muerte de Drake, y que pudo haber sido la gran obra de tema naval de la literatura castellana, resultó de lo más flojo de su producción. Lope escribió más de quinientas comedias. Mimado del pueblo de Madrid, en las tabernas y figones no le cobraban, pero a bordo, en las soledades oceánicas, se mantenía ajeno al acontecer marino, al mundo de la maniobra y a los azares del marino, azares de mar y guerra, al bronco ulular del viento en la jarcia y al son marcial de los clarines, y sólo suspiraba por la vida de la Corte y la soñada Dorotea, la mujer adúltera y sabrosa.

Nuevas voces

El léxico marítimo actual es de una complejidad extraordinaria. Hay vocablos que han caído en desuso mientras otros son aprovechados en nuevas aplicaciones. Así, por ejemplo, la voz fragata en la antigüedad daba nombre a una embarcación sin cubierta, y de ahí le vino el nombre griego de *afracia*, abierta; luego la misma voz pasó a calificar a una galera menor; más adelante a un navío de menos de 60 cañones en la Marina de Guerra y a un velero de tres palos cruzados en la Marina Mercante, y ahora, desde la segunda guerra mundial, a un buque de escolta para la Armada, y a aquel de aparejo de tres palos cruzados para la Armada y la Marina Mercante.

Con carácter general a la lexicografía marítima, se han incorporado multitud de voces —y muchas esperan la incorporación o adaptación—, como resultado de la Marina Nuclear, los misiles, la electrónica naval, la navegación por inercia y por satélites, y muchos avances tecnológicos. En la Marina de Guerra cuenta mucho el actual concepto de lo aeronaval.

En la Marina Mercante nuevas voces llegan con la aparición de los contenedores y los cambios que ellos han introducido en el tratamiento del transporte marítimo, así como por los supertanques y buques especializados como frigoríficos, graneleros, frutereros, metaneros y otros tanques para gases líquidos, rolones, hidroalas, aerodeslizadores, etc.

En la pesca hay que considerar las nuevas artes y técnicas como la de arrastre por popa, los buques factorías, congeladores y la localización por ultrasonidos de bancos de peces, sin olvidar las amplias perspectivas de los cultivos marinos.

Y la marina deportiva y de recreo no se queda atrás en sus aportaciones revolucionarias con la construcción en plástico, aluminio y acero, que ha dejado a las embarcaciones de madera casi como objetos de museo. En los yates de vela, los herrajes de aluminio y acero inoxidable hacen su aparejado algo totalmente distinto de la época de las encapilladuras y las gazas. Y aquí los cambios y las innovaciones son incesantes desde la introducción del aparejo Marconi y la publicación de la “Aerodinámica de la Vela y Táctica de regatas”, de Manfred Curry, cuya obra tradujo y que durante mucho tiempo fue la biblia del yatista, trabajo que me obligó a proponer nuevas voces y expresiones.

Vinieron las velas de dacron y nylon que relegaron a las del sedoso jumel que de Egipto procedía en la mejor calidad, y ahora ya estamos en los tiempos de los tejidos laminados y que se están popularizando a través de las imágenes de la Copa América, ganada por el “Australia II” y las velas empleadas en tablas de “surf”.

Es este todo un mundo a la espera de ir perfeccionando la integración lingüística en los dos idiomas y que podría ser objeto del interés particu-

lar de la Academia o Instituto de Altos Estudios Marítimos que figura en el programa de ideas de futuras actividades del Museo Marítimo.

Si todavía no hay unanimidad en decir fuera bordo o fuera borda, calcúlese la larga lista de voces que aguardan la incorporación a nuestras lenguas y procedentes principalmente de la dominante órbita anglosajona. Y ya que estamos con estos motores, declaro mi preferencia por el vocablo fuera bordo que destaca la característica principal de no ocupar espacio en el interior de la embarcación, en el bordo, y no, el estar fuera de la borda, que tampoco lo está, sino que va montado precisamente sobre ella.

Y ya voy a poner punto a lo que estoy alargando en exceso, porque característica del hombre de mar es la parquedad en palabras, sobre todo en los tiempos de la vela. Aún llegué a conocer como herencia de los veleros a los capitanes eremitianos que vivían a bordo en un casi absoluto aislamiento, manteniendo las distancias para la mejor disciplina y no dar pie a confianzas, hasta el punto de convertir a El Viejo en un verdadero mito.

A propósito de esto y para demostrar cuán puntuales eran los capitanes en no permitir que por excesos verbales se traspasara la raya que marcara las distancias, está el caso del alumno de náutica o agregado recién embarcado y que en la mañana del siguiente día a emprender viaje subió a cubierta y, al toparse de buenas a primeras con el capitán, le dijo tímida y educadamente,

—Bon dia.

Y el capitán, tras mirarlo de arriba abajo, lo atajó diciéndole:

—Noi, em sembla que t'has aixecat molt xerraire.

Con esto acaba mi honroso cometido de presentar este “Vocabulario marítimo” que con Laureano Carbonell hicimos con el deseo de que tenga utilidad para hablar y escribir atinadamente en catalán y castellano el lenguaje marítimo, y al mejorar en las expresiones que lo sea también en el espíritu marinero, de palabra y obra, recordando a la mar, para algo distinto de esa vulgar chabacanería tan extendida de hacerla receptáculo de un inoportuno descomer que algunos, para que no haya duda, recalcan el destino de la mar salada, cuando quisiéramos verla evocada con la noble finalidad del verso sonoro de Maragall, aquel en que exclama en fraternal y sugerente mensaje:

—Parleu-li de la mar, germans.

De la mar, permanente incitación a la aventura y a la contemplación de aspectos jamás repetidos, desde la dulce y virginal serenidad de la calma en absoluto silencio, a los fieros bramidos del temporal avasallador, inhumano y cruel, aunque siempre admirable en la luz, en el color, en el sonido y en las formas.

Hablemos de la mar, vivamos la mar, esa inmensidad sobrecohedora, el espacio pródigo en emoción y belleza, el origen de nuestro mundo y de la vida que en él naciera y se desarrollara.

José María Martínez-Hidalgo. Ex director del Museo Marítimo de Barcelona. Coautor del “Vocabulario marítimo castellano-catalán y catalán-castellano”.

Pío Baroja

Produce verdadera perplejidad y asombro el extraordinario conocimiento que tenía don Pío Baroja sobre la vida en la mar. Se diría que estuvo años y años navegando por todos los confines del globo. Pero no sólo por capricho o en viajes de pasajero. Conoce a fondo la peculiar y específica existencia del marino. Domina la técnica y hasta el “argot” de la profesión náutica. Y los más recónditos lugares de los buques.

Se tiene la impresión que el hombre que ha escrito estos relatos es un veterano navegante desde los lejanos tiempos de la navegación a vela. ¿Cómo es posible que alguien que no sea un profesional avezado sepa distinguir la diferencia entre los bergantines y las polacras?

Es evidente que Baroja sintió, quizá como nadie de su generación, lo que significa y representa la vida y el carácter de los hombres de la mar.

Bien es cierto que todos los personajes de estas novelas, cuyo marco es el mar, tienen mucho de Baroja, o, mejor dicho, de lo que Baroja hubiera querido ser.

Y así es mucho mejor, ¿quién lo duda? Indica más individualización; pero para el que todavía conserva en la retina el recuerdo del mar antiguo, para ése, la confusión moderna es un espectáculo lamentable.

Por ello, el capitán Shanti Andia, un perfecto ente barojiano, exclama al final de su aventura: “¡Oh, gallardas arboladuras, velas blancas, fragatas airosas con su proa levantada y su mascarón en el tamar! ¡Redondas urcas, veleros bergantines! ¡Qué pena me da el pensar que vais a desaparecer! ¡Amable sirena que te levantas sobre las olas azules para mirarnos con tus ojos verdes, ya no te verán más!”.

Realmente el mar nos aniquila y nos consume, agota nuestra fantasía y nuestra voluntad. Su infinita monotonía, sus infinitos cambios, su soledad inmensa nos arrastra a la contemplación.

Esas olas verdes, mansas; esas esumas blanquecinas donde se mece nuestra pupila van como rozando nuestra alma, desgastando nuestra personalidad, hasta hacerla puramente contemplativa, hasta identificarla con la Naturaleza.

El capitán Shanti Andia, en sus *Memorias*, se autodefine: “Soy también patriota a mi modo. El recuerdo de la patria, y sobre todo de Lúzar,

y los marinos vascos

BERNARDO VILLARRAZO

de este rincón de la costa vasca, donde he nacido y donde vivo, ha estado siempre presente en mi espíritu. No conozco la historia de España, y realmente no me preocupa gran cosa. Si me preguntaran quién fue Wamba o Atanagildo, me vería en un gran aprieto; pero a pesar de no conocer nada o casi nada la historia de mi país, cuando después de un largo viaje he visto desde lejos la costa de España, he sentido siempre una gran impresión.

Shanti Andía piensa, reacciona y habla como Baroja. Pero no sólo el protagonista, sino también los personajes secundarios. Por ejemplo, el doctor Recalde. Para el antropólogo, en la raza blanca sólo hay dos tipos: el cabeza redonda y el cabeza larga: Cain y Abel. El cabeza redonda, Cain, es violento, orgulloso, inquieto, sombrío, minero, aficionado a la música; el cabeza larga, Abel, es tranquilo, plácido, inteligente, agricultor, matemático, hombre de ciencia. Cain es salvaje; Abel, civilizado; Cain es religioso, fanático, reaccionario, adorador de dioses; Abel es observador, progresivo, no le gusta adorar y estudiar y contempla.

¿No son estas ideas puramente barojianas? Las encontraremos más desarrolladas en "El árbol de la ciencia" y en las "Memorias de un hombre la acción", en las que expone la vida azarosa y trepidante de su tío el conspirador Eugenio de Aviraneta.

En nuestro vasco se da a la intemperie y brutalmente ese resto insocial e insociable que todos llevamos dentro, pero cuidadosamente guardado.

Las cuatro novelas que Pio Baroja dedica al mar, "Las inquietudes de Shanti Andía", "El laberinto de las sirenas", "Los pilotos de altura" y "La estrella del capitán Chimista", constituyen un ciclo que abarca en sus aventuras todos los mares de nuestro planeta surcados por los marinos vascos.

Se palpa y se siente el paisaje: "Desde cerca de la Maestranza contemplábamos la bahía de Cádiz, tan azul; allá lejos, Rota y Chipiona brillando al sol con sus caseríos blancos; luego la costa baja formando una serie de arenales rojizos hasta el Puerto de Santa María, y en el fondo, los montes de Jerez y de Grazalema, violáceos al anochecer, con una línea recortada y extraña en el horizonte".

Mas no se crea que Baroja describe tan sólo con exactitud y belleza a Cádiz, a ese Cádiz pequeño y melancólico, que tiene algo de Lúzaró; nos pinta también con un realismo bellísimo todos los puertos de todas las latitudes. Desde la plácida y sensual Habana a la exótica Manila. Desde Valparaiso a Nápoles. De Marsella a Singapur. Aquí aparecen todas las costas de todos los continentes.

En estas novelas se retrata, con una fecunda imaginación, la realidad histórica y humana de un siglo, cuyo escenario principal es la vida marítima.

Se alude a personajes reales, como Lope de Aguirre, el traidor, y otros cuya existencia cae en la leyenda o el mito.

No olvida don Pio sus raíces vascas en ningún momento, y así, en el relato del marino Juan Galardi, repite, en cada capítulo y como cantilena: "Galardi era un vasco decidido y valiente".

En otra ocasión nos dice con ironía: "A un vasco es casi imposible convencerle de nada, pero si es un marino vasco, el intento es totalmente vano".

En la trama argumental quedan reflejadas todas las pasiones de la vida. Todo lo bueno y lo malo que existe en hombres y mujeres de carne y hueso, independientemente de su clase, raza y religión.

Ya en su vejez y contemplando las casas desparramadas de Izarte, el capitán Shanti Andía, cuando cambia el tiempo experimenta la nostalgia de sentir la paz profunda del mar y se dice a sí mismo: "Si, yo me alegro de que mis hijos no quieran ser marinos... y, sin embargo...".

Si camináis por los encrucijados caminos de la vida del brazo de Pio Baroja y notáis que os azotan los furiosos vientos de la incertidumbre, no os dejéis ganar por el escalofrío de la vacilación; pensad que además del pajarraco del individualismo, romántico aventurero y vagabundo soñador, este vasco lombardo, este Pio Baroja, es a veces bastante travieso.

Cartas al director

Luchar contra los furtivos en la ría de Arousa

Señor director:

La "cuestión marisquera", otra vez. ¿Tendrá arreglo esta álgida cuestión? En el número de marzo del año en curso, la prestigiosa revista *Hoja del mar* inserta un artículo firmado por Marcelino Abuín, en relación a la lucha tenaz (aunque casi estéril) que las Cofradías de Pescadores y la autoridad de Marina de la ría de Arousa (no Arosa) llevan a cabo contra la mafia bien organizada que, año tras año y sin respetar las vedas entran a saco en los places marisqueros, que van mermando con el consiguiente empobrecimiento de la otrora millonaria ría y poniendo en peligro el pan para cientos de familias.

La lucha desencadenada entre los furtivos (bien arropados de medios de todas clases) y las Cofradías y la autoridad de Marina es desigual, por carecer de medios económicos. Pero por tratarse de una riqueza de la que viven miles de personas, también los municipios de la ría, la Xunta de Galicia y el mismo Gobierno de la nación (y lo mismo la prensa regional) deben de llevar a cabo un plan bien organizado para atacar a los contraventores de la ley, persiguiéndoles como si fuesen alimañas dañinas: sin compasión.

Hace años que he dejado esa maravillosa ría, la más grande, la más rica y la más hermosa, sin desmerecer a las demás rías gallegas, y ya he notado cómo desaparecen las clases más finas, vieiras, zamburiñas, almejas (la babosa y la gallega), así como la riquísima ostra del "Bao de Vilanova" y la de Rianxo, zona comprendida entre la villa y la parte opuesta, Bodion, etcétera. Algo se hizo luego al colocar unos colectores, más la riqueza se empobreció. Yo he probado las ostras de Archachon y digo que las de la ría de Arousa son superiores, más delicadas.

Hace años, un grupo de maestros nacionales de la ría, a invitación de Manuel Trigo Díaz, maestro y secretario, en aquel momento, del Consorcio Mejillonero Español, llevamos a cabo una campaña de prensa (yo era en aquel entonces corresponsal de "Faro de Vigo", pero más tarde colaboré en "El Pueblo Gallego", también de Vigo, y lo mismo en "La Noche", de Santiago, y en "El Ideal Gallego", de La Coruña). El resultado fue óptimo. El mismo Trigo Díaz fue a Rianxo a dar una charla respecto a este problema a la Cofradía de Pescadores. Desde Rianxo se organizó un centro de control para fijar precios y tamaño del marisco. Hoy no sé cómo funciona la cosa.

En fin: que toda la ría debe de estar concienzada respecto de este gravísimo problema para ver que de-

saparezca esa lacra de furtivos sin conciencia. Difícil es la cosa, ya que el marisco adquiere su mayor precio en la época de estío, cuando nuestra costa o costas se llenan de turistas que pagan "bien" el marisco.—Manuel Fernández. Valencia.

AETINAPE: "No somos intrusos"

Señor director:

En *Hoja del Mar* número 223, de abril pasado, leemos las manifestaciones del secretario general del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME) hechas en Cádiz, en rueda de prensa y difundidas por la agencia Efe.

En dichas manifestaciones, el COMME solicita un Ministerio del Mar, y se extiende en señalar condicionantes que no discutimos, hasta llegar al apartado séptimo del escrito, que dice así: "Denuncio asimismo el hecho de que en numerosos barcos figuran contratados como oficiales quienes no lo son, lo que hace incrementar más aún las importantes cifras de desempleo que se registran actualmente entre los profesionales de la mar".

Manifiesta también el secretario general que la situación ha cambiado y nadie sabe qué hacer (excepto él, naturalmente); que se necesita, en consecuencia, cambiar la mentalidad de los armadores españoles. Nosotros consideramos que si el futuro Ministerio del Mar cae en manos de quienes hicieron estas declaraciones manifiestamente discriminatorias y elitistas, entonces si que estaríamos perdidos. En primer lugar, no sabemos de ningún Ministerio que trate de solucionar el paro desplazando el problema de unos a otros, quitarles el puesto de trabajo a los que ya lo tienen para dárselo a la casta de privilegiados que el COMME representa.

Considerando el control que está llevando a cabo el COMME por los barcos, para conocer el número de intrusos (por utilizar el idioma de la oligarquía) que hay en la flota. Creemos que debe extenderse también por los artefactos flotantes de obras del puerto, tráfico interior, lanchas de vigilancia fiscal, y en general por todo tipo de embarcaciones menores. Llegaríamos a la conclusión que hay más intrusos en la categoría de oficiales que en la de formación profesional náutico-pesquera.

Pedimos que si nos ponen un techo, por encima del cual nos consideran intrusos en la Marina Mercante, es de justicia que los oficiales que ejerzan por debajo de él reciban el mismo calificativo. Porque de continuar este síndrome, o nos dais de comer o nos quitáis el plato. Quiero decir que es más justo cerrar las

(Viene de la página anterior.)

escuelas de formación profesional náutico-pesquera.

Y puestos a denunciar, yo también denuncié el hecho de capitanes que entran en una desleal competencia con los profesionales de formación náutico-pesquera, ofreciendo sus servicios a los armadores de tráfico interior por el mismo salario que el de un patrón mayor.

Para mayor conocimiento de los hipotéticos ministrables del mar, y como término de comparación, decimos que en una central eléctrica con una potencia de 500.000 CV., las personas encargadas de las guardias y control son titulados medios, ingenieros técnicos. A la vista de esto, ¿no le parece desproporcionado pedir para los jefes de máquinas y primeros maquinistas asimilación a ingenieros superiores para hacer guardias de mar en departamentos de máquinas de 4.000 CV.? ¿No le produce humillación sustituir tanta categoría por una caja eléctrica=Manuel López Díaz. Delegado en Asturias de AETINAPE.

El paro y los "náutico-pesqueros"

Señor director:

Con referencia a la carta al director publicada en el número 223 de Hoja del Mar, correspondiente al mes de abril, por un grupo de miembros de náutica pesquera, debo decirle que parte del paro que afecta hoy al Colegio Oficial de Marina Mercante se debe precisamente a los náutico-pesqueros, ya que las ordenanzas de Marina Mercante no reconocen como oficiales a los miembros de ese cuerpo y ni tan siquiera les permiten navegar como alumnos. El hecho de que hasta ahora se les esté permitiendo navegar no quiere decir que sean oficiales, sino "intrusos", y es un fallo de la Administración permitirselo.

Creo que todo profesional que desempeña un cargo sin estar documentado para ello es un intruso, y para ser oficial de Marina Mercante hay que pasar por las Escuelas Náuticas, y que yo sepa eso no se está haciendo. Si, por ejemplo, los médicos emigraran en busca de mejores salarios, la Administración no permitiría a los ayudantes técnicos sanitarios pasar consulta y operar. Por tanto, puedo decir que los oficiales de Marina Mercante están marginados por el intrusismo, que sólo contribuye al detrimento de los auténticos oficiales.

Los miembros de náutica-pesquera deberían embarcar en buques de Maestranza, que los convertiría en los esperados auxiliares de puente y máquina, y si no que reclamen las plazas de aquellos pesqueros que salen a la mar sin titulados.

Esperando que publique esta car-

ta, de la que me hago responsable en su totalidad, le saluda atentamente.—José González Fernández. Maquinista naval. La Coruña.

No contratan mecánicos navales de segunda

Señor director:

Me llamo Tomás F. Michinina Quintero y soy mecánico naval de segunda clase —titulación que obtuve en Almería en 1983—, y el motivo de dirigirme a usted es para denunciar lo siguiente:

Desde que saqué el título hasta la fecha me ha sido imposible lograr embarcarme (en el Puerto de Santa María y en Huelva) en el puesto que la titulación me acredita, ante el incumplimiento de la reglamentación laboral en el campo que nos ocupa.

Esto es así porque, aun cuando lo obligatorio es que cada barco ha de llevar un mecánico de primera y otro de segunda, las embarcaciones salen a la mar con un mecánico de primera y un motorista de 50 CV. en sustitución, este último, del mecánico de segunda clase.

La razón de que esto se haga la desconozco —aunque es imaginable—, por lo que deseo hacer esta denuncia, a través de usted, para que quien deba velar para que se cumpla la ley tenga conocimiento de esta situación.

Tengo treinta y dos años y he estado embarcado durante dieciséis, y ahora, y tras lo que me ha costado de estudios y sufrimientos obtener mi título, me veo en paro porque no se cumple lo que marca la reglamentación, ya que algunos señores se la saltan a la torera.—Tomás Michinina Quintero. Cádiz.

Agradecimiento al centro Diana y costeras de VHF

Señor director:

Con el ruego de publicación en Hoja del Mar y con carácter de agradecimiento y general conocimiento, le expongo lo siguiente.

Soy el oficial radiotelegrafista del buque español "Ponteceso/Ehtx", que en la noche del 23 de febrero de 1984, en viaje de Cagliari (Cerdeña) a Tarragona, con un cargamento de concentrado de plomo, y a la altura de la isla de Menorca, aproximadamente, sufrió un corrimiento de la carga debido al mal tiempo reinante, cogiendo una escora en algunos momentos de hasta 30 y 35 grados, con el consiguiente peligro y alarma de dar la vuelta al barco.

Puestos en contacto, tanto telegráfico como telefónico, con las costeras de Bagur Radio, Barcelona Radio y las de VHF de Bagur, Barcelona y Marbella Radio, fuimos atendidos maravillosamente, enviándonos ayuda y estando en continuo contac-

to hasta que, después de treinta y seis horas de angustia y miedo, vimos finalizada la odisea con la ayuda moral, aunque no material, del remolcador "Salou", que nos acompañó hasta Tarragona por si necesitábamos abandonar el buque en algún momento.

Desde esta revista, y en nombre de la tripulación y en el mio propio, nuestro profundo agradecimiento por la estimada ayuda prestada y celo profesional demostrado en todo momento por el personal del Centro Diana de Comunicaciones Marítimas de la Telefónica en Madrid y personal de las costeras de VHF del Centro Regional de Barcelona, sin cuya ayuda de todo tipo hubiera sido imposible llegar a buen término en tan comprometida situación.

También quiero hacer resaltar el espléndido comportamiento de la tripulación de este buque, sin excepción de ningún tipo.—Humberto Martínez Sánchez. New Orleans.

El recuerdo de Luis Vegas

Señor director:

Metiendo en el sobre mi colaboración para este número de Hoja del Mar, me llega, como el rayo, la marcha para siempre de nuestro compañero y sobre todo amigo José Luis Vegas; rompo el sobre y lloro, como lloran llamadas de toda España. ¡Qué gran persona!, ¡qué personaje!, ¡qué humor tan serio! Bromeaba con la muerte, amando la vida; existía con responsabilidad y conocimiento. Nos ha dejado un vacío que duele.

Horas antes hablaba con él sobre su travesía atlántica; lo encontré no más cansado que otras veces y con su vitalidad irónica. Y ahora, como el rayo, se nos va en una noche de insomnio.

El trabajó por aquí y estoy convencido de que le gustará escuchar a sus amigos recitando aquellas cuerdas de Miguel Hernández:

"Ya no hablarás de vivos y de muertos,
ya disfrutas la muerte del héroe,
ya la vida
no te verá en las calles ni en los puertos
pasar como una ráfaga garrida."

Quise despedirme más
y sólo vi tu pañuelo
lejano irse.

Imposible.
Y un golpe de polvo vino
a cegarme, ahogarme, herirme.
Polvo desde entonces traigo.
Imposible.

Que me aconseje el mar
lo que tengo que hacer:
si matar, si querer.

Tu mirada magnífica y caliente
(de tan caliente parece que me quemaba)
desciende sobre un libro. Espe-
samente
suenan tu voz recitando un poema."

José Luis, parte de nosotros se ha ido contigo; pero tú, imposible, tú no te has ido.—J. M. Masip Segarra.

120 ballenas van a morir

Señor director:

En el número 220 de la Hoja del Mar correspondiente al mes de enero del presente año observo que se anuncian para este año 90 ballenas (Rorcuales comunes) como cuota de captura de la única empresa ballenera existente en España. Esto que en principio es verdad, lo es tan sólo a medias.

Efectivamente, la Comisión Ballenera Internacional (CBI) ha dado un cupo de 90 ballenas para 1984 y de 60 para 1985, antes de decretar por cinco años la tan anhelada moratoria, pero lo que no se dio a conocer es que la representación española claudicó ante la presión de la compañía ballenera Industrial Ballenera, S. A. (IBSA), que argumentando que las 60 ballenas de 1985 no le son rentables, presionó para que se le pasaran 30 (de la cuota de 60 de 1985), al 1984, aumentando entonces de 90 a 120 y abandonando las 30 restantes. Los ecologistas que representaban a todos los grupos españoles, elegidos a dedo por la directora general del Medio Ambiente, accedieron a esta burda maniobra, que permite la muerte de 30 ballenas más durante el presente año.

Por todo ello, señor director, este año no se matarán 90 ballenas, sino 120. Posiblemente, el año que viene ya no se capturarán las 30 restantes. Con toda probabilidad, 1984 será el último año en que se maten ballenas en España y esto alegra a una gran mayoría de españoles.—Estanislao Fernández de la Cigoña. Delegado de la Sociedade Galega de Historia Natural. Vigo.

El "Cuatro Vientos"

Señor director:

En Hoja del Mar correspondiente al mes de abril último se vierte un error en la sección de filatelia.

Se hace mención al avión español "Cuatro Vientos", diciendo que sus tripulantes eran los capitanes Jiménez e Iglesias, y que el aparato se conserva en nuestro Museo del Aire.

Pues bien, nuestro buen amigo Luis María Lorente ha cometido el error de confundir el "Cuatro Vientos" con el "Jesús del Gran Poder".

El "Jesús del Gran Poder" fue el que tripularon los capitanes Jiménez e Iglesias, y actualmente se conserva en el Museo del Aire. Pero no pudo ser el "Cuatro Vientos", por la sencilla razón de que este aparato se perdió para siempre en la travesía Sevilla-Cuba con el capitán Barberán y el teniente Collar a sus mandos.—Eduardo Aparicio. Madrid.

Jornadas de estudio del sector pesquero

MAURO RODRIGUEZ.
Enviado especial

Lourizán (Pontevedra)

La creación de un grupo de trabajo de pesca para desarrollar en profundidad el programa para el sector fue quizá la más importante de las conclusiones alcanzadas en las Jornadas de Pesca que la Secretaría de Acción Social del Partido Socialista de Galicia-PSOE organizó durante los días 27 y 28 del pasado mes de abril, en el bello marco del Pazo de Lourizán, junto a Marín y muy cerca de Pontevedra.

En estas Jornadas actuaron como ponentes el secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver; los directores generales de Ordenación Pesquera, Fernando González; de Relaciones Pesqueras Internacionales, Jaime Casanova; del Instituto Social de la Marina, Constantino Méndez, y el presidente del FROM, Javier Varona. Todas las ponencias presentadas fueron sometidas a discusión por los participantes que, en alto número, representaban a los cuadros del Partido Socialista de Galicia relacionados con el sector pesquero.

Singularmente las ponencias se concretaron en "La evolución de la pesca en los caladeros internacionales"; "La ordenación pesquera en los caladeros nacionales y los cultivos marinos"; "Cobertura social de los trabajadores del mar", y "La acción del Estado en el desembarco y comercialización de la pesca". Se completaron estas sesiones de trabajo con una mesa redonda sobre "Panorama y perspectivas de la pesca actual y los cultivos marinos", en las que intervinieron un empresario, un científico, un productor, un representante del partido en el sector de la producción y un profesor universitario. Esta mesa redonda y los coloquios, tras las ponencias, estuvieron escrupulosamente moderados por José Vázquez Fouz, secretario de Pesca del Partido Socialista de Galicia-PSOE.

Grupo de trabajo

La creación del grupo de trabajo que mencionábamos al comenzar estas líneas se vio como una necesidad para analizar el programa socialista cara al sector y plasmarlo en una oferta concreta en las próximas elecciones autonómicas.

La base del grupo de trabajo la conformarán los directores generales de la actual administración socialista, a los que se unirán otros técnicos, y se contará con las aportaciones de sindicatos, empresarios y científicos.

Repercusiones concretas

La conveniencia de estas Jornadas la justificaron los responsables por considerarlas un acertado método de trabajo, basado en la formación e información de los asistentes, para temas tan importantes, para España en general y para Galicia en particular, como la actividad pesquera. Además fue convencimiento general de los asistentes el que las Jornadas tendrán repercusiones concretas positivas, y muchas de sus conclusiones serán de aplicación casi inmediata.

Fundamental, entre esas conclusiones, está la necesidad de "empezar cuanto antes con la potenciación de los recursos propios", realizando los estudios precisos para determinar el adecuado esfuerzo del sector extractivo, controlando la sobrepesca y logrando con ello la estabilización. En este sentido se consideró urgente la adaptación de la flota a la realidad actual. Dicha adaptación ha de conseguirse, también, desde la perspectiva de nuestras pesquerías en aguas próximas, pero no propias, y en aguas lejanas.

Conclusión importante también fue el considerar necesario dedicar mayor esfuerzo al desarrollo de los cultivos marinos, puesto que de ello se derivará un importante complemento de puestos de trabajo y de riqueza. En esta posibilidad se valoró muy positivamente el cambio de mentalidad en el sector en el sentido

Resumen de los temas y conclusiones tratados en las ponencias de las Jornadas Pesqueras celebradas en Lourizán.

Es evidente que la pesca es una importante fuente de empleo en lugares o regiones de España, como pueden ser Galicia, Andalucía y el País Vasco. También es importante dentro del contexto nacional, pero ya no sólo por el empleo directo que genera, o sea, el empleo a bordo de los mismos barcos, sino también por lo que supone de inductora a otras actividades auxiliares que giran en torno a la misma.



TRIBALDOS

de considerarse cada vez "más como piscicultor que como depredador".

Regulación de la pesca

En el análisis de la regulación de la pesca se trataron tres puntos de vista: biológico, económico y político, que han de conjugarse con una ordenación hecha con sentido común: "Es evidente —se señaló— que en cada momento particular prevalecerá alguno de éstos puntos de vista, pero conviene recordar que la pesca es una actividad económica y que probablemente el prestar más atención al aspecto económico puede ser lo más indicado en el momento de la regulación".

El hombre como fundamento

En el trasfondo de todas las ponencias e intervenciones de los participantes se detectaba lo que posteriormente se especificaría como una conclusión fundamental: que todas las acciones dirigidas hacia el sector habrían de tener, como base, la preocupación por el trabajador del mar, la humanización del trabajo pesquero y la mejora de la prestación social

Constantino Méndez,
director general
del Instituto Social
de la Marina.

del Estado para los que lo realizan y sus familias.

Este hecho explica el significativo interés que despertó la ponencia "Cobertura social de los trabajadores del mar", presentada por el director general del Instituto Social de la Marina. En su intervención, el director del ISM, Constantino Méndez, resaltó que "la reflexión profunda, cuidadosa y científica acerca de las condiciones sociales del trabajador del mar y del trabajo en la mar debe de ser la primera de las tareas de quien ha asumido la obligación de diseñar y ejecutar un programa social específico para ese colectivo". "Resulta paradójico —dijo— contrastar la realidad del día a día, del puerto a puerto, tremendamente mutante, inmersa en una fuerte dinámica productiva que hace variar constantemente los modos de producción, los sistemas de pesca, los caladeros, las fuentes de ingresos, etc., con la permanencia en el colectivo de fórmulas sociales arcaicas, con la pervivencia de fórmulas asociativas gremiales e interclasistas y con la existencia de estructuras precapitalistas".

Posteriormente el director del ISM, tras reseñar los servicios actuales del organismo que dirige, señaló sus seis grupos básicos de programas de acción, que son los siguientes: medicina marítima, empleo, acción formativa, acción social, información y difusión y reforma normativa. En palabras de Constantino Méndez, en esta dirección y en la de revisar el aparato interno para disponer de una gestión transparente, honesta y eficaz camina el Instituto Social de la Marina en estos últimos meses de Administración socialista.

Al final de estas Jornadas la sensación de que habían resultado muy positivas era general y se esperaba que en muy poco tiempo se verían resultados concretos de las mismas. Para bien del sector en toda España, y muy especialmente en Galicia.

Resumen de las ponencias presentadas en Lourizán

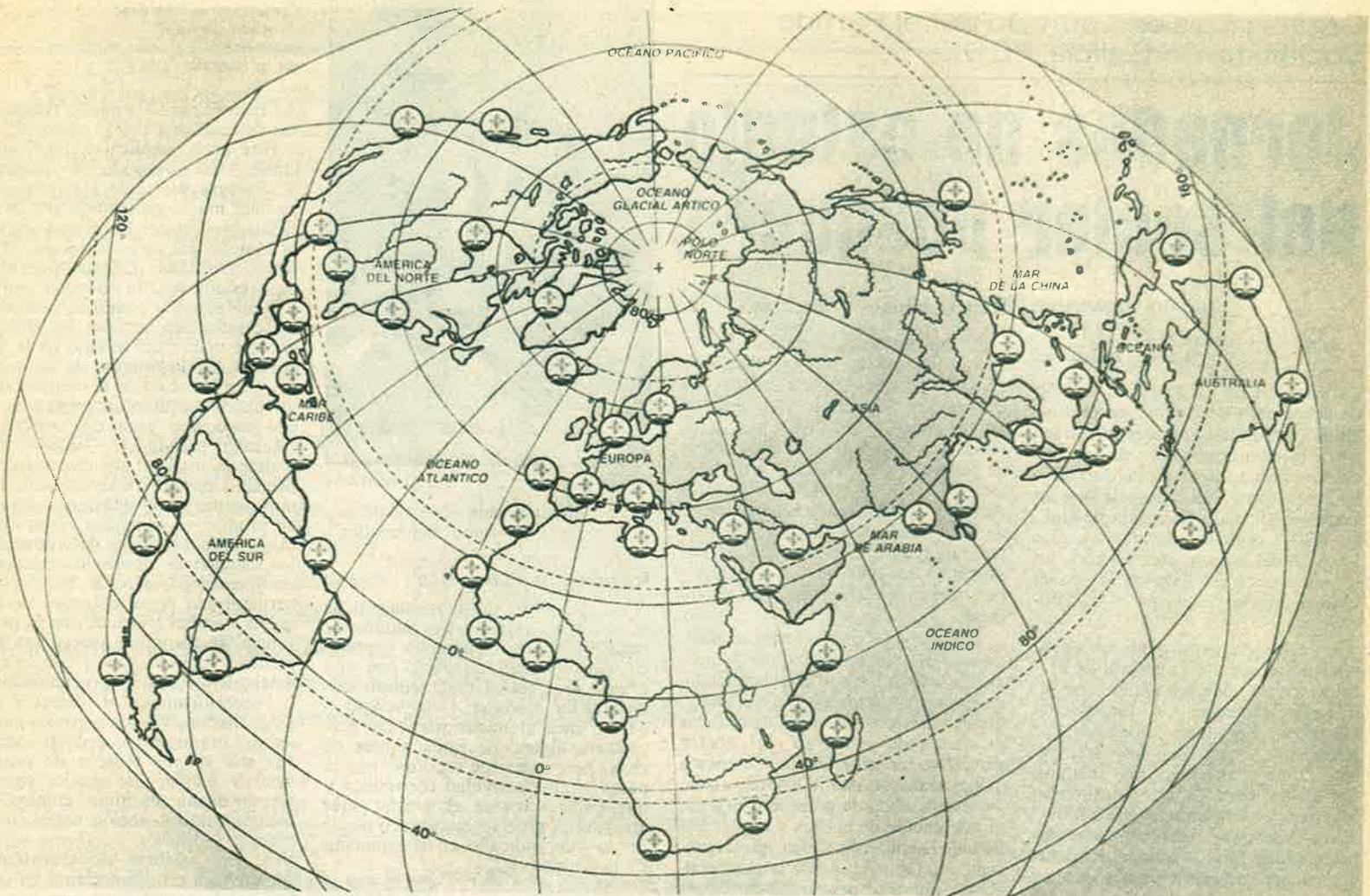
Principales problemas de la empresa pesquera

La actividad pesquera precisa disponer de unos barcos que deben de estar en perfecto estado de funcionamiento, o sea, deben de haber pasado por unos talleres de reparación y mantenimiento que son de una excelente calidad en España comparados con los de otros países del mundo.

Los buques suben al varadero dos veces al año al menos, lo cual implica unos altos costos de mantenimiento, ya que hay que pintar y reparar todo el barco para ponerlo en disposición de salir a la mar, en disposición de rendir plenamente. Las reparaciones están consideradas como un negocio importante en cual-

quier parte del mundo. Una vez que los barcos han llegado al caladero deben asimismo utilizar una amplia variedad de instrumentos y deben de procesar perfectamente las capturas, para lo cual se requieren unos determinados envases y una determinada maquinaria a bordo para presentar el producto en buenas condiciones al mercado.

Una vez terminada la marea, la pesca se desembarca y habrá luego que almacenarla en frigoríficos si es congelada, o bien habrá que clasificarla, empacarla y exportarla en el



C.S. EN LOS SIETE MARES.

En el mar, el trabajo siempre ha sido duro. Muy duro. Tanto para el hombre como para la máquina.

Pero los tiempos cambian. Los hombres y los barcos, también.

Barcos cada vez mayores. Con motores cada vez más sofisticados y de mayores rendimientos.

Barcos y motores que siguen dependiendo del aceite.

De un aceite que deben encontrar vayan donde vayan.

Un aceite que sea el de mejor calidad y a un buen precio (Disola y Aurelia entre otros).

C.S. asegura su suministro y una eficaz asistencia técnica en cualquier parte del mundo.

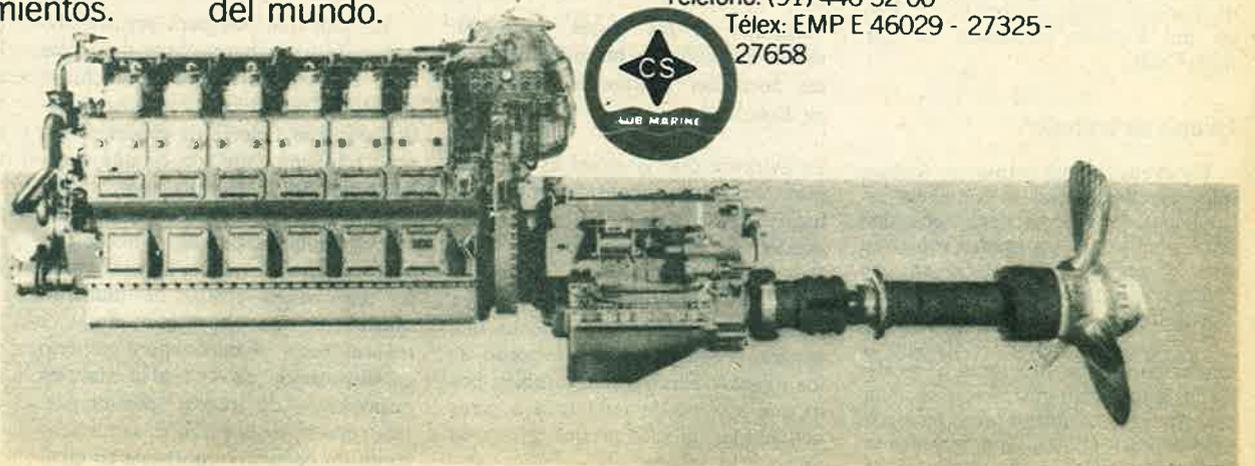
C.S. ofrece, gustosamente, la mejor, allí donde se encuentren. No importa dónde ni cuándo.

Llámenos y compruébelo.

ACEITES MARINOS, C.S. (LUB MARINE)

C/ José Abascal, 4 MADRID-3
Teléfono: (91) 446 52 00

Télex: EMP E 46029 - 27325-27658



Principales problemas de la empresa pesquera

(Viene de la página 11)

caso de la pesca fresca. En los frigoríficos, una parte de esta pesca pasa a su distribución nacional a través de una extensa red de frío, que en una parte importante ha sido propiciada por la existencia misma de la actividad pesquera nacional.

Además existen numerosas empresas de procesamiento que utilizan los productos pesqueros como materia prima. No hay que olvidar el elevado número de salas de manipulación que existen en el territorio nacional para la elaboración de los productos de la pesca, que en buena medida utilizan materia prima procedente de la flota nacional.

Otro aspecto importante es el movimiento portuario que esta pesca genera. El número de jornales empleados en las descargas es elevado y son una parte importante de los costos de producción.

La salida de las unidades en cada campaña requiere el arranchamiento y el aprovisionamiento de los buques. Ello implica un flujo de dinero que favorece el comercio y que continúa moviendo la inmensa rueda de trabajo en torno a la misma.

Esta actividad tan importante tiene una serie de problemas que pasaremos a analizar de una manera global y general a continuación.

La crisis de las 200 millas y la crisis de la incertidumbre

Es evidente que el factor desencadenante de la crisis del sector pesquero ha sido la extensión generalizada por los países ribereños de las aguas jurisdiccionales a 200 millas. Interesa analizar los efectos que esta extensión ha producido hasta el momento presente en el sector pesquero y las repercusiones que tiene en cuanto a la inversión.

En contra de lo que muchas personas pueden pensar, la situación no se ha estabilizado en los Estados ribereños después de la extensión. La actitud adoptada por los distintos países después de la extensión ha sido muy variada, desde los que han adoptado una posición nacionalista a ultranza, no permitiendo la inversión extranjera y ejerciendo unas presiones intensas, con objeto de ocupar el sitio en el mercado de las flotas que antes faenaban en sus costas, llegando a tratar incluso de manipular la oferta, hasta otros países que han adoptado una postura más liberal tratando de atraer el capital extranjero y los conocimientos extranjeros para ser aprovechados en el desarrollo de la pesca en aquel país.

El mundo de la pesca se complica extraordinariamente por no existir una norma general en todos los países, sino que cada país es un problema y cada problema es independiente en sí y merece un tratamiento aparte.

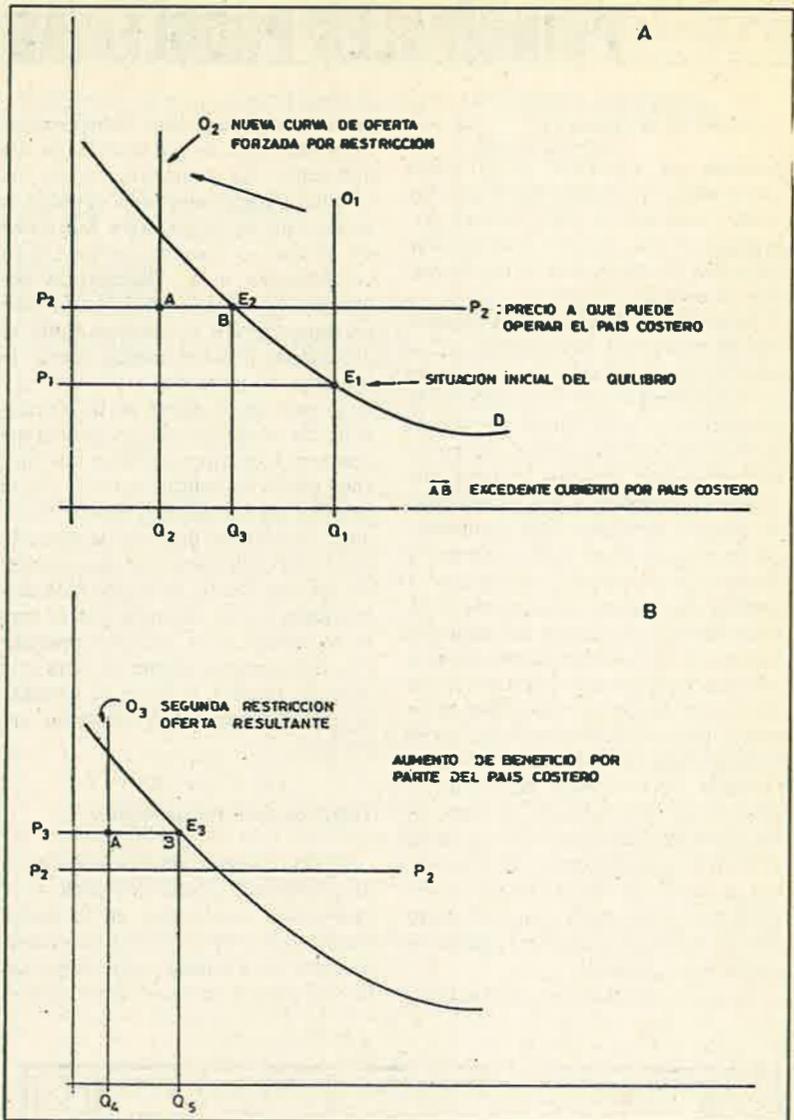
Esto ha creado una crisis de incertidumbre, que se concreta en que hay que vivir día a día, no sabiendo con certeza lo que pueda acontecer en un futuro cercano. Es difícil concluir acuerdos pesqueros que contemplen un periodo superior al año, si bien pueden existir acuerdos-marco que duren más tiempo, pero su contenido suele variar de año en año y sus condiciones también.

Esto muchas veces induce a pensar que hay un exceso de flota, lo cual no es exactamente cierto. Bien es verdad que existen algunos países donde realmente, como es el caso de la Comunidad, nuestras posibilidades ya están claras. Con razón o sin ella, no se va a permitir el acceso más que a un número determinado de unidades y es en estos casos donde habrá que buscar una adecuación del tamaño de la flota que faena en esta zona.

Sin embargo, la flota congeladora ha estado en funcionamiento pleno y, por tanto, hasta la fecha no ha habido problema de paro provocado por falta de licencias. Esto no quiere decir que no exista este problema de incertidumbre. Podemos, pues, decir que no hay exceso de flota congeladora al día de hoy, pero no podemos saber lo que puede ocurrir en un plazo más o menos corto de tiempo.

Esta incertidumbre es causa de que las empresas pesqueras, cuando acuden a las fuentes de financiación, se encuentran con que existen retenciones, toda vez que esta misma crisis de incertidumbre hace que los Bancos o las fuentes de crédito, sobre todo las privadas, cuestionen préstamos a las industrias pesqueras. Por tanto, esta crisis de incertidumbre tiene un efecto también tangible desde el punto de vista económico.

No obstante, y a pesar de lo incómodo que es la defensa de la pesca, vale la pena, porque la experiencia ha demostrado que esta defensa y esta lucha casi diaria ha permitido desde 1977 siete años de funcionamiento de la flota. La pesca, gracias a ello, es un sector que no ha generado desempleo y que ha continuado invirtiendo en sí mismo, cuando no parecía probable que esto fuera así. Esto da pie a que no se pierda la esperanza y se continúe esta lucha difícil, constante y agotadora por conseguir que nuestros buques faenen en su totalidad.



Ejemplo gráfico de las consecuencias de la manipulación de la oferta.

La ordenación de los mercados

Otro de los grandes problemas que tiene la pesca es la necesidad de ordenación de los mercados. La competencia en la pesca se puede clasificar como una competencia casi perfecta. Se ha dicho muchas veces que el sector está atomizado, y es verdad. Lo que habrá que analizar es si esto es bueno o malo. Muy probablemente el secreto de la supervivencia del sector español ha sido esta atomización, que es probable que sea la respuesta de las empresas a una situación que exige un control muy cercano de cada una de las unidades pesqueras.

Sin embargo, esto provoca que haya una multitud de productores ofertando al mercado, un producto que es perecedero o si no lo es, como es el caso del congelado, exige su venta rápida, puesto que se han hecho unas elevadísimas inversiones para preparar los buques y las empresas tienen una necesidad de circulante evidente. Por todo ello existe una presión de venta importante, que es aprovechada por los compradores, y las oscilaciones en los precios de los productos de la pesca son bien conocidos por todos.

Por ello se hace imperativo el ordenar al mercado para evitar fluctuaciones excesivas de los precios que puedan causar daños serios desde el punto de vista económico a las empresas.

La propia CEE lo ha reconocido así y ha creado unos operadores económicos como son las Organizaciones de Productores, que tienen como misión el evitar que los precios caigan por debajo de los mínimos considerados como mínimos remunerativos para las empresas.

En definitiva, y recordando un poco los modelos anteriores, se trata de evitar caer en estos senos que hemos visto en los modelos económicos de las pesquerías, evitando que la curva de los ingresos totales pueda caer en algún momento por debajo de la de los costos.

Asimismo, la pesca es un mundo atractivo para los importadores, puesto que en un momento dado en que los precios están elevados y cuando las unidades han salido con unas ciertas expectativas, es tentador el realizar importaciones masivas para obtener un beneficio importante. El daño que se causa a las empresas pesqueras es evidente.

El efecto de las importaciones masivas se puede ver de una manera muy clara en la aplicación del modelo sencillo de Gordon. Vemos que se

PRINCIPALES PROBLEMAS DE LA EMPRESA PESQUERA

(Viene de la página 13)

produce un desplome de la curva hacia abajo que puede hacer que los costos superen de una manera imprevista a los ingresos totales. Por todo ello la ordenación de los mercados es esencial.

Además, el determinar la capacidad de absorción en el tiempo de los productos de la pesca en el mercado es también una baza negociadora. Si se establecen unos cupos de acceso al mercado español, existen numerosos países con recursos costeros que desearían competir para introducirse en nuestro mercado. Esta competencia hará que estos países oferten a España las mejores condiciones a cambio del acceso al mercado y es muy posible que, dando una rigurosa ordenación de los mercados, pudiera reforzar la política de bilateralización del comercio de los productos de la pesca, pues si bien existe ésta, no es todo lo rigurosa y estricta que fuera deseable para el bien del sector. y para evitar que España se viera en los foros internacionales en una mala situación, acusada quizá de discriminar a favor de determinados países. Podemos citar casos patentes como son los casos de Faroes e Islandia en oposición a Canadá.

Para la recuperación de los cala-

deros nacionales, algo indispensable es contar con la ordenación de los mercados. La recuperación de los caladeros nacionales va a implicar la aplicación de una política restrictiva en la que se cuente con un efecto compensador a la reducción del volumen de pesca en el aumento correspondiente de precios que se produciría al haber menos oferta de producto al mercado.

Si esto no se prevé en la ordenación del comercio de los productos pesqueros, es muy probable que muchos países se sientan atraídos por el aumento de precios y traten de introducir cantidades masivas de pescado en el mercado nacional, neutralizando así este efecto corrector a la disminución en las capturas que se prevé al aplicar estas políticas restrictivas. No conviene perder de vista este aspecto, pues, a la hora de estudiar la recuperación de los caladeros nacionales.

Innovación tecnológica

El otro gran factor que constituirá un problema a plazo muy corto es la renovación tecnológica en la pesca. Esta innovación tecnológica evidentemente lleva consigo una reducción de los costos de producción que es

tan deseable en estos tiempos, y la pesca no es una excepción.

La pesca es una actividad industrial como otra cualquiera y, por tanto, debe renovar sus métodos de producción y bienes de equipo con periodicidad. La estructura de edad de los buques debería de presentar una composición lógica, con una mayoría de elementos nuevos disminuyendo progresivamente a medida que se aumentaba la edad de las unidades.

La estructura de edad de la flota española no es lógica y muestra que no ha habido renovación de las unidades, ya que la construcción naval de pesqueros ha estado prácticamente paralizada desde 1976, salvo escasas nuevas construcciones que se han realizado.

El siguiente cuadro nos muestra la estructura de la flota española y un modelo teórico deseable para la estructura de edad de la flota.

GRUPOS DE EDAD DE LOS BUQUES (TANTOS POR CIENTO)

	0-5 años	6-10 años	11-15 años	15-20 años	Más de 20
Estructura deseable de edad de la flota	42	31	19	8	9
Estructura real de la flota española	8	13	16	18	46

Como se puede apreciar, la estructura de la flota española es al revés de lo que tendría que ser, con una importantísima acumulación de flota de más de veinte años y un grave peligro de envejecimiento repentino de la misma. Hay que corregir inmediatamente esta situación y hay que proceder a renovar la flota, ya que podemos correr graves riesgos a la hora de entrar en la CEE, al encontrarnos con otros países que pueden competir con nosotros en este campo. De hecho, los países comunitarios ya están compitiendo, como es sabido de todos, en el mercado nacional y ello será mucho más fácil una vez que se hayan abierto las puertas y se haya procedido a la liberalización del mercado ante la CEE.

Hay que recordar además que, a pesar de que en la pesca no se ha dejado de remozar en lo posible la flota existente, llega un momento en que las unidades viejas tienen unas limitaciones imposibles de superar. Hay unas determinadas innovaciones que no se pueden aplicar, como por ejemplo el diseño especial de casco para el ahorro de combustible para que las toberas sean más eficaces. Esto quiere decir que hay que construir nuevos barcos, pero, sin embargo, habíamos hablado de una crisis de incertidumbre y esta incertidumbre se tiene que tener en cuenta a la hora de establecer una política crediticia para las nuevas construcciones, ya que es posible que con carácter temporal (o definitivo en el peor de los casos), puedan producirse paralizaciones, como ha sucedido en algunas flotas en el pasado (caso del bacalao), que pueden impedir la generación de recursos para hacer frente a la amortización.

Por todo ello, los términos de concesión de los créditos deberán de atender a esta particularidad del mundo de la pesca siempre que se trate de paralizaciones por causas de

fuerza mayor, que no por otras causas de tipo puramente de explotación poco rentable de las unidades.

Debe, pues, orientarse una política crediticia adecuada para la renovación de la flota. No olvidemos que esto tendría un gran efecto inductor en las industrias dependientes de la pesca. Por ello deberían al menos de equiparse las facilidades que se le dan a la flota pesquera con las que se le dan a la Marina Mercante.

Hay que tener en cuenta que a la Marina Mercante se le conceden créditos para nuevas construcciones a doce años con dos de franquicia. El crédito cubre el 85 por 100 del valor del buque, comparado con el 80 por 100 en la pesca. El interés en la Marina Mercante es el 8 por 100, mientras que en la pesca es del 11 por 100. También la prima adicional concedida a la Marina Mercante es del 9 por 100, mientras que en la pesca, si bien es potestativo, se está concediendo el 7 por 100. No parece que existan razones para mantener estas diferencias.

Aparte de la renovación de la flota existe la necesidad de llevar a cabo el desarrollo de la tecnología de descargas e infraestructura portuaria. En materia de descargas e infraestructura portuaria se puede afirmar que estamos en la edad de piedra. No podemos olvidar que la actividad de descargas es una parte integrante de los costos de explotación de las unidades pesqueras y, por tanto, hay que hacer todo lo posible para que esta actividad de descargas se tecnifique al máximo.

Uno de los principales problemas que se oponen a la modernización de los puertos es la persistencia de organismos como la Organización de Trabajos Portuarios, que mantiene con su hieratismo y con la absurda legislación laboral que la rodea unos costos artificialmente elevados y que desaniman a las empresas a tomar la

**ATENCION ARMADORES
QUE PESCAN
EN AFRICA OCCIDENTAL**

SERVICIO

FURUNO®

AUTORIZADO

SIECMI

Port de Pêche, Abidjan
Teléfono 35 50 31 - VHF Canal 10
COSTA DE MARFIL

iniciativa en cuanto a renovación portuaria.

No sólo interesa tener a España unas buenas unidades pesqueras, sino que interesa tener unas buenas terminales de descarga que hagan de los puertos españoles centros de distribución europea de los productos de la pesca, que, aunque ya lo son en gran medida, hay que mantener esta situación.

El otro gran reto es el desarrollo de la tecnología de comercialización. Es necesario hacer que el producto llegue en las mejores condiciones al consumidor, para que éste se sienta atraído a consumir pescado y, por tanto, que tire de todo el engranaje económico pesquero.

Pero aparte de todo ello, el desarrollo de la tecnología de la comercialización es importante, porque el proceso pesquero también es exportable a países en vías de desarrollo. La pesca también hay que contemplarla, aparte de la actividad en sí, como una actividad y unos conocimientos que se pueden exportar al extranjero. El proceso pesquero es exportable a países principalmente en vías de desarrollo y hay que tener en cuenta que no basta con tener una buena industria pesquera, sino que hay que saber exportar el proceso que acompaña a la pesca en sí.

Por ejemplo, los países africanos no pueden desarrollar la pesca puesto que en muchos de ellos faltan los canales de comercialización y la red de frío adecuada, cuyo montaje es indispensable si se pretende el aprovechamiento de los recursos propios en estos países.

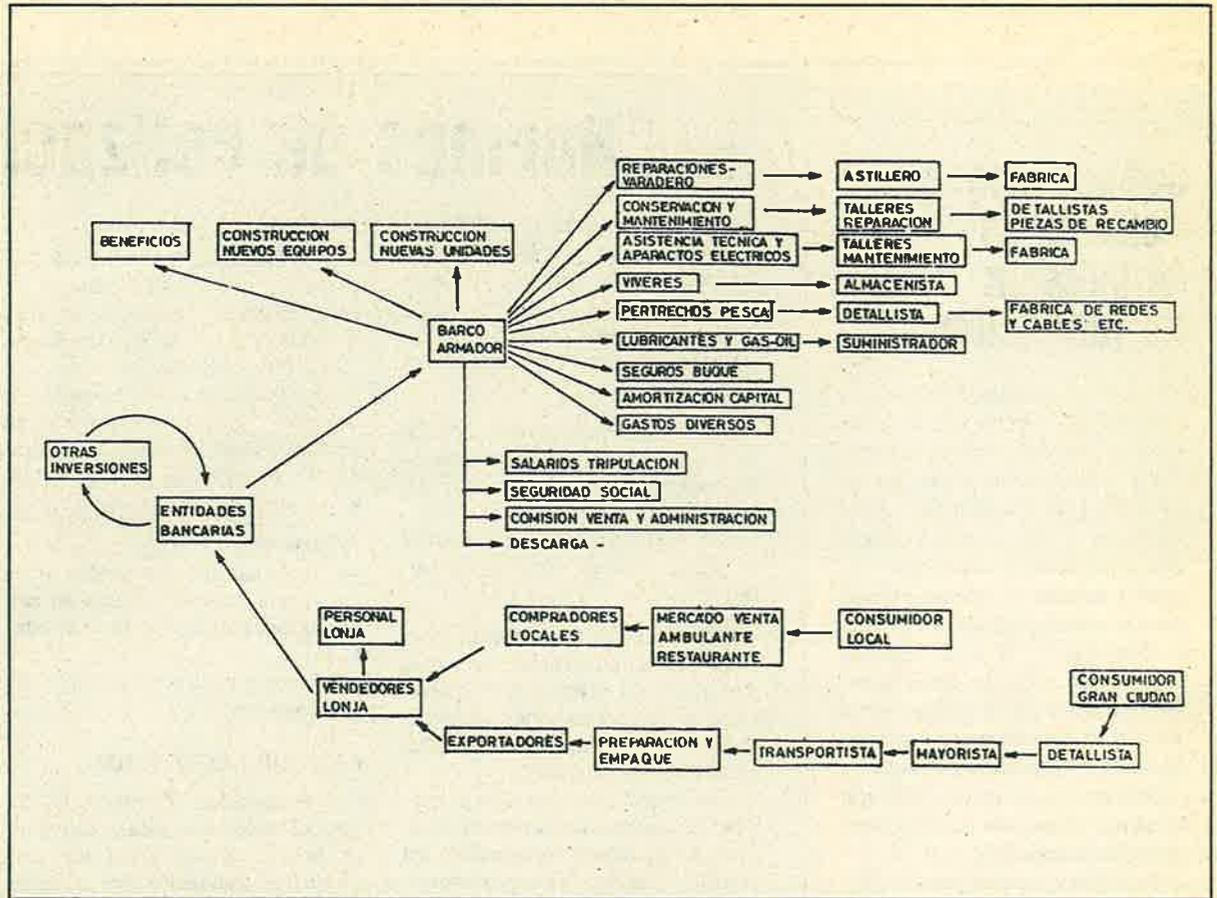
Por ello hay que prestar atención a este tema, porque España puede ser un promotor del desarrollo pesquero de los países del Tercer Mundo que ahora está siendo llevado a cabo por otros países que no tienen tanta tradición pesquera, ni tienen tanta importancia en el campo de la pesca como tiene España.

El desarrollo de la administración pesquera

La administración pesquera va a jugar un papel importante para el sector pesquero español, sobre todo cuando se contempla el ingreso español en la CEE.

Por una parte habrá que aportar funcionarios cualificados a Bruselas, que van a ser en gran medida promotores de la política común de pesquerías. No hay que olvidar que las propuestas de la Comisión suelen ser punto de partida para el desarrollo de esta política común. Es, por tanto, indispensable que las personas que se envíen a Bruselas sean personas muy ligadas a los problemas de la pesca y con un gran interés en estas actividades.

Uno de los grandes temores del ingreso en la CEE es la pérdida de contacto que se va a producir, sin duda, entre un organismo rector de



El influjo del dinero en la pesca: un ejemplo gráfico simple.

la pesca que va a ser una administración de administraciones, que va a estar en Bruselas, que es un organismo frío y que muchas veces está compuesto por una burocracia totalmente insensible a los problemas pesqueros. Es por esto que el envío de personal con una formación claramente pesquera es básico, una vez que se produzca el ingreso de España en la CEE.

También se hace necesario realizar un plan para estar más presente en organismos internacionales, como en la FAO. El número de funcionarios españoles en la FAO es nulo en el campo de la pesca y esto es realmente preocupante. No hay que olvidar que muchas veces estos agentes de la FAO actúan de alguna manera como agentes de venta de los productos de sus países de origen y son una importante vía de penetración en los países del Tercer Mundo. Además, su incorporación a estos organismos proporciona una formación auxiliar muy importante una vez que se reintegran de nuevo a la maquinaria administrativa española. El desarrollo de la administración pesquera española y su adecuado encuadre y penetración en los diversos organismos internacionales es básico para los intereses de la pesca española y puede influir decisivamente en su modernización.

Búsqueda de caladeros alternativos y comercialización de nuevas especies

Existen afortunadamente caladeros susceptibles de explotación para

nuestras unidades y que pueden dar unos rendimientos interesantes.

El problema general que se plantea en estos caladeros nuevos es que contienen una serie de especies que, si bien son conocidas en el mercado español y perfectamente comercializables, el mercado no está todavía preparado para su absorción inmediata. Por ello en muchos casos haría falta incentivar la introducción de estas especies, de tal manera que el consumo de las mismas se fuera desarrollando y estos caladeros pudieran atraer a un número determinado de nuestras unidades pesqueras.

Esto se hace aún más necesario cuando se contempla el ingreso de España en la CEE. La Comunidad es deficitaria en pescado y precisamente en algunas de estas especies que no tienen un buen mercado en nuestro país. Es indispensable, pues, el plantearse un plan de acción a corto plazo con objeto de desarrollar nuevas pesquerías y estimular el consumo de estas nuevas especies. Un ejemplo patente de ello es la gallineta nórdica, que existe en grandes cantidades en caladeros situados fuera de las 200 millas y de la que Alemania es deficitaria. Este pescado ya se comercializa en pequeñas cantidades en España con el nombre de "cabracho", lo único que hace falta es un impulso para introducir esta especie en el mercado español.

Conclusiones

La pesca, es sin duda un tema problemático, complejo y difícil, especialmente cuando se contempla dentro del panorama de las rela-

ciones internacionales, españolas.

A nadie se le oculta que desde 1977 el esfuerzo negociador hecho por España para mantener la actividad pesquera ha sido grande. Esto hace que muchas veces se diga que la pesca es una hipoteca para España. Nada más incierto; la pesca, como hemos visto, genera una elevada cantidad de empleo, tanto directamente como por su efecto inductor, pero, lo que es más importante, prácticamente no ha generado desempleo en los últimos años.

Otro aspecto importantísimo es la disposición de la empresa pesquera. En el país se está pidiendo constantemente al sector empresarial que invierta. La pesca no ha parado de invertir en sí misma, a pesar de las tremendas limitaciones que ha habido en los últimos años para la construcción de los nuevos buques. La actividad de la reforma y alargamiento de los buques ha sido constante, y no existe hoy por hoy una moral de derrota en las empresas pesqueras. Existe todavía la disposición para invertir y existe el interés de numerosas empresas en remozar la flota.

No se puede, pues, pasar por alto esta disposición de las empresas. Por otro lado, instituciones como el Instituto Social de la Marina conocen la puntualidad con que las empresas pesqueras realizan sus pagos, cosa que no es del todo corriente en el conjunto empresarial del país. Un sector así merece la pena una defensa a ultranza, ya que sin duda y a pesar de la complejidad y de la dificultad que esta defensa supone, es tremendamente rentable para el país.

Cuándo puede solicitarse la pensión de jubilación

Se recuerda que los afiliados a la Seguridad Social no han de esperar a su cese en el trabajo para solicitar la pensión de jubilación, sino que pueden pedirla tres meses antes, con lo que no se ven obligados a permanecer sin obtener ingresos durante el tiempo preciso para la tramitación del expediente.

Con ello, y si a la solicitud acompañan toda la documentación necesaria, en el mes siguiente a aquel en que cesen en su trabajo pasarán a percibir la pensión.

Prepare la documentación con tiempo y haga uso de este derecho. ¡Se beneficiará!

Aquellos a quienes puedan aplicarse coeficientes reductores de la edad normal de jubilación deberán procurarse la prueba de las actividades ejercidas durante toda su vida laboral, sirviendo para ello los historiales de navegación, las libretas de inscripción marítima, rol de la embarcación o certificaciones de la autoridad de Marina competente.

Los que hubiesen realizado actividades en embarcaciones extranjeras abanderadas en países con los que España tenga concertado Convenio de Seguridad Social o, en otro caso, hubiesen suscrito Convenio Especial con el Instituto Social de la Marina, deberán proveerse de las correspondientes certificaciones de las autoridades consulares españolas o de las competentes de los países respectivos con las oportunas traducciones oficiales y legitimación de firmas.

Normas de cotización 1984

— El "B. O. E." de 11-I-1984 publicó el Real Decreto 46/1984, de 4 de enero, sobre cotizaciones a la Seguridad Social.

— La Orden de 3-II-1984 ha desarrollado posteriormente dicho Real Decreto.

Vigencia: Estas normas son de aplicación para todas las cotizaciones que se produzcan a partir del 1-I-1984.

Los aspectos más significativos de dichas normas son los siguientes:

— Se reduce el tipo de cotización para las contingencias comunes con el fin de disminuir la aportación de las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social y reducir los costes salariales.

— Se revisan las bases de cotización, incrementando las bases mínimas en la misma proporción del salario mínimo interprofesional, además de considerar incluidas en dicha base dos pagas extras de treinta días. Las bases máximas se incrementan en el 14 por 100.

Esta revisión está encaminada a acercar las bases de cotización a los salarios reales, así como lograr una distribución más equitativa de las cargas de la Seguridad Social.

— De especial importancia para este Régimen Especial es la reducción de las bases de cotización para desempleo a trabajadores y empresas de embarcaciones pesqueras de más de 20 toneladas, con el objeto de aliviar las cargas de este colectivo de pesca.

CLASIFICACION DE EMPRESAS Y TRABAJADORES EN ESTE REGIMEN ESPECIAL A EFECTOS DE COTIZACION

De acuerdo con el artículo 33 del Reglamento que desarrolla la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, de este Régimen Especial del Mar, existen tres grupos de cotización:

1.º grupo:

— Trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a salario, cualquiera que sea la actividad que realicen.

— Trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a la parte, que presten servicio en embarcaciones dedicadas a transporte marítimo.

— Trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a la parte, que presten servicio en embarcaciones pesqueras de más de 150 toneladas de registro bruto.

2.º grupo:

a) Trabajadores retribuidos a la parte, que presten servicio en embarcaciones pesqueras de más de 50 toneladas de registro bruto, hasta 150 toneladas inclusive.

b) Trabajadores retribuidos a la parte, que presten servicio en embarcaciones pesqueras de más de 10 toneladas de registro bruto, hasta 50 toneladas inclusive.

3.º grupo:

— Trabajadores retribuidos a la parte, que presten servicio en embarcaciones de hasta 10 toneladas R. B.

— Trabajadores por cuenta propia o autónomos.

BASE DE COTIZACION

Contingencias comunes.— La base de cotización estará constituida por la remuneración real que percibe el trabajador con carácter mensual incrementada, en su caso, con el prorrateo de las percepciones de vencimiento superior al mensual y siempre comprendida entre el límite mínimo, 40.530 pesetas, y el máximo, 214.260 pesetas.

— Para los trabajadores incluidos en los grupos 2.º a) y b) 3.º de cotización, las bases quedarán reducidas en la siguiente proporción:

Grupo 2.º a) 2/3 - 20 días.
Grupo 2.º b) 1/2 - 15 días.
Grupo 3.º 1/3 - 10 días.

— Para los trabajadores de pesca a la parte, cuyos salarios, a efectos de cotización para accidentes de trabajo, se determinen por resolución de las Direcciones Provinciales de Trabajo, podrán tomarse dichos salarios como bases de cotización para contingencias comunes, con las bases reducidas en la forma citada anteriormente.

Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.— Para esta contingencia, la base de cotización estará determinada por la retribución real del trabajador, al igual que se ha indicado para las contingencias comunes, añadiendo el importe y horas extraordinarias, en su caso, y con aplicación de los mismos topes máximos y mínimos previamente señalados.

Es necesario recordar para aquellos trabajadores de pesca, retribuidos a la parte, cuyos salarios quedan determinados anualmente por las Direcciones Provinciales de Trabajo, que la base de cotización para esta contingencia se tomará íntegra sin reducción alguna.

Desempleo.— La base de cotización será la misma que corresponda a accidentes de trabajo y enfermedad profesional.

Para los trabajadores del grupo 2.º a) y b), que presten servicio en embarcaciones mayores de 20 toneladas, las bases quedarán reducidas en la proporción de dichos grupos, es decir:

Embarcaciones de 20 a 50 toneladas: 1/2.

Embarcaciones de 50 a 150 toneladas: 2/3.

Fondo de Garantía Salarial.— Se tomará la misma base que para Accidentes de trabajo.

Es preciso recordar que los trabajadores por cuenta propia o autónomos no cotizan por este concepto.

Formación profesional.— Se aplicará la misma base que para Accidentes de trabajo.

— Ha de entenderse que la reducción de las bases de cotización sólo procede en contingencias comunes y desempleo para los trabajadores que se han señalado.

TIPOS DE COTIZACION

	Empresa (%)	Trabajador (%)	Total (%)
Contingencias comunes			
Grupo 1.º, 2.º y 3.º	24,30	4,80	29,10
Grupo 2.º y 3.º con dto. s/pesca:			
En modelo TC-1/18	12,15	2,40	14,55
En modelo TC-1/17	12,15	2,40	14,55
Otras cotizaciones			
Desempleo grupo 1.º y 2.º (más de 20 T.)	5,20	1,10	6,30
Fondo de Garantía Salarial (sólo trabajadores por cuenta ajena)	0,80	—	0,80
Formación profesional (todos los grupos)	0,40	0,10	0,50

TABLA DE BASES DE COTIZACION

Grupos de cotización	Categorías profesionales	Bases mínimas (ptas/mes)	Bases máximas (ptas/mes)
		Ptas/día	Ptas/día
CONTINGENCIAS COMUNES	1 Capitanes y titulados superiores	63.150	214.260
	2 Piloto, radiotelegrafista, maquinista y asimilados	52.380	177.600
	3 Patrón de pesca, mecánico naval, capataces generales	45.540	154.530
	4 Patrón de cabotaje, técnico de pesca, capataces de operaciones y demás encargados	40.530	136.560
	5 Oficiales administrativos	40.530	126.390
	6 Subalternos y aguadores	40.530	115.710
	7 Auxiliares administrativos	40.530	115.710
	8 Contraamaestre, personal de maestranza, 1 ^{er} engrasador calderero, maestro redero	1.351	4.127
	9 Tripulantes de Marina Mercante y pesca, cocinero, profesionales portuarios	1.351	4.026
	10 Peones, mozos, marmitones, guardas, chaboleros, ayudantes rederos, etcétera	1.351	3.857
	11 Trabajadores de diecisiete años	828	2.354
	12 Trabajadores menores de diecisiete años	523	1.483
Accidentes de trabajo		SALARIOS REALES Siempre que no superen el tope máximo de 214.260 pesetas	
Desempleo: Pesca de 20 a 50 1/2 de Pesca de 50 a 150 2/3 de			
Fondo de Garantía Salarial			
Formación Profesional			

DE ESPECIAL INTERES PARA TRABAJADORES DEL GRUPO 3.º DE COTIZACION A ESTE REGIMEN ESPECIAL

Cabe señalar que en virtud de derogación expresa, contenida en el Real Decreto 46/1984, de 4 de enero, que ahora comentamos, el tipo *único* de cotización para contingencias comunes del grupo 3.º es el establecido con carácter general para los restantes grupos de cotización, por lo que no procede la reducción correspondiente a *Protección familiar* para ninguno de los trabajadores de este grupo.

Además, a los trabajadores autónomos tampoco se les aplicará la reducción correspondiente a la contingencia de *Incapacidad laboral transitoria*, extendiéndose, en consecuencia, a todo el colectivo de

trabajadores de este Régimen Especial la prestación de ILT, tanto por enfermedad como por accidente de trabajo.

OBLIGACION DE COTIZAR

— El empresario o armador es el responsable del cumplimiento de la obligación de cotizar e ingresará sus cotizaciones propias y las de sus trabajadores, en su totalidad.
— Como norma general, se deberá efectuar el ingreso durante el *mes siguiente* al de devengo, y por mensualidades vencidas. Este es el llamado *periodo voluntario* de cotización.

— Las cuotas ingresadas *fuera de plazo* experimentarán los oportunos *recargos*, que variarán según que el empresario haya presentado o no los documentos de cotización dentro del plazo reglamentario:

a) Presentados los documentos:

— 5 por 100 si se abonan las cuotas *antes* de su reclamación mediante notificación.

— 100 por 100 si se abonan las cuotas *después* de su reclamación mediante notificación.

b) No presentación de los documentos:

— 10 por 100 si se abonan las cuotas antes de su reclamación mediante *requerimiento*.

— 15 por 100 si se abonan las cuotas después de su reclamación mediante *requerimiento*.

— La diferencia sustancial entre ambas situaciones es que la presentación de los documentos por parte del empresario le permite *compensar* las cantidades abonadas como consecuencia de su colaboración obligatoria con la Seguridad Social —los pagos delegados—, estimándose como ingresos a cuenta del total de las cuotas debidas.

— Las cuotas de desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación profesional *también* podrán aplazarse o fraccionar su pago en la misma forma, condiciones y requisitos que las cuotas de la Seguridad Social, mientras se recauden conjuntamente con éstas.

PRINCIPALES NORMAS DE APLICACION

— Ley 116/1969, de 30 de diciembre, reguladora del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

— Decreto 1867/1970, de 9 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 116/1969.

— Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes 116/1969 y 24/1972.

— Ley 44/1983, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1984.

— Real Decreto 46/1984, de 4 de enero, sobre cotización a la Seguridad Social, desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación profesional en 1984.

— Orden del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de 3 de febrero de 1984 por la que se desarrolla el R. D. 46/1984.

Pensiones por Ingreso en cuenta corriente o libreta

El 1 de junio se inició la cuarta fase de comprobación de vivencia de pensionistas de la Seguridad Social que cobran mediante ingreso directo en cuenta corriente o libreta: Durante el plazo marcado, que finalizará el 31 de agosto, los pensionistas con inicial de primer apellido comprendida entre las letras L a la Ñ deberán personarse, una sola vez, en su Banco o caja solicitando se tome nota de su presencia. El único requisito a cumplir consistirá en mostrar el Documento Nacional de Identidad. Tan sólo en el caso de que el titular de la pensión no pueda llevar a cabo este acto de presencia, podrá enviar un certificado de fe de vida o cualquier otro, gubernativo, judicial o administrativo, que acredite tal situación.

Los controles realizados hasta el momento están permitiendo a la Seguridad Social poner fin a determinadas situaciones en las que algunas pensiones, tras el fallecimiento de su titular, estaban o están siendo cobradas ilegalmente por familiares del mismo.

También se están recuperando aquellas cantidades que la Seguridad Social continuó ingresando tras el fallecimiento de algunos pensionistas que carecían de familiares y nadie había comunicado el hecho.



Fondo de pensiones. El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Joaquín Almunia, pronuncia unas palabras en la clausura del Congreso Internacional del Fondo de Pensiones, celebrado en el Palacio de Congresos de Madrid.

Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo

Barcelona

La Dirección General de Régimen Económico y Jurídico de la Seguridad Social, a través de la Dirección Provincial de Trabajo y Seguridad Social, ha realizado un coloquio sobre Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo. A tal efecto se desplazó a Barcelona el director general, Adolfo Jiménez Fernández, acompañado de tres subdirectores generales.

Las sesiones de trabajo, que fueron presididas por el director general, acompañado por el director provincial de Trabajo y los citados subdirectores generales, tuvieron lugar en el salón de actos del Centro de Investigación y Asistencia Técnica del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, desarrollándose de acuerdo con el siguiente programa:

La Seguridad Social en 1984. El sector de las Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo, por Adolfo Jiménez Fernández, director general de Régimen Económico y Jurídico de la Seguridad Social. La colaboración de las Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo. Estados patrimoniales y de gestión, por Antonio Parreño, subdirector general de Relaciones con los Entes Territoriales, Entidades Colaboradoras y de Previsión Social. Aspectos básicos sobre el presupuesto de las Mutuas Patronales. Normas de elaboración, evaluación de créditos y confección de Memoria explicativa, por José Gallego, subdirector general de Presupuestos de la Seguridad Social. Ejecución presupuestaria y liquidación del ejercicio de 1983, por Juan Pedro Serrano, subdirector general de Seguimiento Presupuestario de la Seguridad Social.

Asistieron como invitados los directores provinciales de las entidades gestoras: Instituto Nacional de la Seguridad Social, señor Laraña; Tesorería Territorial, señor Farré, y director provincial del Instituto Social de la Marina, señor López-Perea, y el jefe del Centro de Investigación y Asistencia Técnica, señor Valls. Todos ellos tuvieron ocasión de cambiar impresiones y departir con el director general y sus colaboradores. La jornada fue un éxito de audiencia y de participación de los representantes de las distintas Mutuas Patronales.

Convocados los premios INSERSO 1984

Madrid

El Instituto Nacional de Servicios Sociales (INSERSO) ha convocado los premios que llevan su nombre en las especialidades de Investigación, Radio, Televisión, Fotografía, Cuentos, Prensa, Arquitectura, Ayudas Técnicas y Proyectos de mejora de los Servicios Sociales. Las bases establecen que será tema obligado, en todas y cada una de las especialidades, bien la prevención e integración social de los colectivos sociales afectados por la marginación, bien la promoción de Servicios Sociales en las siguientes áreas: Animación y desarrollo comunitario, Mujer, Infancia, Juventud, Tercera Edad, Minusválidos, Refugiados y apátridas, Toxicomanías, Prevención de la delincuencia y Reinserción social de ex reclusos.

Los trabajos podrán entregarse personalmente o remitirse por correo certificado al INSERSO, calle Agustín de Foxá, 31, Madrid-16. Se debe indicar en el sobre "Premios Inverso".

Los premiados en anteriores convocatorias no podrán participar en la especialidad en la que ya fueron galardonados, quedando excluidos los participantes en el premio de Fotografía. Tampoco podrán participar el personal

y colaboradores de la entidad organizadora.

Los premios serán indivisibles y podrán declararse desiertos.

Los trabajos deberán remitirse antes del día 1 de octubre de 1984.

El premio de Investigación cuenta con una relación de temas sobre los que pueden versar los trabajos y la dotación económica es de 300.000 pesetas y un accésit de 100.000.

En las especialidades de Radio y Televisión podrán presentarse los profesionales de estos medios que hubiesen realizado algún programa o serie sobre la problemática de grupos o sectores afectados por la marginación. Los premios oscilan entre las 200.000 a las 50.000 pesetas.

Al premio de Fotografía podrán presentarse todos los fotógrafos, sean o no profesionales, con el único requisito de ser españoles. El premio es de 50.000 pesetas y el accésit de 20.000.

En una especialidad en la que pueden participar españoles e hispanoamericanos es la de Cuentos. Los trabajos han de ser inéditos y los premios que se otorgarán serán de 200.000, 100.000 ó 50.000 pesetas, respectivamente,

para el primero, segundo y tercer galardonados.

En la convocatoria para Prensa podrán remitir sus trabajos los autores de artículos, reportajes que hayan sido publicados en cualquier revista o diario españoles, de información general, en el periodo comprendido entre el 1-I-84 al 1-X-84. Los premios, según las materias, son de 100.000 pesetas, otorgándose también accésit de 50.000 pesetas.

La parte técnica tiene también cabida en esta convocatoria, y así podrán participar arquitectos, ingenieros, diseñadores, proyectistas, así como los alumnos del último curso de estas enseñanzas en la Universidad. Los trabajos deberán ser inéditos y se podrán adjuntar gráficos, diseños, maquetas. La dotación económica para este premio es de 300.000 pesetas.

Por último y con 100.000 pesetas se premiará al mejor trabajo que se presente a la especialidad de Ayudas Técnicas, que destaque por su utilidad, creatividad, imaginación y finalidad integradora. Los trabajos podrán ser acompañados de fotografías, croquis e historial técnico que permitan a los jurados una mejor toma de decisión.

Libro de Honorio Carlos Bando

"Planteamientos básicos sobre la defensa del consumidor"

Madrid

El Instituto Nacional del Consumo, del Ministerio de Sanidad y Consumo, ha publicado el libro "Planteamientos básicos sobre la defensa del consumidor", cuyo autor es Honorio Carlos Bando Casado, que es una indudable aportación en el ámbito de la defensa de los consumidores y usuarios.

Su autor es "buen conocedor del problema del consumo, tanto por su especialización profesional como su experiencia en la Administración Pública", como lo califica el presidente del Instituto Nacional del Consumo, José Méndez Espino, en el prólogo del libro.

Este trabajo se orienta desde el prisma jurídico del Derecho Administrativo, y en él se abordan los problemas del consumo, en donde se conjugan el análisis de normativas y doctrinas representativas de nuestro Derecho Mercantil.

El autor ha concebido el libro de una forma sencilla, redactándolo con un prosa ágil, con el objetivo de acercarse al mayor número de lectores, sin perder en ningún momento el rigor académico y la construcción técnico-jurídica adecuada.

Consta de tres capítulos. El primero, Dimensión jurídico-comparada del artículo 51 de la Constitución española; el segundo, La defensa de los consumidores: Planteamientos generales, y el tercero, Algunas manifestaciones de la protección de los consumidores y usuarios.

Dada la escasez bibliográfica sobre el consumo, la obra y su enfoque son argumentos concluyentes para recomendar su lectura.



Honorio Carlos Bando.

HONORIO CARLOS BANDO

Honorio Carlos Bando nació en Sevilla el 27 de octubre de 1949. Doctor en Derecho, licenciado en Ciencias de la Información, técnico de publicidad, diplomado en relaciones públicas. Ha sido adjunto al Consejo Delegado de una empresa de publicidad española. Pertenece al Cuerpo Técnico de la Administración de la Seguridad Social, habiendo desempeñado diversos cargos dentro del ámbito de los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Sanidad y Consumo.

Falleció José Luis Vegas

Madrid

Ha fallecido en Madrid José Luis Vegas Vegas, jefe de los Servicios Generales de Seguridad Social, del Instituto Social de la Marina, puesto que ocupaba desde el primero de febrero del presente año.

Su muerte repentina llenó de dolor a todos los que le conocíamos y que habíamos mantenido con él una gran amistad y muchas horas de trabajo.

José Luis Vegas había nacido el 3 de agosto de 1937 en la localidad cacereña de Cañaveral. Se licenció en Derecho por la Universidad de Madrid. Ingresó en el Instituto Social de la Marina, como técnico contratado de la Escala General, el 5 de abril

del 1972, designándosele con esta misma fecha jefe de la unidad administrativa de la Seguridad Social.

Pasó a la plantilla del ISM, por oposición, el año 1979 y fue nombrado secretario de actas del Consejo Provincial y Comisión Permanente de la Dirección Provincial de Alicante, el 19 de octubre de 1973. Ascendió a técnico de segunda de la Escala General el 1 de marzo de 1975.

El 1 de julio de 1977 es nombrado inspector de los Servicios Administrativos, y en 1984, Jefe de los Servicios Generales de Seguridad Social.

Estaba casado con María Santos del Pilar García Abad y tenía dos hijas, Belén y Amaya.

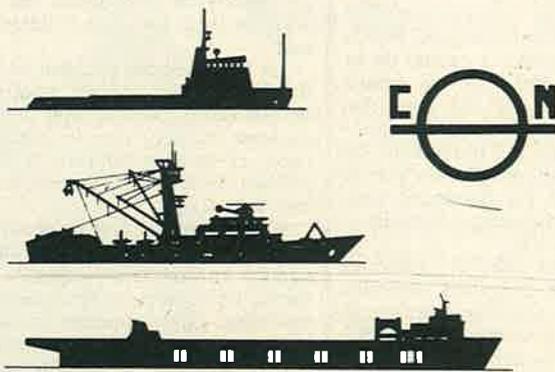
"La sociología en los servicios sociales"

Madrid

Organizado por el Colegio Nacional de Doctores y Licenciados en Ciencias Políticas y Sociología, se ha celebrado en Madrid un curso sobre "La sociología en la planificación de los servicios sociales".

Este curso se dirigía a sociólogos, psicólogos, profesionales y funcionarios de la Administración de Servicios Sociales, y tuvo como objetivo impartir formación básica sobre la aplicación de las ciencias sociales en el planteamiento de la política de bienestar, y especialmente en la organización de estos servicios en un ámbito regional.

Colaboraron en la organización el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, la Dirección General de Acción Social y la Asamblea Suprema de la Cruz Roja Española.



CINTRANAVAL, S. A.

OFICINA TECNICA NAVAL

— Proyectos de buques

Mercantes
Pesqueros
Embarcaciones de puerto
Off-Shore
Auxiliares

— Estudios

Astilleros
Transformaciones
Inspecciones
Estudios económicos

CINTRANAVAL, S. A. Avda. Zugazarte, 20.

Tel. (94) 463 16 00. Telex 32632 CINT

LAS ARENAS (VIZCAYA)

Saludo del Rey a los hombres de la mar

San Sebastián

El Rey Juan Carlos saludó el pasado día 1 de junio a todos los hombres de la mar, al abrir la primera emisión de alcance nacional del programa radiofónico "Onda Pesquera", de la cadena SER.

En un mensaje grabado y emitido desde radio San Sebastián, don Juan Carlos deseó suerte a los pescadores "en esa lucha constante con la mar que conozco muy bien y que nos proporciona emociones, trabajo, peligro y alegrías".

El Rey finalizó su breve intervención con un abrazo para todos los marineros y su esperanza de que se superen los problemas que ahora les afectan.

Tras las palabras del Rey intervino el presidente de la Telefónica, Luis Solana, quien destacó la participación de esta empresa nacional en las comunicaciones que los marinos mantienen con sus casas y compañeros en tierra.

El programa "Onda pesquera", de Radio San Sebastián, se emite en Guipúzcoa desde hace cuatro años bajo la dirección de Jesús Ferreiro.—Efe.

Sede del Tribunal Internacional del Mar

Lisboa

El primer ministro portugués, Mario Soares, ha propuesto la capital de su país, Lisboa, como sede del futuro Tribunal Internacional del Mar, durante su discurso en la sesión inaugural de la cuarta Conferencia de Ciencias del Mar, promovida por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura (UNESCO).

Soares sostuvo que "el Gobierno portugués apoya todas las acciones que contribuyan a la transferencia de conocimientos y tecnologías marítimas" y subrayó que el interés de Portugal en los océanos se justifica por "las amplias zonas marítimas de jurisdicción nacional, ricas en recursos vivos, y en la importante posición geoestratégica que ocupa".

Multa a 19 patronos españoles

Madrid

Una multa de 10.000 francos, unas 184.000 pesetas, y varias de 1.000 (18.400 pesetas) fueron impuestas el pasado 17 de mayo por el Tribunal de Apelación de Pau a 19 patronos de pesca españoles, acusados hace tres años de diversas infracciones de pesca en las aguas territoriales francesas o en la zona exclusiva de la CEE.

Los patronos multados fueron absueltos anteriormente por un Tribunal de Bayona, pero el fiscal interpuso un recurso, lo que ha motivado la mencionada sentencia.

Se celebra en Roma

Don Juan Carlos inaugura la Conferencia Mundial de la FAO sobre Pesca

Roma

El Rey de España, don Juan Carlos de Borbón, inaugurará oficialmente en Roma la Conferencia Mundial sobre Ordenación y Desarrollo Pesqueros, según anunció la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).

Don Juan Carlos pronunciará un discurso el 27 de junio, fecha en que darán comienzo los ocho días de trabajos de la Conferencia convocada por la FAO.

La reunión tiene tres objetivos fundamentales: lograr un acuerdo sobre estrategias y programas para aumentar la contribución del sector pesquero al abastecimiento mundial de los alimentos; promover la autosuficiencia de los países en desarrollo para administrar y desarrollar sus recursos pesqueros, intentar aumentar la cooperación internacional en la ordenación y recursos pesqueros entre países desarrollados y en vías de desarrollo y entre estos últimos entre sí.

En la reunión participarán más de mil delegados y observadores en representación de 150 países, lo cual será, según Eduard Saouma, director general de la FAO, "el primer esfuerzo internacional para examinar la realidad concreta de los recursos pesqueros, en el contexto del nuevo régimen legal que rige el derecho del mar".

La Conferencia, prevista en Roma del 27 de junio al 6 de julio, consta de dos fases: Una reunión previa, de carácter técnico, que se celebró durante el pasado octubre, y la fase política, la principal, que es ésta que hoy nos ocupa.

El momento actual es decisivo para la industria pesquera mundial por cuanto en los años setenta experimentó tres conmociones sucesivas: el repentino estancamiento mundial de las capturas icticas, en coincidencia con un aumento de la capacidad de explotación de la industria, los aumentos pronunciados de los precios del petróleo, que elevaron los gastos de explotación y redujeron los beneficios, y el establecimiento de las zonas exclusivas en las aguas costeras, donde se hallan casi todos los recursos pesqueros del mundo.

En la actualidad, las capturas mundiales de pescado se cifran, aproximadamente, en 75 millones de toneladas al año, y se prevé que la demanda para el consumo humano, que ahora se sitúa en 55 millones de toneladas, alcance los 110 en el año 2000, impulsada, principalmente, por el crecimiento demográfico del Tercer Mundo.

Con motivo de la reunión del Comité de Pesca (COFI) de la FAO, el director general de este organismo señaló que "habrá que duplicar los suministros disponibles de pescado destinados a la alimentación, tan sólo para mantener el consumo 'per cápita' a los niveles mundiales actuales".

"Este objetivo —añadió— será difícil de alcanzar, ya que la producción mundial de pescado aumenta, aproximadamente, en un 1 por 100 y, de seguir las tendencias actuales, la producción anual no será de mucho más de 90 millones de toneladas en el año 2000".

Para encontrar otros 20 millones de toneladas que cubran el déficit existente y facilitarlos a precios de mercado, Saouma propuso, junto a las mejoras de las actuales prácticas pesqueras, hallar el modo de extender la base de recursos pesqueros y utilizar mejor el pescado capturado.

El director general de la FAO precisó que "cabría obtener cerca de 100 millones de toneladas al año mediante una ordenación adecuada a las poblaciones marinas". Si a ello añadimos el potencial de especies actualmente subexplotadas o no explotadas por la industria pesquera, como las mesopelágicas (peces pequeños de mediana profundidad) y el "krill" del Antártico, la cifra podría ser bastante mayor.

Para lograr una utilización más eficaz de las capturas propuso "una guerra sin cuartel a las pérdidas", observando que "un 10 por 100 de aquéllas se pierden debido a la putrefacción y que este porcentaje llega al 40 por 100 en algunos países en desarrollo".

Refiriéndose al valor nutritivo para el hombre, Saouma solicitó que se encontraran caminos para restituir al consumo humano "una gran parte de los 20 millones de toneladas de pescado que se transforma en pienso cada año".

La propuesta española

La delegación española presentará para su estudio y debate el trabajo "Proyecto de Estrategia para la Ordenación y el Desarrollo de la Pesca y programas de acción afines", en el que se hace especial mención de la planificación, ordenación y desarrollo de las pesquerías a pequeña escala y de la acuicultura.

Sobre este último aspecto, en el proyecto de estrategia, la administración pesquera española propugna un aumento de la ayuda de la FAO a sus estados miembros para el sector acuícola, incluyendo la maricultura.

El proyecto español alude a la necesidad de diversificar la producción rural, proporcionar empleo alternativo a la población rural, especialmente a las mujeres, y producir más pescado para el consumo local, además de incrementar las oportunidades de obtener divisas.

Otros aspectos de interés que se plasman en este trabajo que presentará la delegación española se refieren al comercio internacional de pescado y productos pesqueros y a la producción de la función de la pesca para mitigar la subnutrición.—Efe.

El tráfico marítimo del Estrecho

Madrid

Las compañías navieras españolas se han opuesto al establecimiento de una nueva línea de pasajeros marroquí entre Málaga y Tánger por parte de la compañía Comarit, según se puso de manifiesto en la reunión mantenida recientemente por las delegaciones de España y Marruecos, presididas por los directores generales de Marina Mercante de ambos países, Fernando Salvador y Rhanmi Tijani, respectivamente, con el fin de estudiar el reparto del tráfico marítimo a través del estrecho de Gibraltar.

Las compañías de ambos países avanzaron en bastantes puntos pendientes y aseguraron su colaboración para evitar que se produjeran durante el próximo verano aglomeraciones de pasajeros, especialmente en las líneas Tánger-Algeciras y Tarifa-Tánger.

También se mantuvo el acuerdo de que el tráfico del Estrecho debe repartirse a partes iguales entre las compañías de los dos países, pero las navieras españolas —que son las que realizan mayor tráfico— rechazaron la solución de entregar una parte de sus beneficios a sus colegas marroquíes.

En estas sesiones se acordó también preparar un plan para luchar contra la contaminación en el Estrecho en caso de accidente y realizar el próximo seminario sobre la industria naval española. Finalmente se concretó la participación de una decena de estudiantes marroquíes en cursillos de prácticas en buques de la Marina Mercante española durante los próximos meses.

España aumentó sus cuotas de merluza

Madrid

La flota española ha conseguido aumentar su cuota inicial de 91.158 toneladas de merluza en la zona jurisdiccional del ICSEAF (Aguas Económicas de Sudáfrica y Namibia), informaron a Efe fuentes oficiales.

A la reunión anual de esta corporación internacional que vigila, decide y distribuye la cuota global de captura en dichas aguas asistió el director general de Relaciones Pesqueras Internacionales, Luis Javier Casanova.

Fuentes oficiales comentaron a Efe que la cuota inicial española (91.158 toneladas), igual a la del resto de países que integran esta corporación, se ha debido a la cesión "segura" de unas 4.000 toneladas de las 7.200 correspondientes a la flota de Corea del Sur.

Añadieron que es probable que, además de esta cifra, la asignación española aumente con otra cesión, prácticamente segura, a cargo de Irak, y otras menos confirmadas por parte de las autoridades de la República Federal de Alemania, Italia, Francia y de la misma Sudáfrica.

Fuentes técnicas explicaron que de los países que integran esta corporación internacional de pesca, tan sólo

La pesca en aguas comunitarias

cuatro, además de España (Japón, Polonia, Rusia y Sudáfrica), faenan en dichas aguas, mientras que el resto les venden a estos países sus cuotas de pesca.—Efe.

Francia quiere monopolizar el mercado

Ondárroa (Vizcaya)

El objetivo comunitario es monopolizar el mercado español, en opinión expresada por los armadores de la localidad vizcaína de Ondárroa a la revista económica del País Vasco. "Información".

"Los franceses —dicen— no quieren dejarnos pescar porque se han hecho los dueños del 70 por 100 del pescado blanco de la CEE y nos lo exportan a nosotros. Ellos no van a parar hasta monopolizar el mercado español: almacenes, industria transformadora... Lo quieren todo y han urdido una estrategia para adueñarse, incluso, de los puestos de pescateros, en el plazo de cinco años".

Según datos de los armadores, en los últimos cinco años la importación de pescado de la CEE se ha multiplicado por diez, mientras las licencias y las cuotas se han reducido alarmantemente.

En 1978, el número de licencias para la flota de altura del litoral Norte era de 240, número que ha ido evolucionando de la siguiente manera: 202 (1979), 168 (1980), 142 (1981), 130 (1982) y 123 (1983).

En cuanto a las toneladas de capturas, su evolución ha ido desde las 46.500 de 1979 hasta las 24.900 del 83, pasando por las 35.610 de 1980, 31.500 del 81 y 25.500 en el 82.

José Aguirregomezcarta, director de la Asociación de Armadores de Ondárroa, afirma que intentarán que las zonas de pesca en las que han venido trabajando sigan siendo sus caladeros naturales.

"Allí han pescado —dice— varias generaciones de arrantzales de Ondárroa y nosotros no vamos a resignarnos a perder esa tradición. Hay tratados que están vigentes y reconocen nuestros derechos históricos".

Las licencias que tiene asignadas la flota de altura de Ondárroa son las siguientes: cuatro en la zona 6 (costa de Irlanda), de un total de 18 para toda la flota de altura del litoral Norte; dos para la zona 7 (Gran y Pequeño Sol), de un total de 47 para toda la flota, y 18 para la zona 8 (costa francesa), de un total de 43.

Según otro directivo de la Asociación de Armadores, son los propios arrantzales los que les empujan a seguir adelante para que salgan a pescar sin esperar a las licencias: "Y es que la gente no puede esperar a una orden dada desde un despacho para poder seguir comiendo".

El número de barcos en el puerto de Ondárroa ha aumentado en los últimos años de 68 a 92: "Esa es la prueba —según el vicepresidente de la Asociación de Armadores— de la confianza depositada en nosotros por armadores de otros puertos que han decidido establecer su base en el nuestro".—Efe.

Caros Romero, en el diario "Le Monde"

"No todas las embarcaciones de pesca españolas son operacionales"

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, concedió al diario francés "Le Monde" la entrevista cuya traducción resumimos ampliamente a continuación.

"Nosotros pescamos en las aguas de cuatro continentes y en las de 25 países, pero esta es la primera vez en la historia de la pesca española que uno de nuestros pesqueros es cañoneado por una Marina extranjera. Que se nos inflija una multa en caso de infracción, que se nos confisque un cargamento o igualmente que se nos aprese una tripulación, hasta ahí se puede llegar, pero que se recurra a un acto de violencia no tiene precedentes".

Como todos los españoles, el ministro de Agricultura y Pesca, Carlos Romero, no oculta su indignación cuando evoca el incidente que protagonizó, el 7 de marzo, un guardacostas francés y dos pesqueros españoles, en las aguas del golfo de Gascogne. Pero, más que nada, el ministro Romero es consciente de que, detrás de este tropiezo, se perfila un problema difícil: el del porvenir de la pesca española, cuando al fin se adhiera a la CEE, uno de los "dossiers" más delicados, con el de la agricultura, en las negociaciones en curso.

Visto desde la Comunidad Europea, el sector de altura español aparece como un verdadero monstruo.

¿No representa por sí solo el 60 por 100 de la flota pesquera de todos los países de la CEE, juntos?

"Cuando se toma una foto aérea de nuestros barcos de pesca, efectivamente se puede tener la impresión de que es la Armada Invencible —reconoce Carlos Romero—. Pero la realidad es más compleja. Si bien es verdad que nosotros tenemos actualmente doce o trece mil embarcaciones oficialmente destinadas a la pesca, varios miles, de hecho, no son operacionales. Así, en 1983, en un censo del sector hemos dejado de contabilizar 2.300 embarcaciones, simplemente porque no estaban en condiciones de hacerse a la mar".

"Además —prosigue nuestro interlocutor—, los países de la CEE olvidan que la proporción de nuestra flota que pesca en sus aguas es más débil. Así, nosotros recibimos de la Comunidad en 1984 licencias por 106 barcos, cuando tenemos más de mil embarcaciones que operan en las aguas marroquíes. Los lugares de pesca que frecuenta nuestra flota son particularmente conocidos y nuestra política consiste, precisamente, en diversificarlos todavía más".

Merluza extranjera

Carlos Romero es ciertamente consciente de que la negociación de cuotas de pesca que serán atribuidas

a España en el marco de la CEE será muy difícil. A su entender, hay que tomar en consideración un elemento capital: el de los mercados respectivos. "Los españoles consumen 48 kilos de pescado por habitante y año, que el promedio de los países de la CEE es de 14 a 15 kilos. Cada año nosotros estamos autorizados a pescar menos en las aguas comunitarias, mientras que continuamos consumiendo lo mismo, lo que significa que tenemos que importar más".

"En 1983 —señala el ministro—, nuestra balanza comercial con los países de la CEE era deficitaria para los productos de la pesca en 15.000 millones de pesetas. Por poner el ejemplo de la merluza, que ha provocado el conflicto del golfo de Gascogne, estamos autorizados a pescar 7.900 toneladas para 1984 en las aguas comunitarias, mientras que en el año anterior hemos importado 22.000 toneladas, de las que 5.800 corresponden a los países de la CEE. Esto quiere decir que la Comunidad nos ha vendido casi la misma merluza que nos autoriza a pescar en sus aguas.

Más de veinticinco años

El problema comienza ahora a ser abordado: el último 21 de diciembre se aprueba un Decreto-Ley que fija las grandes líneas de la reconversión del sector. "Es preciso de una vez reducir y modernizar nuestra flota —precisa Carlos Romero—, porque el 60 por 100 de nuestros barcos tienen más de veinticinco años". Los objetivos fijados por el Decreto-Ley, a primera vista, son modestos, puesto que se trata de reducir en 1984 el tonelaje global de la flota, que actualmente es de 203.000 toneladas, a 198.000, con una disminución del 2,8 por 100 solamente. La reducción deberá ser cada vez más rápida en el futuro plan, que se contempla, en principio, para un período de cuatro años.

¿Estas medidas son suficientes para adaptar un sector hipertrofiado a las nuevas reglamentaciones, cada vez más restrictivas en cuanto a los recursos ictiológicos? ¿El Gobierno no está dispuesto, de hecho, a cortar por lo sano la actividad de un sector que da empleo a cientos de miles de personas y que condiciona el futuro de regiones políticamente muy sensibles, como el País Vasco? "Se puede razonar únicamente en términos de reducción de la flota —precisa Carlos Romero—. Esto supone diversificar las actividades y ampliar las licencias de pesca, reorientando nuestra flota hacia caladeros que ofrezcan la ventaja de una legislación menos restrictiva. Esto implica modernizar nuestros barcos, y hacerlos más polivalentes a fin de que se adapten para operar en otras latitudes. La reducción de la flota se hará de igual modo por la desaparición de embarcaciones que no se adaptan a las nuevas condiciones.—Thierry Maliniak.

Nicole Pery: "Habrá un problema de reestructuración de la flota"

París

Nicole Pery, diputada socialista francesa ante al Parlamento Europeo, en declaraciones a la agencia Efe, analizaba hace algunas fechas la entrada de España en la Comunidad Económica Europea, mostrándose optimista al respecto: "El Gobierno francés dijo sí a la entrada de España en la Comunidad, pero con una serie de condiciones previas, lo que es muy lógico para proteger a nuestros agricultores". "El Gobierno socialista español —añadió— entendió perfectamente que el Gobierno francés quiere avanzar rápido en el terreno que conduzca a la entrada de España".

Nicole Pery fue la encargada por el Parlamento Europeo de presentar un informe sobre los problemas de la pesca en las zonas comunitarias durante el pasado mes de diciembre de 1983.

"En aquella ocasión —manifiesta Nicole Pery— dije claramente que si seguía la misma situación, nos exponíamos a un problema grave, lo que ocurrió poco tiempo después con el incidente entre pesqueros españoles y la Marina francesa".

"Los hechos afectaron mucho a la opinión pública internacional. Se

condenó la ilegalidad de los pescadores españoles, pero también surgieron interrogantes en cuanto a los medios utilizados por Francia".

La diputada francesa comentó que si bien sentía mucho lo ocurrido, el caso es que existen reglamentaciones que hay que respetar porque son las bases mismas de la convivencia.

"Lo que pasa con los pescadores españoles —añadió Pery— es que desde siempre estuvieron acostumbrados a pescar en aquellas zonas, pero es que antes la pesca era 'libre'. Desde el año 1976 se estableció un derecho de la mar y todos los pescadores deben respetarlo".

Habrà un problema de reestructuración —dijo la diputada francesa— en la flota española. La flota pesquera comunitaria conoció los mismos problemas. Tuvo que aceptar una reducción, una disminución de su flota para enfrentarse con la realidad".

"No estoy segura de que el mundo pesquero español se dé cuenta de ello. Creo que los pescadores aceptarán esta realidad cuando estén en la Comunidad, al lado de los demás pescadores, los ingleses, los irlandeses", concluyó Nicole Pery.

El sector se encuentra en buena situación, según González Laxe

Crédito Social Pesquero: Más de 49 millones de beneficios

CONCHA H. CARAZO

“El sector pesquero está francamente bien, ya que se piden créditos, se invierte, se mantiene el empleo y se cierran cuentas con beneficios”, ha declarado el presidente del Crédito Social Pesquero, José Luis Chanco Neve, en una reunión con los medios informativos, en el transcurso de la cual presentó la Memoria del año 1983. A juicio del presidente del Crédito Social Pesquero, el sector vive tradicionalmente en un ambiente de dificultad y de riesgo, lo que no implica que esté mal, sino que las sanciones, las malas campañas y hasta las dificultades climatológicas son riesgos que se asumen como propios en la actividad pesquera.

Por su parte, el director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe, habló también de la buena situación en que se encontraba el sector pesquero, indicando que, aunque en la prensa siempre parece

un sector conflictivo por el tema de las multas y los apresamientos, lo cierto es que se han conseguido buenos resultados este año gracias a la ordenación de los caladeros nacionales, la consecución de acuerdos con países nuevos y la nueva vía de los cultivos marinos, y aunque la pesca desembarcada en 1983 disminuyó en un 7,7 por 100, su valor aumentó en un 12,4 por 100.

En cuanto a las actividades del Crédito Social Pesquero, hay que reseñar que durante 1983 se ha producido una importante expansión de la demanda, especialmente hacia finales de año, incrementándose el volumen de concesiones de crédito, por una parte, y por otra, se ha continuado el proceso de mejoría de la gestión y del saneamiento de la cartera de créditos. El beneficio ha experimentado también un importante aumento.

El total de créditos concedidos ha sido de 730 préstamos, por un im-

porte de 6.863 millones de pesetas, con un 6 por 100 de aumento con respecto del año anterior. El importe total de las cuentas de crédito ascendió a 15.219.663.700 pesetas, con un aumento del 19 por 100 con respecto al año anterior. Los productos financieros del ejercicio ascendieron a 1.032 millones de pesetas, lo que originó un beneficio bruto de 350 millones de pesetas. Por otra parte, después de realizadas las máximas amortizaciones legales y de dotar ampliamente el Fondo de Regularización de Crédito, se ha obtenido un beneficio de 49.676.861 pesetas, lo que representa un sensible aumento respecto del año anterior, si bien hay que indicar que dicho beneficio representa un porcentaje muy reducido, el 0,32 por 100, si se compara con el total de cuentas de crédito.

Finalmente, en cuanto al balance económico, hay que señalar que con la finalidad de dar un mejor servicio a la clientela se ha incrementado sen-

siblemente el número de oficinas del Crédito Social Pesquero en la costa, aumentando el número de delegados a 32 y ampliando también el número de cofradías de pescadores asociadas a 40, con lo que se obtiene una casi total cobertura del litoral.

En cuanto a las cantidades globales correspondientes a intereses, comisiones y amortizaciones vencidas y no pagadas, ascendieron a 3.327 millones de pesetas, lo que representa un 28 por 100 sobre el total de créditos dispuestos. Esta cantidad destaca sobre la de 1982, que representaba un 18 por 100 de los créditos dispuestos, y ello se debe a que en diciembre de 1983 venció una operación de crédito por licencias con Marruecos, por 825 millones. Con Marruecos, la financiación del canon en 1983 ha supuesto un desembolso de 2.500 millones de pesetas.

Finalmente hay que reseñar que la producción pesquera en 1983 fue de 1.206.000 toneladas, un 7,7 por 100 menos que en 1982, y un valor en millones de 184,251 pesetas, un 12,4 por 100 más que en 1982.

El empleo se mantuvo, como ya viene siendo tradicional desde 1976, en 106.584 personas, a las que hay que añadir los marineros embarcados en las 116 empresas mixtas actualmente constituidas con otros países.

**ANTIINCRUSTANTES
AUTOPULIMENTANTES
PARA PESQUEROS**

HEMPEL



- Ausencia total de incrustación
- Ahorro de combustible por:
 - Ausencia total de incrustación
 - Pulimentación del antiincrustante

SISTEMA BICAPA HEMPEL'S ANTIFOULING 7673 -7674

para velocidades de navegación bajas y muy bajas y periodos de inactividad prolongados.

Pinturas Marinas Hempel, S.A.E.

Dirección postal: Apartado de Correos 1559 - BARCELONA
Teléfono: 725 05 00 - TELEX 52.754 hemp e

Delegaciones:

BILBAO
PINTURAS MARINAS HEMPEL S.A.E.
Jon Arrospide, 11 Planta 2ª Lonja 12
Tel.: (94) 447 00 44 (94) 447 77 42
VIGO
PINTURAS MARINAS HEMPEL S.A.E.
Casiano Martínez, 21 bajos
Bouzas-Vigo Tel.: (986) 23 52 90
MADRID PINTURAS MARINAS HEMPEL S.A.E. Vía de los Poblados, 10
Edificio Indubiling Goico Planta 4, Nave N. 10 Tel.: (91) 764 42 21/2

CADIZ
PINTURAS MARINAS HEMPEL S.A.E.
Ana de Viya, 7
Tel.: (956) 23 73 05 (956) 23 28 01
SEVILLA
PINTURAS MARINAS HEMPEL S.A.E.
Polígono Industrial Navisa
Calle A. N. 65 Tel.: (954) 64 56 69

223 bajas en la flota pesquera

Madrid

Durante 1983 causaron baja 223 barcos de la flota pesquera, según datos oficiales que la administración pesquera española va a presentar a la OCDE. De estos 223 barcos, 44 se exportaron, 73 se hundieron y 106 fueron desguazados, alcanzando entre todos una potencia de 128.477 CV. y un total de 49.175 TRB.

Según el documento señalado, durante el año 1983 se construyeron en España 46 nuevos buques, con un total de 6.631 TRB y una potencia de 25.697 CV. En cuanto al comercio exterior, es destacable el hecho de que las importaciones totales alcanzaron las 269.188 toneladas, con un valor de 56.546 millones de pesetas, lo que supone un 18 por 100 en peso respecto al año precedente, si bien el valor en pesetas se mantuvo prácticamente al mismo nivel del año anterior.

En cuanto a exportaciones, el total de 199.841 toneladas, con un valor de 40.980 millones de pesetas, es igualmente inferior al del pasado año en un 14 por 100 en peso, a pesar de haberse incrementado el valor, en pesetas corrientes, en un 28 por 100.

Normas arancelarias de pesca

Madrid

El Ministerio de Economía y Hacienda, a través de un Real Decreto-Ley, ha modificado dos disposiciones arancelarias en materia de pesca. La primera modificación señala que es necesario adaptar a las circunstancias actuales las normas arancelarias que regulan el tratamiento aplicable a los productos de la pesca obtenidos por la flota pesquera nacional. En la segunda se ha eliminado la exigencia de que las capturas realizadas por la flota nacional pesquera lo sean en mares libres, ya que los actuales convenios internacionales, reconociendo la extensión de los límites marítimos hasta 200 millas, han tenido como consecuencia la práctica desaparición de caladeros de pesca en mares libres, que han pasado a depender de los países que ostentan la soberanía marítima hasta dichos límites.

Buques oceanográficos alemanes, en la fosa atlántica

Vigo

Los buques oceanográficos alemanes "Meteor" y "Walter Herwing" atracaron en el puerto de Vigo, participando en el examen de las aguas de la fosa atlántica, para estudiar el grado de contaminación marina por los vertidos de residuos radiactivos.

Los dos buques han sido encargados por la Convención de Londres de realizar distintas inspecciones y conseguir muestras biológicas y radiológicas, así como geológicas, químicas, hidrográficas y sedimentológicas entre los paralelos 18-20 grados Sur y 46-48 grados Norte.—Efe.



EFE

El secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver, inauguró en Tenerife las sesiones de trabajos sobre estadísticas y recursos del Comité de Pesca del Atlántico Centro-Oriental, a las que asisten representantes de 30 países con intereses en la zona.

El Comité de Pesca del Atlántico Centro-Oriental se reúne en Tenerife

Se estudiaron los "stocks" de merluza, gamba y otras especies

JUAN F. FONTE.
Las Palmas de Gran Canaria

Se celebraron en la isla de Tenerife la reunión del Comité de Pesca del Atlántico Centro-Oriental y las sesiones sobre estadísticas de pesca y evaluación de recursos. Las reuniones tuvieron lugar en la sede del Instituto Español de Oceanografía y estuvieron presididas por el secretario general de Pesca Marítima de España, Miguel Oliver, quien destacó en la jornada inaugural que "sin un conocimiento real del valor cuantitativo y cualitativo de los recursos pesqueros no es posible planificar una explotación racional en la zona del Atlántico Centro-Oriental".

A estas reuniones asistieron representantes de 30 países, figurando entre ellos Estados Unidos, Cuba, Francia, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Polonia, URSS, Marruecos, Mauritania y Senegal.

También destacó, en la jornada inaugural, el señor Oliver "que estas reuniones periódicas del CECAP han ido creando un acervo de información enriquecido cada año, y sus conclusiones han marcado las directrices del desarrollo eficaz y racional de la explotación de las pesquerías en esta importante zona del Atlántico".

Igualmente asistió a estas reuniones el secretario del CECAP, Mike Ansa-Emnin, natural de Ghana, quien destacó "que no es posible planificar una explotación racional de los recursos pesqueros sin una estadística y evaluación, que son los pilares básicos para valorar una pesquería y ordenar su explotación".

Más adelante señaló la encomiable labor realizada por el personal que profesional y vocacionalmente dedica su esfuerzo y su probada competencia a trabajar infatigablemente en

el marco de la FAO, y terminó sus palabras agradeciendo al Instituto Español de Oceanografía la gentileza que tuvo al poner tan espléndidas instalaciones a disposición del Comité.

Las sesiones de trabajo se prolongarán hasta el día 15 de mayo, teniendo una destacada participación nuestro país en el grupo de trabajo que se encargó sobre la evaluación de los recursos de merluzas y gambas, grupo en el que figuraban también Marruecos, Mauritania, Senegal, Portugal, Unión Soviética y Polonia.

Por otra parte, hay que destacar que los trabajos sobre estadísticas ocuparon los tres primeros días de la

jornada y trataron la revisión de las estadísticas nacionales, sus avances y problemas, y de la prospección que se llevó a cabo sobre la flota pesquera internacional que tiene su base en el puerto de la Luz y Las Palmas, por donde se han descargado en algunas ocasiones hasta 300.000 toneladas de pesca con carácter anual, de la que un 9 por 100 ha sido congelada.

Por último, hay que destacar que el grupo de trabajo que abordó el tema de la evaluación de las pesquerías y sus recursos conoció distintos informes nacionales con investigaciones desarrolladas y principales cambios observados y, sobre todo, los "stocks" de distintas especies.

43 barcos españoles faenarán en Guinea-Conakry

Madrid

El pasado 2 de mayo entró en vigor el nuevo acuerdo pesquero entre España y Guinea-Conakry, firmado unos días antes en la capital guineana por técnicos de la Secretaría General de Pesca Marítima española y las autoridades pesqueras de aquel país.

El citado acuerdo permite faenar en aguas de aquella nación a 47 barcos españoles, de los cuales siete son marisqueros, diez pertenecen a la flota canaria dedicada a la captura de cefalópodos, quince de Algeciras, que irán al "palangre", y quince atuneros de "cerco", del puerto vizcaino de Bermeo.

Como contrapartida a la concesión de las licencias por parte de Guinea Conakry, España hará entrega de una serie de pequeñas embar-

caciones construidas en astilleros españoles con destino a la pesca artesanal de aquel país.

La modalidad de las licencias será trimestral y cada barco tendrá un coeficiente de puntos para valorar las contraprestaciones españolas.

PROSPECCIONES EN GUINEA-BISSAU

En otro orden de cosas hay que añadir que dos barcos españoles van a faenar en aguas de Guinea-Bissau durante un periodo de tres meses para realizar una serie de prospecciones y evaluar las posibilidades pesqueras que presenta la zona con vista a un futuro acuerdo que podría firmarse con aquel país, de características análogas al anteriormente citado.



HISPANO RADIO MARITIMA S.A.

Julián Camarillo, 6 - Madrid-17 - Tel. 754 37 00 - Telex 42727 - HRM-J.E.

ELECTRONICA PROFESIONAL

PARA TODOS LOS SECTORES

- Marítimo
- Terrestre
- Aéreo
- Defensa
- Industrial
- Equipamiento

Y EN TODAS LAS AREAS...

- Comunicaciones
- Navegación
- Informática
- Pesca
- Sistemas
- Automatización



El capitán de un mercante griego lanza por la borda a 11 polizones keniatas

Atenas

Una estremecedora noticia daba cuenta de la gravísima e incalificable actuación del capitán del carguero griego "Garufalia", quien después de haber zarpado del puerto de Mombasa había descubierto la presencia de once polizones en las bodegas de su barco y optó por deshacerse de ellos lanzándolos por la borda, en un mar atestado de tiburones.

El capitán Antonis Polytzanopoulos, de cuarenta y tres años de edad, llegó al puerto de El Pireo el pasado 14 de mayo, y a través de la denuncia presentada por algunos miembros de la tripulación, pudo conocerse con detalle lo ocurrido en aguas cercanas de Somalia, el 17 de marzo anterior. Según las acusaciones de cuatro miembros de la tripulación que estaban a las órdenes de Polytzanopoulos, los polizones habían sido descubiertos un día después de que zarparan de Mombasa.

Los once polizones se habían escondido en una bodega de la nave y parece ser que fueron obligados a salir a base de insecticida. El capitán, por su parte, negó en rotundo que se utilizasen esos métodos para el desalojo y también que ninguno de los polizones fuera menor de veinte años.

Según el capitán, el hecho de arrojarlos por la borda obedeció a que habían llegado a amenazar la vida de los miembros de la tripulación, compuesta por griegos y paquistaníes.

Ante el Tribunal que juzga el caso, Polytzanopoulos alegó en su defensa que a los polizones se les entregaron chalecos salvavidas, con lo que se supone podrían alcanzar la costa a nado.

El capitán y tres miembros de su tripulación fueron encarcelados, acusados de haber lanzado al mar a once keniatas.

Turistas en barcos soviéticos

Madrid

Un total de 30.000 turistas viajaron a España durante el pasado año en los 442 barcos de bandera soviética que recalaron en los puertos españoles en dicho período. Estos barcos tienen capacidad para transportar entre 200 y 700 personas y durante los últimos cinco años se estima que nunca ha bajado de 400 el número de buques soviéticos que entran en puertos españoles anualmente.

Los turistas que usan estos buques proceden fundamentalmente de Finlandia, Suecia, Francia, Gran Bretaña, Alemania Federal y Alemania Democrática, Austria y Holanda, siendo sólo un 15 por 100 ciudadanos de la Unión Soviética.

Por su parte, los buques cuentan con tripulaciones totalmente soviéticas, así como el personal auxiliar de restaurantes, bares y otros servicios. Los puertos más visitados son Valencia, Barcelona, Vigo, Baleares y Canarias.

La flota atunera vasca, en busca del bonito en las islas Seychelles

JESUS MARIA EGAÑA, Efe. Las islas Seychelles son el nuevo paraíso del atún, por lo que algunos buques atuneros congeladores de la flota de Bermeo (Vizcaya) se encuentran faenando ya en sus aguas.

Según José Angel Angulo, gerente de la Asociación Nacional de Buques Atuneros Congeladores —ANABAC—, se estará en el océano Indico entre los años 1983 y 1988 y "en esos cinco años no dudamos que será para nosotros una experiencia positiva".

Seis barcos atuneros congeladores se encuentran en estos momentos en aguas de las Seychelles realizando considerables capturas de atún.

Se trata de los buques "Playa de Noja", "Euskadi Alai", "Naranco", "Alcarán", "Aladeiro" y "Txori Zuri". Este último accedió al Indico por el canal de Suez; los demás lo hicieron bordeando el cabo de Buena Esperanza.

La cuantía del tonelaje capturado por algunos de aquéllos es importante, unas 2.000 toneladas a primeros de mayo, si se compara con lo anteriormente capturado en las costas africanas.

Mientras tanto, el resto de la flota atunera de España continúa faenando en las costas africanas, a la espera de poder acceder al Indico.

Esta espera es lógica, ya que es primordial saber si los primeros en faenar en las Seychelles realizaban buenas capturas. En caso afirmativo, es lógico pensar que próximamente un 40 por 100 de la flota se desplace hasta dichas aguas.

Dentro del océano Indico, las Seychelles han sido el caladero más reclamado, debido a la experiencia francesa en dichas aguas, que ha sido muy positiva.

Prueba de ello es que la flota francesa de atuneros en la costa africana del Atlántico era de 34 buques y ha

quedado reducida ahora a ocho, ya que el resto se encuentra ahora en aguas del Indico.

Un importante elemento a tener en cuenta es que en los primeros meses de julio y agosto se da la temporada de los monzones. Por ello, los buques que se encuentren faenando en el archipiélago por esas fechas tienen dos alternativas. La primera es salirse de las coordenadas de los monzones e intentar pescar más al Norte o al Sur. La segunda, aprovechar el mal tiempo para efectuar reparaciones o las necesarias revisiones periódicas de los buques.

El hecho de que las Seychelles se vieran en el punto de mira de la ANABAC vino dado porque el Atlántico, habitual caladero de los atuneros, está virtualmente arrasado y congestionado con flotas pesqueras de otros países.

Por ello, en octubre de 1983 se firmó en Mahe, capital de las islas Seychelles, el convenio de pesca por el que se concedían licencias a 15 atuneros congeladores.

Como contrapartida, los atuneros con licencia deberán abonar un 5 por 100 de las capturas, entendiéndose que un 50 por 100 de la captura total del buque se realiza en aguas de las Seychelles.

Se da además la posibilidad de crear una sociedad mixta de pesca, con un 20 por 100 de capital español y el resto del Gobierno de las islas. La duración del contrato de pesca entre los dos países es de cinco años.

Según fuentes de ANABAC, la campaña de 1983 se cerró con un balance de 54.878 toneladas de atún para la exportación, lo que supuso unos ingresos de 8.266 millones de pesetas.

Este tonelaje se dirigió fundamentalmente a los mercados de Italia, Puerto Rico, Senegal y Costa de Marfil.—Efe.

Descienden las capturas, aumenta el valor de la pesca

Madrid

Las capturas de pescado fresco y la producción de los parques y viveros descendieron durante el pasado año en 97.823 y 4.168 toneladas, respectivamente, según datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

El valor total de la pesca aumentó en 18.497 millones y, por capítulos, el mayor aumento se produjo en el de pescado fresco, con una diferencia absoluta de 14.925 millones, seguido del congelado, con 3.107,4 millones.

El cuadro que recoge el detalle de la pesca desembarcada durante dicho año es el siguiente:

PESCA MARITIMA DESEMBARCADA (Millones de pesetas)		
	1983	Aumento
Pescado fresco	114.908,5	14.925,0
Pescado congelado	43.174,5	3.107,4
Parques y viveros ..	4.094,5	464,9
Total	162.177,5	18.497,3

Efe

Rentabilidad de los puertos españoles

Madrid

El puerto de Algeciras ha tenido unos ingresos de 1.498 millones de pesetas y unos gastos de 613, lo que supone una rentabilidad del 17,5 por 100 superior a la del pasado año, según fuentes de ANAVE. El segundo puerto menos rentable de España ha sido el de Sevilla, con un — 2,4 por 100 de rentabilidad. El puerto de la bahía de Cádiz se halla situado por encima de la mitad, con una ligera mejoría con respecto a 1982.

El segundo puerto más rentable fue el de Tarragona, con ingresos de 1.911 millones y gastos de 881 millones. Melilla obtuvo un balance bastante malo, ya que su rentabilidad negativa alcanzó 4,5 por 100. La facturación total de los puertos fue durante el pasado ejercicio de 30.531 millones de pesetas y tuvieron unos gastos de 18.809.

Fondo de garantía bancaria entre navieras

Madrid

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) estudia una aportación solidaria de fondos que facilite económicamente un mecanismo de garantía y saneamiento de los préstamos del sector.

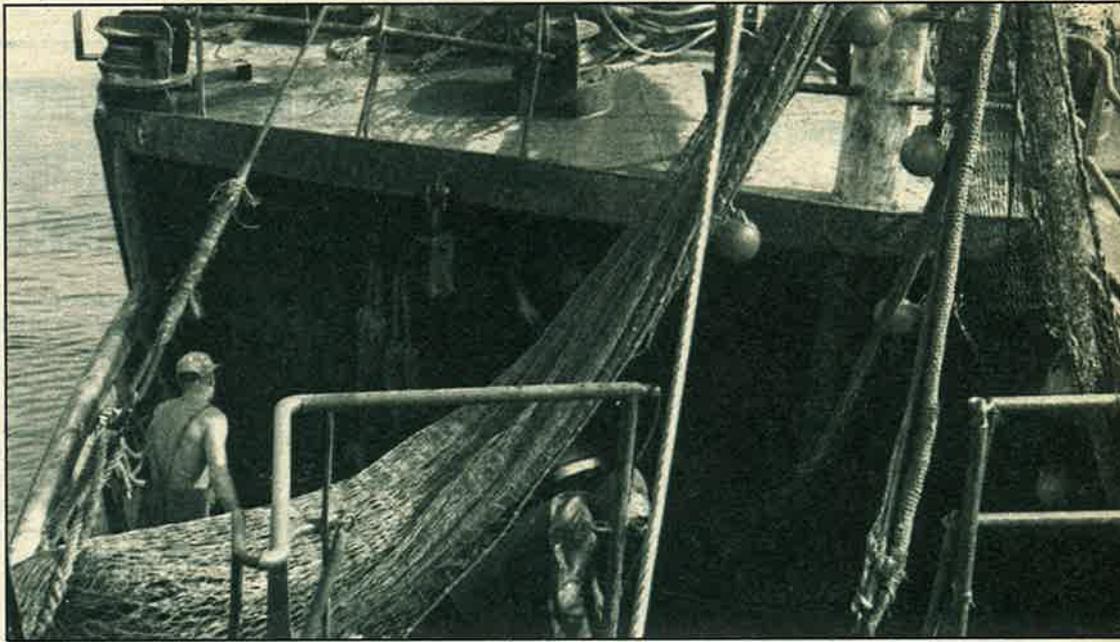
Esta aportación solidaria consistiría básicamente en contribuir con el Banco de Crédito Industrial a dotar un fondo por parte de las empresas navieras en un régimen voluntario de adhesión semejante al existente en el sector bancario.

Esta atención por parte de las autoridades económicas ha podido deberse al potencial marítimo español o a la importancia que ha adquirido la cartera de préstamos en el sector del Banco de Crédito Industrial.

Inmerso en los planes de reconversión, el presidente de ANAVE juzga inseparable la reconversión del sector naval con el relanzamiento de la actividad de la Marina Mercante. En su opinión, "siempre será mejor que la mano de obra resultante tras los planes de reconversión en este sector cuente con horizonte despejado de empleo".

Más a largo plazo, Fernández-Tapias, para el que muy posiblemente este año sea el último al frente de los navieros españoles, "a menos que no se cambien los estatutos de la Asociación", considera de vital importancia acometer soluciones para luchar contra otros "agravios", como normas para adquisición y reparación de buques, seguros y tripulaciones.—Efe.

Del día 10 al 15 de mayo se ha celebrado, en las dependencias del Instituto Español de Oceanografía en Canarias (IEO), la primera reunión del grupo de trabajo especial sobre los "stocks" de merluzas y gambas de la zona Norte del Comité para las Pesquerías del Atlántico Centro-Oriental (CPACO-COPACE-CECAF). La reunión estuvo presidida por el oceanógrafo director del Centro Costero de Canarias, don Jerónimo Bravo de Laguna Cabrera, y en la misma participaron científicos de Marruecos, Mauritania, Senegal, Portugal, Unión Soviética, Francia y de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).



Evaluación de los recursos pesqueros

Merluzas y gambas del Atlántico Centro-Oriental

JERONIMO BRAVO DE LA LAGUNA

LOS "stocks" de merluzas de la zona Norte del CPACO han sido estudiados previamente por dos grupos de trabajo (Tenerife, 5-9 junio 1979; Dakar, 15-17 octubre 1981), pero esta información era necesaria actualizarla, tomando además en consideración las gambas, especies que se capturan con las merluzas. Este aspecto es fundamental, ya que las medidas de regulación aplicables a la merluza podrían dificultar la pesca de la gamba. Por este motivo, el CPACO ha suprimido el grupo de trabajo de merluzas y lo ha sustituido por el de merluzas-gambas, cuya primera reunión es a la que estamos haciendo referencia.

En la zona considerada se encuentran tres especies de merluzas: merluza blanca (*Merluccius merluccius*), merluza senegalesa (*Merluccius senegalensis*) y merluza negra (*Merluccius cadenati* = *Merluccius polli*). La primera de ellas se encuentra a lo largo de las costas europeas y marroquíes hasta la latitud de cabo Blanco —frontera del antiguo Sahara español y Mauritania—. La segunda se comienza a capturar a la altura de Sidi Ifni y se distribuye por la plataforma y el talud continental africano hasta la frontera entre Senegal y Guinea Bissau (12° N.). La tercera especie la más meridional. Aparece a la altura de cabo Blanco y se encuentra hasta en el golfo de Guinea.

La distribución en relación con la profundidad está muy ligada con el ciclo de la especie. Estas merluzas se pueden encontrar hasta 1.000 metros de profundidad. Los ejemplares adultos se concentran durante la época de puesta en los bordes de la plataforma continental en profundidades comprendidas entre los 100 y los 200 metros. Después de la reproducción, éstos se desplazan hacia mayores profundidades, mientras que los jóvenes emigran a aguas más someras.

Se ha observado que dependiendo de la latitud geográfica hay diferencias de abundancia en relación con la profundidad. En el caso de la merluza senegalesa, las máximas concentraciones se encuentran entre 250 y 320 metros entre cabo Bojador y cabo Blanco, entre 130 y 200 metros de cabo Barbas a Cabo Timiris, de 150 a 250 metros de cabo Timiris a cabo Verde, y de 200 y 250 metros de cabo Verde a la desembocadura del río Casamance. Este fenómeno ha sido observado en diversas ocasiones en esta región y aparentemente está relacionado con los fenómenos de sugerencia de aguas profundas. Cuando las aguas frías invaden la plataforma continental se encuentran las merluzas a menos profundidad. A la inversa, en la época de recalentamiento de las aguas, las merluzas descienden hacia zonas más profundas.

Por otra parte, existe una clara

estratificación de los ejemplares de las distintas edades. Con carácter general se observa cómo los ejemplares más viejos están en aguas más profundas. No obstante, en el caso de la merluza europea se han detectado lugares donde se concentran juveniles de unos 10 centímetros de talla y donde la profundidad es mayor de lo que cabría esperar (100 a 200 metros).

En relación con las migraciones, se ha podido comprobar que éstas tienen lugar a lo largo de la costa. En los meses de verano, cuando se calientan las aguas, se produce un desplazamiento hacia el Norte de la merluza negra y la senegalesa. Al enfriarse aquéllas, el movimiento se hace en sentido contrario. Esto ha sido constatado por numerosas proyecciones realizadas en la zona y por la misma actividad pesquera.

Las especies de gambas de interés económico que se encuentran en esta zona son: la gamba blanca (*Parapenaeus longirostris*), el carabino (*Plesionaeus edwardsianus*), los alistados (*Aristeus antennatus* y *Aristeus varidens*) y el camarón (*Plesionika martia*). De todas éstas, la gamba blanca es la más importante por su abundancia, dando lugar a pesquerías mixtas con la merluza. Se encuentra en profundidades comprendidas entre los 50 y 500 metros, a lo largo de toda la costa de África Occidental, siendo especialmente abundante entre los 200 y 300 me-

tros, y observándose también el aumento de las tallas en relación con la profundidad.

Los principales países pesqueros de merluza y gambas en el Atlántico Centro-Oriental han sido España, Marruecos, Portugal, Polonia, Unión Soviética y Senegal, si bien, a excepción de los dos primeros, los demás han estado más especializados en la captura de merluzas. Las pesquerías españolas son las más diversificadas. A lo largo de las costas marroquíes han faenado tradicionalmente arrastreros, en las modalidades del trio y la baka, palangreros y volanteros. Más al Sur, en los caladeros saharianos, mauritanos y senegaleses, la mayor parte de los pesqueros españoles son arrastreros, congeladores o no, que pescan preferentemente las gambas y las merluzas negras y senegalesas, respectivamente.

Las pesquerías soviéticas y polacas se han desarrollado preferentemente a lo largo de las costas saharianas, mauritanas y senegalesas. Estas se basan en la modalidad de pesca al arrastre y no han estado especializadas en la captura de merluzas, formando parte estas especies de la pesca acompañante. En la actualidad ha disminuido la actividad de la flota polaca, nunca fue muy importante, y los soviéticos se han especializado más en la captura de especies pelágicas costeras como, por ejemplo, los chicharros.



La pesquería portuguesa de merluza negra y senegalesa fue muy importante hasta el año 1980. A partir del mismo ha sufrido una importante reducción porque la flota ha modificado sus especies objetivo, dedicándose en la actualidad más a la captura de espáridos (samás, brecas, chacaronas, sargos, etc.). Los barcos portugueses son principalmente arrastreros, aunque también hay algunos volanteros y palangreros.

Marruecos es el otro gran país pesquero de merluzas y gambas en esta zona. Desde 1972, su flota ha doblado el tonelaje y la potencia que tenía aquel año. La misma está compuesta de arrastreros y pequeños barcos artesanales que emplean palangres y artes de enmalle. A diferencia de la flota española, la flota marroquí faena preferentemente cerca de la costa, en profundidades inferiores a los 150 metros, por lo que la mayor parte de sus capturas están compuestas de juveniles.

La importancia pesquera de Mauritania y Senegal en estas pesquerías es pequeña. Los únicos barcos que las practican son los que los hacen en el marco de las empresas mixtas.

Los principales países que pescan la merluza europea son Marruecos y España. Las capturas marroquíes son del orden de las 2.000 a 2.500 toneladas por año. Las españolas han oscilado en los últimos años entre 3.000 y 5.500 toneladas. Por lo

que se refiere a las merluzas negra y senegalesa, las capturas españolas disminuyeron regularmente hasta 1978 de 28.000 a 11.000 toneladas. A partir de este año han vuelto a aumentar hasta las 20.000 toneladas de 1982. Desde 1979 constituyen del 60 al 85 por 100 de la captura total de merluzas negra y senegalesa. Las capturas soviéticas aumentaron progresivamente de 200 toneladas en 1964 a 79.000 toneladas en 1974. A partir de ese año han vuelto a descender hasta las 8.600 toneladas de 1982. Como indicamos anteriormente, ello se ha debido a una modificación de las especies objetivo. Por último, Portugal llegó a pescar 15.000 toneladas en la década de los sesenta. Últimamente también ha cambiado las especies objetivo, por lo que sus capturas de merluzas ha descendido a 172 toneladas en 1983.

Por lo que se refiere a las gambas, las capturas marroquíes ascendieron de unas 800 toneladas en 1977 a 1.200 toneladas en 1982, alcanzando el record de 1.600 toneladas en 1983. Las capturas españolas de 1981 y 1982 han sido 5.600 y 6.500 toneladas, respectivamente, en aguas marroquíes y de unas 6.000 toneladas en las senegalesas.

El grupo de trabajo intentó evaluar estos "stocks" aplicando modelos de producción y analíticos. En el primer caso, éstos se basan en los datos de actividad de la flota (captu-

ra, esfuerzo pesquero, zonas de pesca). Desgraciadamente, los datos disponibles no permitieron, por diversas razones, obtener conclusiones por medio de este tipo de modelos, por lo que la labor del grupo se centró en el estudio con los modelos analíticos, que se basan en parámetros determinados a partir de los muestreos biológicos de las especies consideradas, además de los datos de producción.

En primer lugar, el grupo estudió las distribuciones de frecuencia de tallas capturadas por los arrastreros marroquíes y las distintas modalidades de pesca españolas. En éstas se observa cómo hay una gran diferencia en los esquemas de explotación de uno u otro arte, entre la malla de 40 y 60 mm. en el arrastre y entre los arrastreros marroquíes y los españoles que faenan con malla de 40 mm. Se aprecia cómo el reclutamiento se produce con 14 centímetros, que equivale teóricamente a 1,2 años, para la malla de 40 mm. En el caso de la pesquería que usa malla de 60 mm., el reclutamiento se produce hacia los cinco a seis años de edad, que es muy superior a la que teóricamente correspondería a dicha malla. Ello indica que como los barcos que la utilizan faenan en aguas más profundas, el aspecto zona de pesca es más importante que el de la malla. Por esta razón, en esas profundidades un cambio de malla ten-

dría poco efecto y no sería rentable.

El análisis conjunto de todas las curvas de capturas españolas y la marroquí indicó que se produce un máximo a los 1,25 años de edad. En el caso de la segunda, se observó cómo la captura está basada sobre ejemplares muy pequeños, y que la captura de los medianos prácticamente no se produce porque posiblemente han emigrado a zonas más profundas, donde son pescados por la flota española.

Otra aproximación a la determinación del estado de explotación se realizó por medio de lo que técnicamente se denomina un análisis de cohortes. Este mostró cómo de los dos componentes de mortalidad que afectan a un "stock" de peces —la mortalidad natural y la mortalidad por pesca—, el segundo varía extraordinariamente con la edad. Es decir, se apreció cómo la mortalidad por pesca crece en los ejemplares comprendidos entre 45 y 70 centímetros —debido posiblemente a la acción conjunta del arrastre de 60 mm., la volanta y el palangre—, y muy especialmente entre 12 y 18 centímetros. Dependiendo del valor de mortalidad natural que se elija, el resultado muestra una sobrepesca de mayor o menor magnitud. En cualquier caso, la captura de ejemplares excesivamente jóvenes de merluza blanca produce una situación de so-

(Sigue en la pág. 28)

(Viene de la pág. 27)

brepesca en la zona y cualquier aumento de la edad de primera captura produciría aumentos sensibles en los rendimientos. Esto sería válido incluso para la flota marroquí, que captura una parte del "stock" que posteriormente emigra hacia aguas más profundas.

El grupo de trabajo realizó el mismo tipo de análisis con los datos disponibles sobre la merluza negra y la senegalesa. Estos corresponden exclusivamente a las flotas españolas y portuguesa. En este caso se ha observado cómo la edad de reclutamiento (tres años) es inferior a la de la merluza europea (cuatro-cinco años) en el arrastre. Este desfase también tiene lugar en las volantas, donde la edad de pleno reclutamiento es de seis años para las merluzas negras y senegalesas y ocho años para la europea. Dado que ambas pesquerías de arrastre usan mallas similares y que las de volanta emplean la misma, estas diferencias se deben a los distintos crecimientos de estas especies.

El análisis de cohortes mostró cómo la mortalidad debida a la pesca es pequeña para los ejemplares más jóvenes (uno-dos años), grande para los de cuatro años y excesiva para los de ocho años. Este análisis debe ser considerado con mucha precaución, ya que faltan datos sobre la estructura de tallas de la flota soviética que, aunque nunca ha tenido a la merluza negra como especie objetivo, sí la ha capturado en grandes cantidades como especie acompañante. En cualquier caso, el grupo de trabajo llegó a la conclusión de que este "stock" no sufre una situación de sobrepesca debido a que el reclutamiento ha crecido estos últimos años y la mortalidad por pesca ha disminuido extraordinariamente en relación con el período 1973-1976.

Durante la reunión se presentaron datos marroquíes y españoles sobre las mejores medidas de gestión del recurso de merluza europea. La información marroquí confirma que las mallas que se han utilizado son demasiado pequeñas y que el esfuerzo pesquero aplicado ha sido excesivo. Los análisis españoles contemplan conjuntamente los dos recursos de merluzas y gambas, tanto desde el punto de vista de la captura en peso como de su valor en pesetas. Estos análisis consistieron en determinar los efectos de eventuales cambios de malla, llegando a la conclusión de que las pérdidas económicas que se producirían al pasar de 40 mm. a 50, 60 y 70 mm. oscilarían entre un 25 y un 60 por 100 del valor de estas especies en 1983.

El grupo examinó esta información y llegó a la conclusión de que lo fundamental es proteger a los juveniles de merluza. Esta protección no tiene por qué ser a través de aumentos de malla, sino que también se puede alcanzar limitando el exceso a la zona costera y a aquellas de concentración de juveniles.

Finalmente, se determinó la labor a desarrollar antes de la próxima reunión, emitiendo diversas recomendaciones sobre la metodología a seguir.

La temporada de pesca de la anchoa está en pleno apogeo. A pesar de tener esta buena excusa, también queríamos comprobar cómo es la vida de esos anónimos pescadores que de vez en cuando se enfrentan a los disparos de las cañoneras francesas. Con estas intenciones nos embarcamos en el *Albacora-siete*, uno de los barcos que forma parte de la flotilla bilbaína con base en Bermeo.

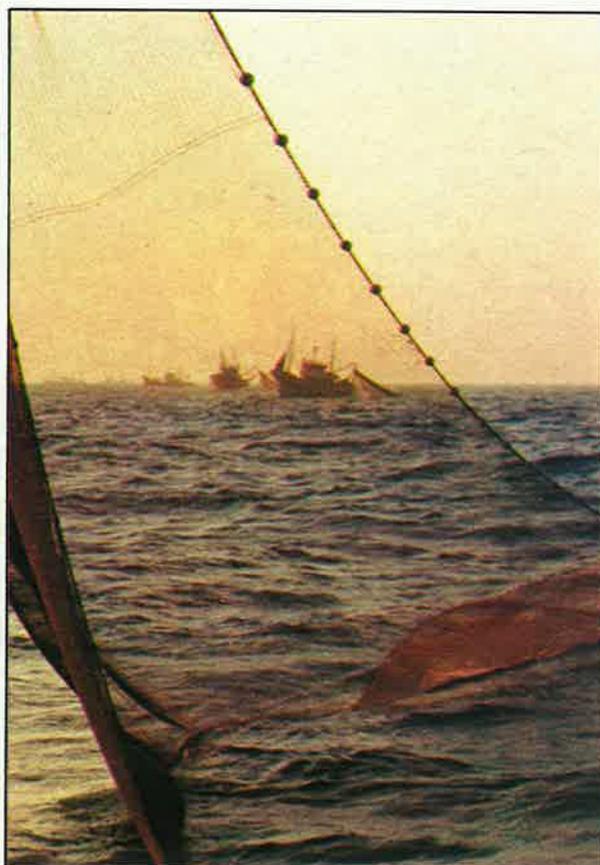
Embarcamos con la flota bilbaína

ASI SON LOS PESQUEROS QUE FAENAN CERCA DE FRANCIA

JUAN MANUEL BARBERA/COVER

"Los ciclos piscícolas marcan la vida de los pescadores de bajura. La anchoa se acerca a las costas españolas y francesa durante los meses de febrero y junio".





EL principal problema con el que se enfrentan los pescadores es el de los ciclos de la pesca. Debido a su carácter estacional, el periodo comprendido entre finales de febrero hasta últimos de junio es el ideal para este tipo de capturas. Ahora bien, todo esto depende del ciclo piscícola con el que nos enfrentamos. Se ha observado, por ejemplo, que la anchoa tiene unas etapas definidas de épocas altas y bajas oscilantes alrededor de veinte años, pero no se sabe por qué. Dentro de ellos se registran, asimismo, otros menores, que revelan sus caracteres máximos y mínimos. De tal forma que al unirse los niveles mínimos de ambas variables se producen épocas de escasez muy importantes como el ocurrido en el bienio 1977-78. Desde el año 82 se observó un alza importante y este año está previsto que las capturas sean muy importantes.

La propia idiosincrasia de esta especie marina marca el ritmo de las capturas. La anchoa es una variedad migratoria que en esta época del año viene hasta las costas españolas y francesas para reproducirse. Al principio de la temporada, los barcos han de llegar muy cerca de las costas francesas para realizar su trabajo y la marcha puede durar veinticuatro horas seguidas. A finales de mayo o primeros de junio, los bancos pesqueros se encuentran mucho más cerca de las costas españolas y la anchoa puede localizarse en apenas cuatro o cinco horas de viaje.

En nuestra travesía la suerte nos acompañó y el buen tiempo reinante facilitó el trabajo de los pescadores que no necesitaron, a lo largo de la aventura, trabajar de noche. Hay que señalar aquí que una de las características principales de esta especie es que se suele capturar de noche.

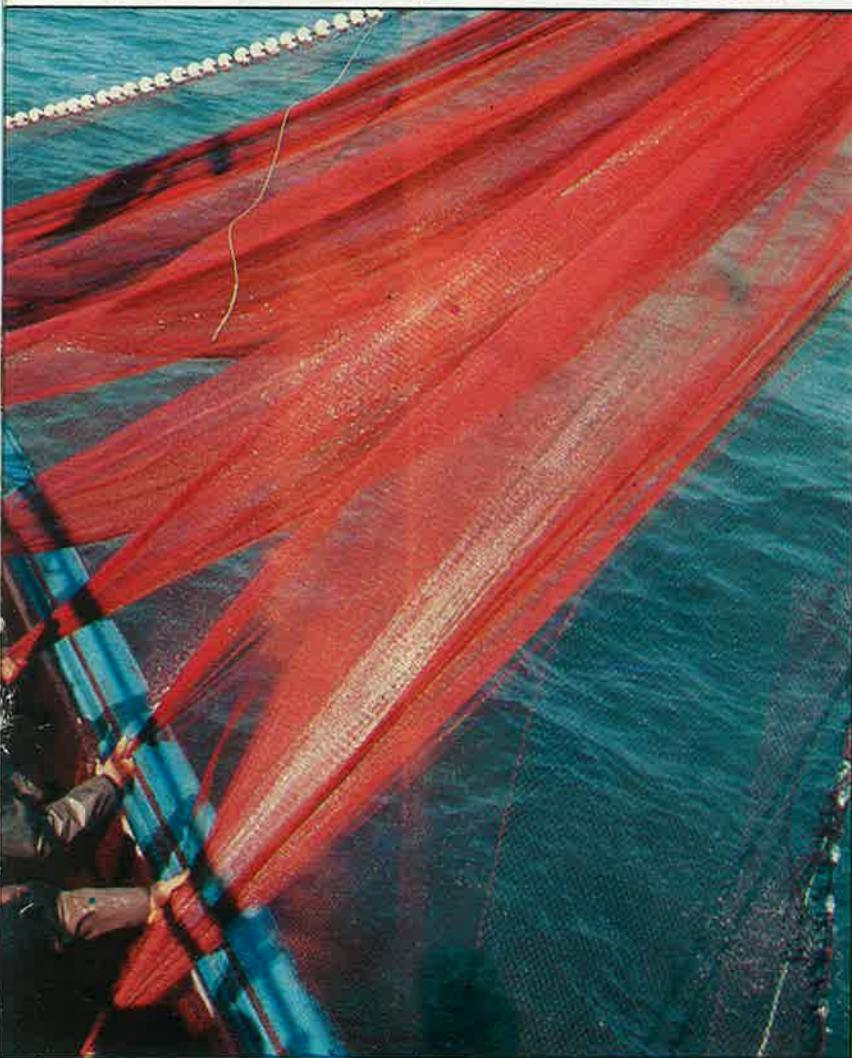
Los barcos empleados por esta flota de bajura alcanzan unos 11 nudos de velocidad máxima y una autonomía de unas 200 millas. Vienen a medir unos 25/30 metros de eslora total y sus cascos son de madera. Pueden acoger en sus bodegas hasta 20 toneladas de pescado, aunque lo normal, y debido a un acuerdo tácito entre los diferentes patrones, las capturas tienen el tope máximo de 6.000 kilos por embarcación y día. Dos motivos fundamentales han impulsado a tomar estas medidas: por un lado, proteger los precios, y, por otro, evitar un arrasamiento de la especie.

Las embarcaciones de altura suelen diferenciarse por llevar unos barcos de mayor eslora, motores más potentes, mayor capacidad de carga, casco de hierro y realizar el tipo de pesca de arrastre.

Todo estaba tranquilo en los barcos. Los pescadores fumaban algún pitillo, remendaban alguna red y preparaban los aparejos. Pero toda esa aparente actividad se rompió a las quince horas de navegación. El sonar empezó a dispararse y esa fue la señal que puso a todos en movimiento. Nos hallábamos ante un gran banco de anchoas y había que actuar rápidamente. "Si hubiera sido de noche —nos dijo uno de los pescadores— hubiéramos tenido que enfocar el lugar con los reflectores para que los peces se concentrasen en la superficie y nuestras redes entraran en acción".

Antes de relatar el movimiento que se registra cuando aparece una cantidad de anchoas así, hay que señalar que el sonar de barrido lateral —sustituto de los antiguos ecosondadores— tiene la ventaja sobre sus antecesores de contar con un radio de acción superior y controlar los alrededores del barco en forma circular, al contrario de lo que sucedía con el ecosondador, que sólo localizaba los peces cuando se estaba encima de ellos.





Arte de cerco

El arte de cerco es el sistema de pesca empleado por las embarcaciones de bajura y consiste en dejar caer la red por el lado de babor. Una vez en el agua, el barco emprende la marcha a toda máquina para evitar que la red se enrolle. Hecho esto, se emprende un viraje circular hasta lograr que la red forme una circunferencia completa, tras lo cual, y mediante un dispositivo manual, se cierra el fondo, con lo que queda de forma similar a una bolsa.

Tras esto se va recogiendo la red mediante el halador o torno eléctrico hasta que se sube al barco. Si la captura es importante la "bolsa" se queda en suspenso y con unos embudos metálicos que se llaman "salabardos" se van recogiendo los peces en pequeñas cantidades. Las anchoas —en este caso— se depositan en unos cajones que hay en cubierta y que tienen la finalidad de impedir que el pescado se amontone y se corra la carga, con el consiguiente peligro para la estabilidad del barco. Una vez hecho esto, se bajan a la bodega, donde se almacenan en cajas con hielo para su perfecta conservación. La mayoría de las capturas realizadas van a parar a la industria conservera.

En esta primera "andanada" no llegamos al límite de esos 6.000 kilos permitidos y siguió la búsqueda. Pero la momentánea tranquilidad se rompió de nuevo. Esta vez la maniobra se realizó en conjunto (recorde-

mos que íbamos un grupo de cinco barcos), y fue mucho más impresionante y peligroso. De pronto localizaron otro gran banco de anchoas. Las máquinas del *Albacora* se pusieron a toda marcha. Detrás de nosotros, y lanzando redes, otras embarcaciones hacían las mismas maniobras circulares a muy pocos metros de separación. Creíamos que aquel laberinto de redes y barcos iba a acabar mal, pero no fue así. Al contrario, la pesca fue abundante, y como unos barcos cogieron más cantidad que otros, nos la repartimos para equilibrar la carga a los 6.000 kilos preceptivos por nave.

En todo el litoral cantábrico hay del orden de 350 barcos con licencia para faenar y la mayoría de ellos pertenecen a los puertos de la Comunidad Autónoma Vasca. Estas flotas de bajura rotan sus actividades. Cuando a finales de junio se acaba la pesca de la anchoa, se dedican a la captura de bonito con cebo vivo o artificial y, desde luego, con caña. Para ello hay unos días en los que se cambian los aparejos y se adaptan a la nueva situación. El bonito dura hasta octubre y el resto del tiempo se dedican a la pesca de otras especies de fondo, pero siempre con anzuelo.

La calma y la felicidad se registraban claramente en los rostros de los pescadores a nuestra vuelta a Bermeo. La pesca había sido muy buena, el tiempo acompañó la faena y no tuvimos ningún problema digno de reseñarse. Atardecía y el salitre impregnaba el aire. Bermeo estaba radiante.

LA LUCHA HOLANDESA CO

Holanda es una nación que desde sus primeros tiempos ha tenido un problema constante: su falta de espacio físico y tierra firme. Su afán por ir ganándole tierra al frío y tempestuoso mar del Norte ha sido lucha durante años.

Los holandeses, desde tiempos ancestrales, han ido construyendo diques y recuperando tierra. Si no fuera por su esfuerzo podría asegurarse que dos veces al día al menos, la mitad de este país se vería inundada por agua salada. Su costa actualmente se encuentra protegida por más de 1.000 kilómetros de diques marítimos.



"EL PLAN DELTA"

ACABARA CON LAS CATASTROFES Y LA SALINIZACION DE LAS TIERRAS DE CULTIVO



NTRA EL MAR DEL NORTE



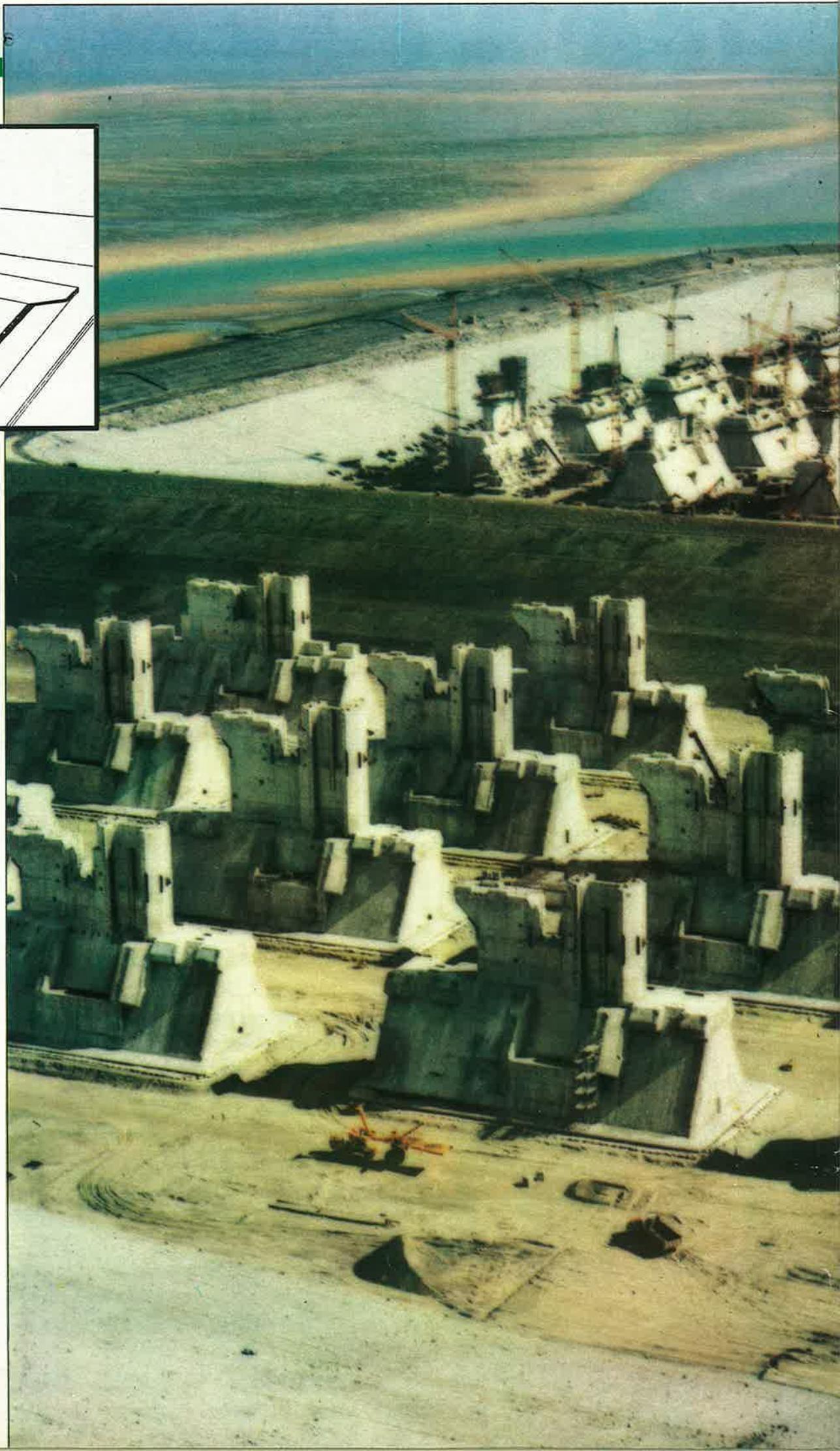
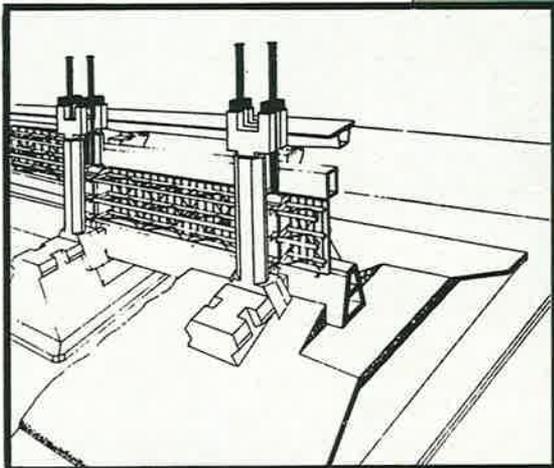
Estas son las fortificaciones construidas en el siglo XIV, que protegen la entrada del puerto holandés de Zieriksee.

TEMPESTADES O EL AZOTE DE UN PUEBLO

Mapa de la costa Sudoeste de Holanda, con indicación de las obras del "Plan Delta".

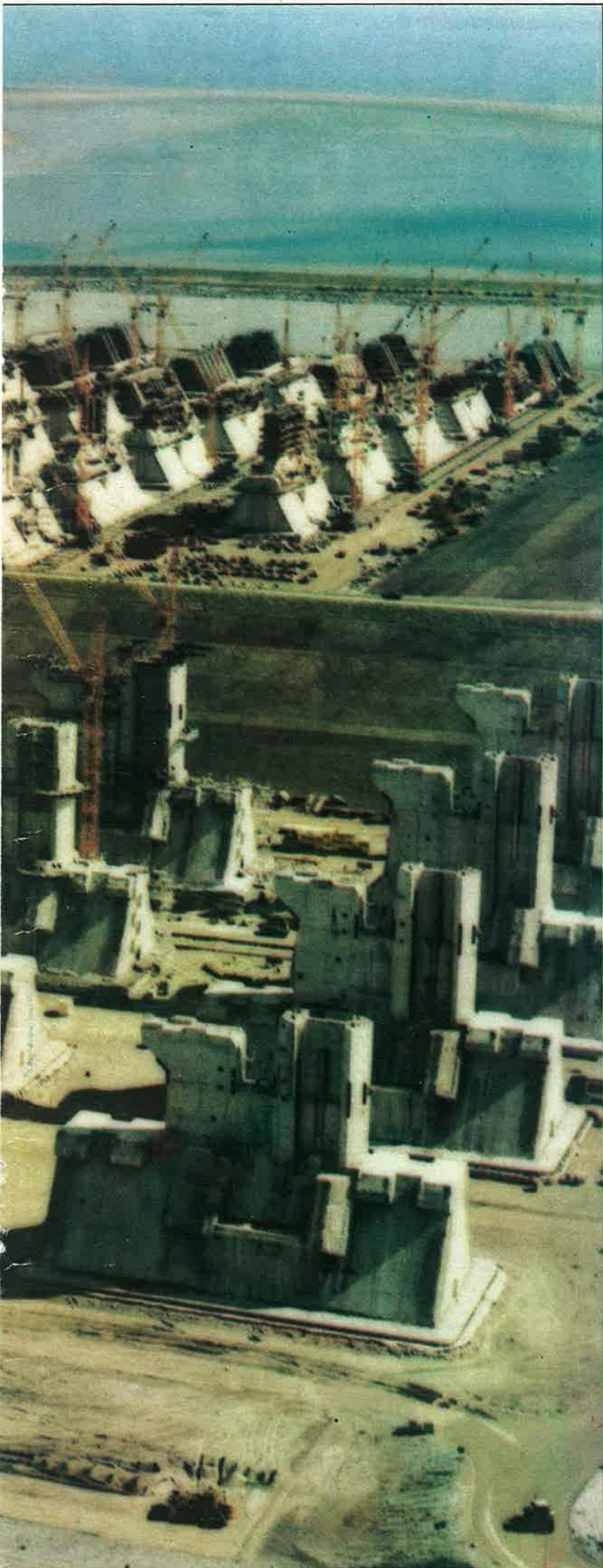
EL día 1 de febrero de 1953, Holanda sufrió uno de los más duros golpes de su historia. Una tempestad, con mareas hasta aquel día desconocidas, atacó amplias zonas del Sudoeste, quedando inundado el 8 por 100 de la extensión del país y con un balance sobrecogedor de víctimas: aproximadamente unas 2.000 personas murieron. Los daños materiales, de incalculable valor, dejaron a esta nación sumergida en la economía europea. Los diques de que hasta el momento disponían no pudieron contener la furia del mar del Norte.

El Gobierno, ante tamaña catástrofe, concibió un drástico e inteligente plan para acabar de una vez por todas con estos desastres. La idea consistía en construir poderosas barreras que abarcaran las desembocaduras de los ríos y los brazos de mar al Sudoeste, con excepción de aquellos por los que se daba acceso a los puertos de Rotterdam y Amberes. Lo que se traduciría en un aislamiento de los diques a lo largo de las costas internas de las diversas islas, y así las márgenes del estuario quedarían fuera del alcance del mar del Norte, acortando la costa marítima



Esta es una vista de la denominada Isla del Trabajo, en donde se están construyendo los pilares para la formación de la barrera de contención y que es una atracción turística.

EL PLAN DELTA



Puente de Zelandia, uno de los más largos de Europa, cinco kilómetros.

holandesa en unos 700 kilómetros.

Además, todas las defensas costeras del resto del país serían fuertemente reforzadas, ya que el nivel del océano sube lentamente y las tierras van hundiéndose paulatinamente. El proyecto estaba en la mente de todos, ¿pero de qué manera podría ser llevado a cabo?

“EL PLAN DELTA”

Los expertos en la materia y los técnicos estudiaron diversos planes, hasta que por fin se decidió emprender la mayor obra de ingeniería hidráulica acometida hasta el momento; el proyecto se denominó “Plan Delta”. Nombre que tuvo su principio en que en esa región holandesa formaban dos grandes deltas los ríos europeos Rin y Mosa, trazando en el mar una auténtica red de desembocaduras.

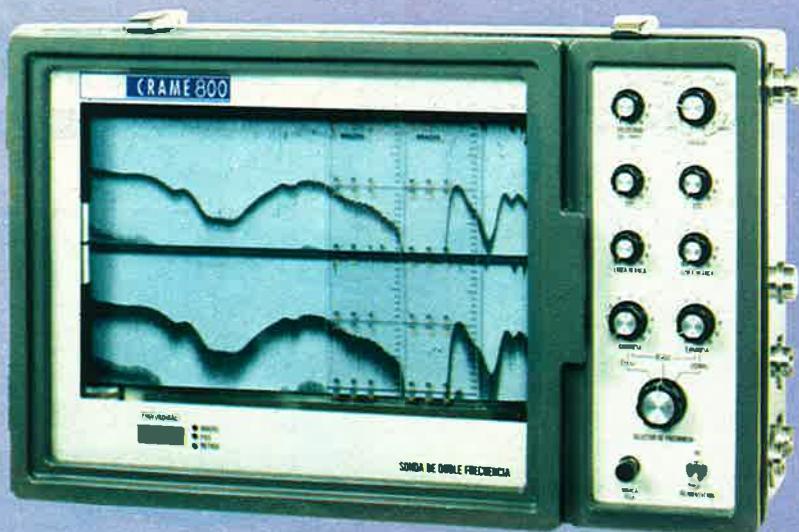
En 1961 fue cerrado el brazo de mar más angosto, cuya longitud era de dos kilómetros y medio y que unía las islas de Walcheren y Beve-

land Meridional. En una década, tres de los cuatro brazos de mar fueron provistos de diques de contención.

Ya hace diez años, un sofisticado sistema de control hidrológico fue puesto en funcionamiento. En 1971, el brazo de mar más septentrional fue cerrado por una barrera de cuatro kilómetros y medio de largo, con un conjunto de esclusas con un kilómetro de extensión.

Para los aficionados a los datos podemos añadir que durante los catorce años que duraron estas obras se instalaron un total de 22.000 estacas de hormigón, clavadas en el lecho marino. Que el conjunto de esclusas posee 17 aberturas, cada una de las cuales está provista de dos portones de acero que se abren únicamente cuando el flujo excesivo de los ríos Rin y Mosa exige que las aguas sean descargadas en el mar del Norte.

Generalmente las compuertas corredizas están cerradas atajando el mar, y los ríos desaguan a través de la nueva vía navegable, que une el



SONDAS

Modelo **CRAME-800**, especialmente diseñada para la detección de peces pelágicos y de fondo, de 1 kw. 800 brazas de alcance y trabajo simultáneo en 28 y 200 KHz.

Otros modelos para cualquier clase de pesca, incluidas sondas de red y de presentación TRC en color.



RADIOGONIOMETROS

Automáticos en la banda de 27 MHz., modelo **CRAME-27**.

Elemento casi imprescindible en la pesca del palangre, además de los usos normales.

Disponibles equipos para BLU y VHF.



RADIOTELEFONOS DE VHF

De 25 watios, con 55 canales internacionales y posibilidad de canales privados.

Versión para comunicaciones simplex, semidúplex, dúplex.



NAVEGACION POR SATELITE

Modelo automático **Navimate 309**.

También receptores para coberturas Omega, Loran y Decca Navigator.



RADARES

Modelo **Kyoritsu ME-315X** para 72 millas de 10 kw. y pantalla de 10".

Otros modelos disponibles para cubrir cualquier necesidad.

CRAME

Santa Engracia, 31 - MADRID-10
Tel.: 448 78 00 - Télex: 23686

EL PLAN DELTA

Vista general del "Plan Delta".

puerto mayor del mundo, Rotterdam, con el mar.

UNA BARRERA ANTITEMPESTADES

El final de la gran obra de la ingeniería hidráulica era sin duda la construcción del dique en el escudo oriental. Su estuario alcanza profundidades de hasta 40 metros en algunos lugares. Su ancho es de nueve kilómetros, con zonas de corrientes realmente traicioneras. Primero se construyeron tres islas artificiales en lugares de escasa profundidad, dos de las cuales estaban unidas a través de un dique de unos cuatro kilómetros de extensión. Este cerramiento al mar del Norte desató ciertas corrientes adversas, debido fundamentalmente a la opinión de los pescadores, cuya forma de vida dependían al cien por cien del cultivo de la ostra y el mejillón, así como de la captura de diversas especies en el estuario.

Finalmente se acordó construir una barrera que sería cerrada únicamente en el caso de que hubiera una pleamar altamente peligrosa, poniéndose a salvo así la población y salvaguardando el medio ambiente y la industria pesquera.

Así, y con múltiples polémicas, se empezó a construir, sin que las grandes compuertas quedaran cerradas, a excepción de la existencia de un peligro inminente. La región estaba a salvo.

La barrera protectora, la gran barrera, consistirá en 66 pilares de hormigón, cada uno de los cuales estará apoyado sobre una base de 20 por 50 metros, con alturas que variarán entre los 32 hasta los 40 metros. Entre los pilares irán 63 compuertas corredizas de acero, cada una de las cuales con un ancho de 42 metros.

Los pilares de unos 40 metros de altura a los que antes hacíamos mención pesan 18.000 toneladas cada uno y su altura puede compararse con las torres de las iglesias de la región.

En la madrugada del día 11 de agosto del pasado año 1983 se colocó el primer pilar de la barrera rompeolas en el canal Hammen. La gran obra entraba ya en su fase final, calculándose que para mediados o finales de la actual década de los ochenta estarán tocando a su fin y que representarán para Holanda uno de sus logros más importantes de cara a la defensa del terrible mar del Norte. Sus tierras agrícolas ya no correrán más peligros y quedarán por siempre libres de la salinización.



"EL CARDIUM".— El Cardium" es un pontón que mide 82 por 86 metros. Lleva en proa una viga con doble fila de bocas de succión, mientras que en popa porta el equipo para desarrollar la carpeta de fundación. En una hora y media es capaz de sacar 12.000 metros cúbicos de arena y grava, colocando al mismo tiempo la carpeta en el fondo marino.



"EL OSTREA" COLOCA LOS PILARES.

Este buque, "El Ostrea", de 80 metros de eslora, 47 de manga y altura de cubierta de 12,5 metros, puede colocar los pilares de los muros de contención en el lugar y posición exacta. Cuenta la ayuda de un pontón, el "Macoma", que permite ser anclado en la posición correcta, mientras que el buque izador puede amarrar a su proa.

ARISTEUS 84

Nuevo caladero de pesca en el talud continental del canal Alicante-Ibiza

Muy amplias son las posibilidades que se plantean en una campaña de prospección pesquera, cuando se dispone de los elementos adecuados de trabajo, aplicados a esta rama de la investigación biológico-pesquera:

Estudios de distribución de los recursos marinos.

- Estudios de partes de los recursos totales.
- Pescas exploratorias.
- Límites de distribución de especies de interés.
- Estudios batimétricos relacionados con la pesca.
- Experiencias de optimización y aprovechamiento integral de las capturas.

Y así, muchos más.

Aunque la exploración y la pesca de prospección se efectúan siempre con una finalidad, sus objetivos pueden ser de carácter general, e incluso muy general. Hemos visto cómo en la historia de la investigación biológica de la mar se presentaba, como uno de los fines fundamentales de las primeras expediciones oceanográficas, determinar los límites de la vida misma.

MIGUEL MASSUTI OLIVER

EN lo que a la pesca se refiere, se pueden hacer estudios exploratorios generales para determinar los límites de distribución de las especies de interés económico potencial.

Estas actividades pueden, y a veces deben, ser combinadas con otras, principalmente estudios batimétricos, con la finalidad de obtener informaciones previas que faciliten el aprovechamiento integral de una determinada zona para las flotas pesqueras locales.

ORIGENES DE LA PESCA EN EL TALUD MEDITERRANEO

Se han planteado en el Mediterráneo, en general, situaciones críticas en relación a la pesca demersal, de fondo. Las pesquerías demersales, años atrás base de una floreciente industria, que se incrementó coincidiendo con los primeros síntomas de sobrepesca en la plataforma continental, con el descubrimiento, para la pesca, de los fondos del *talud continental* (entre 200 y 1.000 metros de profundidad) que se creían improductivos. Coincidiendo, y como consecuencia de la edición de las CARTAS DE PESCA del *Instituto español de Oceanografía*, para el Mediterráneo, se alcanzaron las más altas cotas de rendimiento, con la iniciación de la quizá más importante pesca del Mediterráneo, la de la *Gamba rosada* de profundidad (*Aristeus antennatus* Risso).

Al poco tiempo, este hecho condicionó un aumento extraordinario, así como una renovación de las flotas pesqueras de arrastre, añadiendo nue-

FICHA TECNICA DE LA CAMPAÑA

Buque

B/O "Odón de Buen", del Instituto Español de Oceanografía, con base en Palma de Mallorca. Esloira, 22,5 metros; TRB. 85; CV., 450. El arte de pesca utilizado y su aparejo son los usuales en la pesca industrial en el talud.

Equipo científico

Miguel Massuti. Oceanógrafo y jefe del Departamento de Biología Pesquera. IEO.

Miguel Durán. Oceanógrafo. Director del Centro Oceanográfico de Baleares. IEO.

Juan Miquel. Ingeniero electrónico. Centro Oceanográfico de Baleares. IEO.

Isabel Roca. Bióloga del Departamento de Zoología. UB.

Javier Gilabert. Biólogo del Departamento de Zoología. UB.

José Martorell. Biólogo. Comunidad Autónoma de Baleares.

Enrique Daroca. Preparador del Centro Oceanográfico de Baleares. IEO.

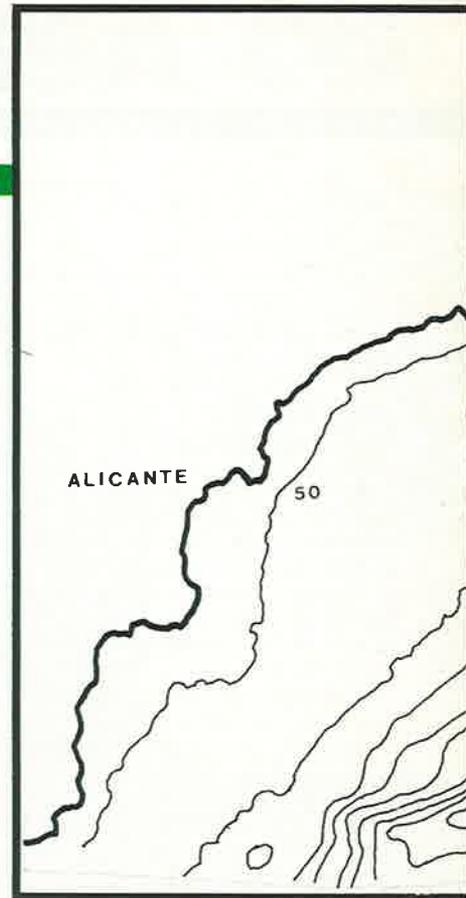
Tripulación del buque

Mariano Serra. Patrón. Francisco Capó. Motorista 1.º.

Antonio Jaume. Motorista 2.º.

Alejandro Tárrega. Marinero.

Manuel Calafat. Marinero.



Resultados d



vas unidades más modernas y mejor pertrechadas, pero sobre todo más potentes. Todo ello, si se hubiera unido al desguace de las unidades más viejas que existían en la pesca litoral por aquel entonces, y sustituidas por los nuevos barcos construidos para acceder a estos fondos de talud, hubiera descongestionado la sobrepesada plataforma continental. No ocurrió así. Se creó una nueva flota pesquera: las "Gamberas", pero subsistió la antigua flota en su totalidad.

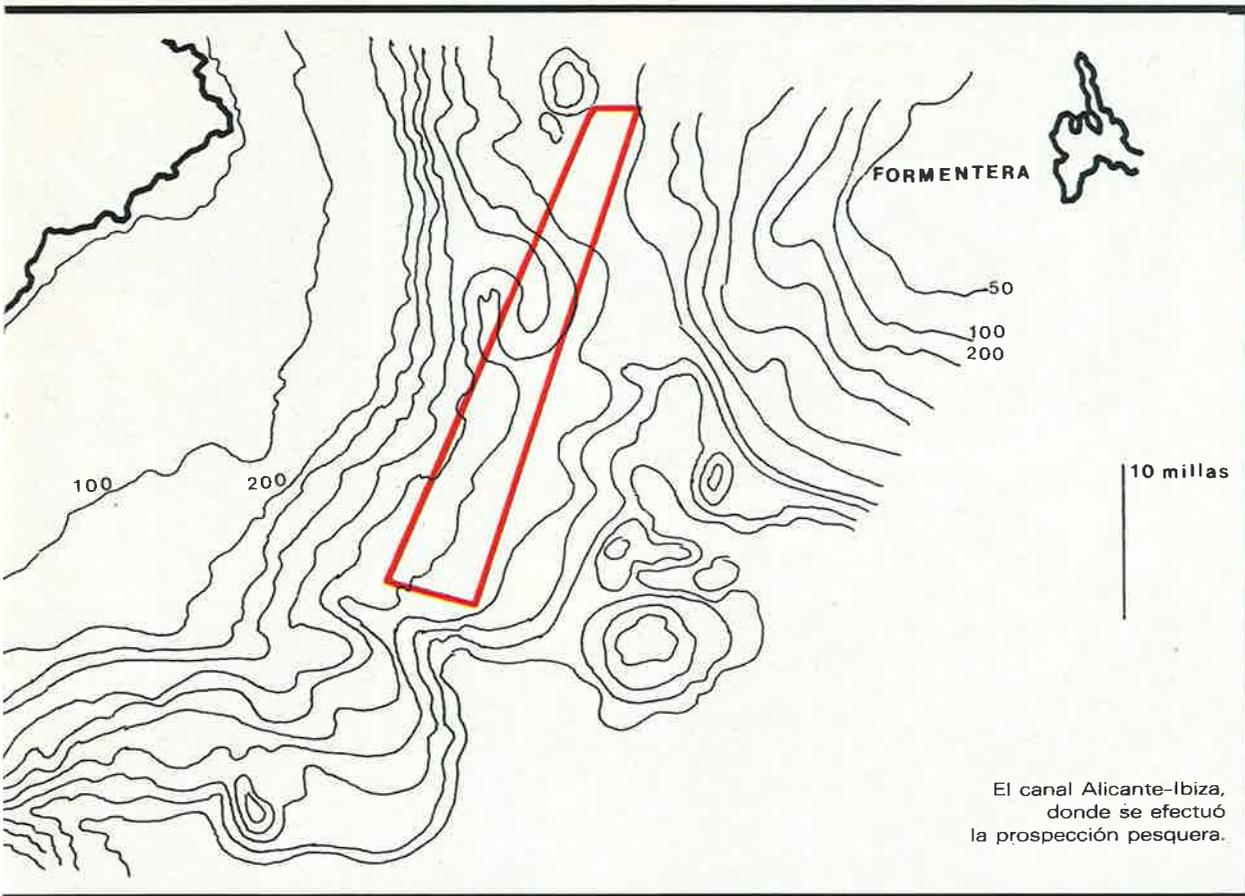
En aquellas fechas —1958— faltaba, hasta cierto punto, la experiencia, que hoy sí tenemos, de que ni siquiera los fondos de pesca más prometedores y de mejor rendimiento no son inagotables sin un control estricto ya desde el momento de iniciarse la explotación.

Las pesquerías demersales están, hoy por hoy, sometidas a un esfuerzo que sólo es rentable por la excepcional calidad y cotización de las capturas en los mercados, nunca por los volúmenes de captura, que son cada vez más bajos.

El aumento de las potencias de los barcos, así como de sus posibilidades de pesca, favorecen la exploración, con vistas a su aprovechamiento inmediato, de *nuevas zonas de pesca* en aguas profundas, en el propio caladero nacional, para así incorporar nuevas posibilidades de trabajo a las flotas pesqueras locales.

LA CAMPAÑA DE PROSPECCION PESQUERA "ARISTEUS 84"

Era el objetivo preferente de esta campaña ("Aristeus 84") tratar de ampliar las áreas de pesca en la zona del Canal Alicante-Ibiza, en cuyos



puertos existe una potente y bien per-
trechada flota.

Para lograr este objetivo, trazamos
en primer lugar el esquema de la Carta
de Pesca, basándonos en datos
propios y de una antigua campaña
del viejo B/O "Xauen" que habíamos
realizado tiempo atrás y que nos
mostraba la existencia de una zona
aplayerada en mitad del Canal.

Batimetría de la zona

Las características de la *talud conti-
nental* en esta región son las siguien-
tes:

Pendiente poco acusada y con ve-
riles amplios orientados N-S, no so-
brepasando los 800 metros de pro-
fundidad en la zona Norte y Oeste, en
sus enlaces con el talud de Alicante y
de Formentera. Se presenta como una
amplia zona aplayerada en mitad del
canal, con un máximo de 850 metros
de profundidad.

Situaciones de los arrastres exploratorios

La zona explorada mediante pes-
cas de arrastre controladas metro a

e la campaña de prospección pesquera



Copos de una pesca
experimental
a bordo.

Muestra de gamba rosada
capturada en el canal
Alicante-Ibiza.

Buen ejemplar de rape, característico de los fondos no explotados del talud continental.

metro presenta las siguientes características:

Zona de arrastre en el sector Norte, con las siguientes situaciones:

Situación de calada: 38° 47.0 N.
0° 48.0 E.

Situación de virada: 38° 31.89 N.
0° 42.83 E.

Situación de calada: 38° 47.0 N.
0° 46.0 E.

Situación de virada: 38° 34.40 N.
0° 41.45 E.

Zona de arrastre en el sector Sur, con las siguientes situaciones:

Situación de calada: 38° 29.65 N.
0° 38.73 E.

Situación de virada: 38° 12.0 N.
0° 24.5 E.

Situación de calada: 38° 28.59 N.
0° 40.17 E.

Situación de virada: 38° 11.08 N.
0° 31.96 E.

Las viradas de la zona Norte se pueden continuar con las caladas de la zona Sur, ininterrumpidamente, sin necesidad de levar el arte, ya que los límites N-S son perfectamente rastreables.

Como hemos indicado, existen dos zonas de posibles arrastres que se continúan y cuyos límites son:

38° 47.0 N.
0° 48.0 E.,

como extremo Norte de la zona.

38° 28.59 N.
0° 40.17 E.,

como extremo final de la zona Sur.

Entre ambos puntos, y con fondos de fango fino y pendiente suave, óptimos para la pesca de arrastre, se presenta este nuevo posible caladero con 41 millas de longitud y una anchura máxima de 10 millas y mínima de 7 millas. Sus profundidades varían entre una mínima de 650 metros y una máxima de 850 metros.

Primeros resultados, evaluaciones estimadas

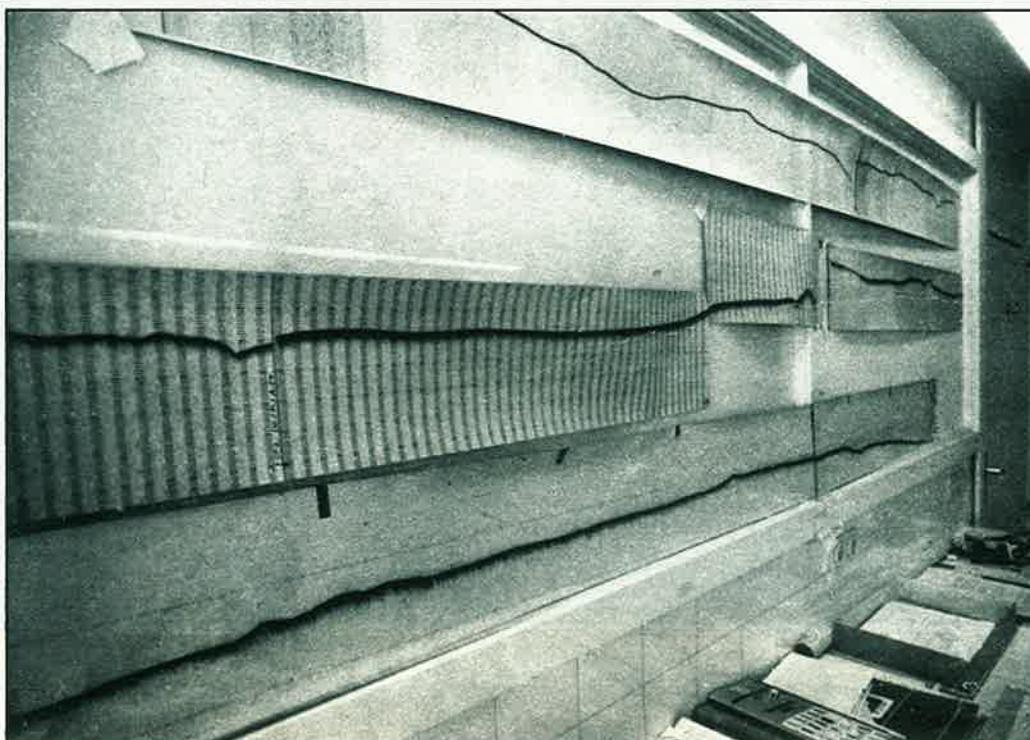
Los primeros resultados estimados a partir de la elaboración de la información recogida durante la campaña y de los análisis de las muestras de los arrastres exploratorios, son los siguientes:

Para una superficie total estimada del caladero potencial de 863 km², obtenemos los siguientes resultados para pescas de una duración no comercial:

Zona Norte:

Biomasa total de 12 toneladas de gamba rosada.

Ecogramas correspondientes a las operaciones de pesca efectuadas en el canal Alicante-Ibiza. Se pueden observar los perfiles prácticamente rectos que muestran un posible caladero sin el menor obstáculo de fondo.



Un "muestreo" de gamba a bordo del "Odón de Buen".



Miguel Massutí, jefe de la campaña, ante la mesa de derrota del B/O "Odón de Buen".

Cañabota ("Hexanchus griseus", Gmelin 1788) capturado como especie acompañante a 800 metros de profundidad. Midió 3,1 metros.



Ejemplar de congrio ("Conger conger", Linneo 1758), de 35 kilos, característico acompañante de los fondos de gamba no explotados.

Biomasa total de 17 toneladas de crustáceos varios.

Biomasa total de 42 toneladas de peces comerciales.

Biomasa total de 138 toneladas para todas las especies.

Zona Sur:

Biomasa total de 14 toneladas de gamba rosada.

Biomasa total de 18 toneladas de crustáceos varios.

Biomasa total de 17 toneladas de peces comerciales.

Biomasa total de 156 toneladas para todas las especies.

Toda esta información es indicativa de un buen *caladero* en su *estado virgen* y aún *sin explotar*, reflejando el análisis cualitativo de las capturas la composición de un ecosistema de talud continental mediterráneo en su situación de competencia natural en-

tre especies, antes de interferir el hombre con la actividad pesquera y rompiendo este equilibrio en favor del potencial de *gamba rosada*.

En el momento actual existe una cantidad muy representativa de gamba de buena calidad y buen tamaño, acompañada de un buen número de especies de peces comerciales de gran tamaño, generalmente, llegando incluso a ejemplares de tallas poco usuales (rape, merluza, móllera, etc.). Existe, asimismo, una gran proporción de especies no comerciales, de indudable interés para ampliar el conocimiento de la distribución de las especies del talud continental mediterráneo. Estas especies, comerciales o no, reducirán su potencial al iniciarse la explotación y son, por otra parte, depredadores de la gamba.

Miguel Massuti Olivar, jefe del Departamento de Biología Pesquera del Instituto Español de Oceanografía.

Proa a la isla de Formentera.



Tenerife - Nueva York 200 millas menos.



No, CEPSA no puede quitarle agua al mar, no puede reducir las distancias entre los continentes, pero sí puede, en cambio, descargar a un barco de muchas millas de duro y difícil trabajo. ¿Cómo? Sencillamente proporcionándole los mejores combustibles y la rigurosa protección que ofrece cualquiera de nuestros eficaces lubricantes marinos.

COMBUSTIBLES (gas-oil, diesel-oil, fuel-oil en todos sus grados), para toda clase de barcos:

- A buques de todas las nacionalidades en sus factorías de Tenerife, Las Palmas y Ceuta, con utilización opcional de gabarras.
- A buques no españoles en los principales puertos de la Península, Baleares, Canarias y Ceuta.

LUBRICANTES para todos los usos de a bordo en los principales puertos nacionales y en más de 480 puertos de todo el mundo.

ASISTENCIA TECNICA para investigación y análisis de muestras y lubricantes usados, en laboratorios propios.



Es Superservicio.

DIRECCIONES CEPSA:

Sede Social

Avda. de América, 32. Madrid-2
Teléfs.: 246 44 00 - 256 56 00

Deleg. Comercial Noreste

Aribau, 185, 6.º Barcelona-21
Teléfs.: 200 39 11 - 200 32 11

Deleg. Comercial Centro

Princesa, 3, 6.º Madrid-8
Teléfs.: 479 22 11 - 479 22 99

Deleg. Comercial Canarias

Avda. de Anaga, 21, 2.º
Santa Cruz de Tenerife
Teléfs.: 27 30 09 - 28 14 14

Albareda, 3, 1.º

Las Palmas
Teléfs.: 27 56 99 - 27 53 00

Deleg. Comercial Norte

Edificio Granada
Gran Vía, 38, 2.º Dpto. 4. Bilbao-1
Teléfs.: 424 59 91 - 424 60 30

Deleg. Comercial Sur

Edificio Torre de los Remedios
Avda. Rep. Argentina, 24, 15.º Sevilla-1
Teléfs.: 27 30 01 - 27 30 02

Deleg. Comercial Este

Pista de Silla, Km. 5,400
Masanasa (Valencia)
Teléf.: 156 01 50

Deleg. Comercial Noroeste

Avda. Linares Rivas, 12 y 14, 1.º
La Coruña
Teléfs.: 24 52 21 - 24 53 32

Los palangreros solicitan ayuda

Representantes de la Asociación de Palangre de Litoral de los distintos puertos gallegos dedicados a este tipo de pesca han pedido al Gobierno que tome medidas como las que ya se están aplicando en otras Comunidades Autónomas conducentes a la mejora de las pesquerías y que están dando resultados muy positivos.

En el transcurso de una reunión en la que estuvieron representados palangreros de los puertos de Ribeira, Aguiño, Sada, Malpica, Camariño, Muxia, Finisterre, Cariño y Espasante se solicitó también que se tomasen medidas para regular ciertos aparejos como el trasmallo, la beta y la betilla, y controlar la cario-ca para recuperar los caladeros de merluza. Asimismo se estuvo de acuerdo en que es necesario reivindicar zonas exclusivas para la pesca del palangre en el canto de Villargarcía, cantil de Villano y cantil de Finisterre.

Finalmente, en la reunión se insistió en la posibilidad de que los domingos puedan ser día hábiles para el palangre del litoral, atendiendo que en invierno hay otros muchos días que se pierden por el mal tiempo.

CONTROL SANITARIO DEL PESCADO.—La Consellería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Xunta de Galicia está elaborando un Decreto para regular las importaciones de marisco procedente de fuera de Galicia, tanto de otras zonas de España como del extranjero, con el fin de proceder a su control sanitario.

MÁS CAPTURAS Y PRECIO.—Un total de 14.280.673 kilos de pescado fresco y salado fue descargado en los puertos gallegos durante el pasado mes de febrero, con un valor de 2.335.041.377 pesetas, lo que supone un incremento de más de 1.100 kilos y 500 millones de pesetas, en relación con el pescado desembarcado en el mismo periodo del año anterior, según fuentes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Por lo que se refiere al pescado congelado, el total desembarcado en los puertos gallegos en enero de 1984 ha sido de 12.336.557 kilos, por un importe de 1.952.593.519 pesetas, lo que supone un incremento de 5.395.822 kilos y 639 millones de pesetas más que en 1983.

DEPOSITO FRANCO DE EL MUSEL.—El consejero de Industria y Comercio del Principado de Asturias, Jesús Fernández Valdés, ha inaugurado recientemente las instalaciones del Depósito Franco de El Musel, una vez concluidas las obras de adecuamiento del mismo. Esta inauguración se produjo dentro de los actos que se celebraron en la capital del Principado con motivo de las jornadas sobre "Zonas y Depósitos Francos ante la CEE". Asimismo se ha puesto en marcha un ordenador en el citado Depósito, con el fin de agilizar la gestión del mismo. Parece ser que los planes de la Consejería consisten en potenciar el Depósito Franco, hasta ahora subutilizado.

Vigo y La Coruña, designadas sedes de las reuniones

Conferencias internacionales de puertos y de barcos de salvamento

Vigo y La Coruña serán sedes en los próximos años 1985 y 1987 de importantes reuniones internacionales. En 1985 se celebrará en Vigo la Conferencia internacional de expertos para el estudio de los problemas planteados por los puertos, según se decidió en la Conferencia Permanente de los poderes locales y regionales del Consejo de Europa (OLPRE), celebrada recientemente en Fonta Delgada (Azores).

El anuncio fue hecho por el presidente de la OLPRE, Alian Chenard, y el alcalde de Vigo, Manuel Soto, quienes afirmaron que la fecha exacta de la reunión será determinada en la Conferencia que sobre Regiones Insulares Europeas tendrá lugar en Estrasburgo (Francia), el próximo mes de junio.

Los puertos plantean problemas de tipo territorial y urbanístico, con incidencia en las regiones y ciudades donde se enclavan, y también problemas de orden económico y social. Por eso, el Consejo de Europa, a través del OLPRE, desea abordar esta problemática con una perspectiva continental que no olvide las interrelaciones portuarias, no sólo a nivel nacional, sino también internacional.

Por su parte, la ciudad de La Coruña albergará en 1987 la Conferencia Internacional sobre Barcos de Salvamento, según informó en Ginebra a la Agencia Efe Hans Hansson, presidente de la anterior conferencia celebrada en 1983, en Gotemburgo (Suecia). En esta primera conferencia se elaboraron unas recomendaciones dirigidas fundamentalmente a exigir el estricto cumplimiento de la Convención de Ginebra de 1945 y asegurar una mayor protección a nuestros barcos, principalmente en los conflictos armados.

La superación del término "costero" que describe la Convención de Ginebra para la actuación de barcos de salvamento ha sido otra de las reivindicaciones sobre las que se viene trabajando de cara a la Conferencia de La Coruña. Asimismo, se ha elaborado un manual muy simple que confirma, entre otras cosas, la necesidad de ir pintados de blanco con cruces rojas y la importancia de utilizar las frecuencias de radio en operaciones de rescate.

En la elaboración de estas normas, así como en la preparación de la Conferencia de La Coruña, está participando activamente el almirante español Díez del Río, presidente de la Cruz Roja del Mar, quien ha viajado a Ginebra en varias ocasiones para asistir a la preparación de la Conferencia, que tiene una periodicidad de cuatro años.

El "Castillo de la Luz" rompió amarras en Vigo

El buque híbrido "Castillo de la Luz", de unas 160.000 toneladas de peso muerto, rompió amarras cuan-

do era remolcado a Cádiz, a varias millas de las costas de Vigo, estando a punto de zozobrar al haber tenido que soportar un oleaje que alcanzó una altura de nueve metros.

El "Castillo de la Luz", que no lleva tripulación a bordo, fue construido por Bazán para la naviera Elcano y cuando finalice su armado en la factoría de Cartagena retornará a Ferrol, en donde será partido en dos, de forma que su popa se unirá a la de otro barco, el "Castillo de Lorca".

En Avilés no habrá marea negra

Según fuentes de la Ayudantía de Marina de Avilés, parece descartada la posibilidad de que el encallamiento y posterior rotura del carguero ghanés "Sakumo Lagoom" provoque una marea negra frente a las costas de esta localidad, tal y como se había temido en un principio.

No obstante, contingentes de los servicios de costas permanecen en situación de alerta en previsión a algún incidente, ya que cuando el "Sakumo Lagoom" se partió en dos no transportaba en sus bodegas más que residuos de combustible y otros materiales, puesto que iba a ser desguazado. No obstante, la gran cantidad de estos materiales hizo temer en un principio que se produjese la temida marea negra.

Suspendidos los vertidos británicos frente a Galicia

La suspensión, por parte de Gran Bretaña, del vertido de residuos radiactivos en el mar hasta conocer la opinión de una comisión investigadora ha sido valorada muy positivamente en España, aunque con algunas reservas. Según declaraciones del

director general de Cooperación Internacional, José Luis Pardos, a Amalia Varela, de la agencia Efe, "no bastará la evidencia que presente Gran Bretaña, sino que será necesario el veredicto de un equipo científico internacional, aunque con la decisión británica se pone fin, momentáneamente, a una gran lucha del Gobierno español, del pueblo gallego y de varias asociaciones ecologistas como Green Peace, que siempre trataron de impedir los vertidos frente a las costas gallegas en la fosa atlántica".

También ha sido muy importante la colaboración de los sindicatos británicos, que durante todo el verano pasado protagonizaron una serie de incidentes, bloqueando los transportes de los residuos. Otros grupos de ecologistas se manifestaban, también el pasado verano, en distintas ciudades europeas.

Precisamente para tratar este tema de los residuos radiactivos se celebró el pasado mes de febrero la Convención Internacional sobre Vertidos en el Mar, durante la que se debatió si ésta tenía o no competencias sobre los vertidos y los enterramientos. Tanto Estados Unidos como Japón y Gran Bretaña eran partidarios del no, mientras que España, los países escandinavos y el Tercer Mundo opinaban que sí.

Como es sabido, los residuos radiactivos son de actividad baja, media y alta, de acuerdo con su contenido en radionucleidos, la tasa de calor y los métodos de tratamiento. Los dos primeros se depositan en excavaciones superficiales en suelos apropiados y rocas, mientras que los de alta actividad se corre el riesgo de que al no conocerse demasiado sobre ellos, no se saben sus efectos a largo plazo, como es el caso de los depósitos en el mar.

Los mariscadores piden a la Xunta una ley reguladora

La Coruña

La Federación de Mariscadores de Galicia ha acusado a la Xunta de incapacidad total por no haber sido capaz, en dos años, de promulgar una ley de ordenación marisquera, según publicaba el diario "La Voz de Galicia" el pasado 13 de mayo. Al mismo tiempo, los mariscadores gallegos pedían que se destinen al sector parte de los doce mil millones de transferencia, para vigilar las rias creando un cuerpo específico propio.

Desde que esta asociación nació, ahora hace más de tres meses, han venido reuniéndose para estudiar la problemática de su sector, denunciando que desde el pasado 29 de

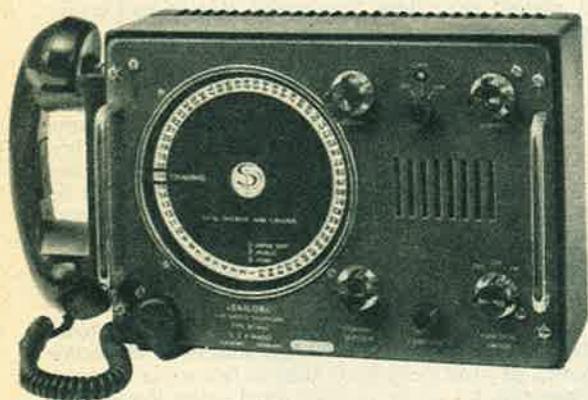
febrero, fecha en que se cerró la veda, hubo quien continuó capturando y vendiendo especies de moluscos vedados ante la tolerancia de los poderes públicos.

También denunciaron los componentes de la Federación la escasez de recursos económicos para el sector marisquero. El año anterior —dicen— se invirtieron en las playas 35 millones de pesetas y por falta de programación fueron devueltos a Madrid otros 35. Actualmente, a excepción del denominado "Plan Bao" —Arosa—, para Galicia se destinan 20 millones. Pero están sin programar los trabajos de limpieza, rastreo y siembra.

Sailor

Estación SAILOR
Onda Corta 1000-A,
800 W., 1'6 - 27 MHz

Radioteléfono VHF SAILOR, RT-144C,
simplex/semi-duplex, 25 W., doble escucha.



La más completa y prestigiosa gama de Radioteléfonos Marinos y Estaciones de Radiotelegrafía/Radiotelefonía para barcos:

Radioteléfonos VHF, sintetizados, SIMPLEX y DUPLEX, 25 W.

- Radioteléfonos BLU/OM de 200 y 400 W.
- Estaciones Radiotelegrafía/Radiotelefonía BLU OM/OC de 400/800 (1200) W.
- Equipos de Radiotelex para barcos.
- Receptores Multibanda BLU, Telex, Facsimil
- Receptores Principales
- Estaciones de Reserva para Comunicaciones Vía Satélite.

AGENTE GENERAL EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

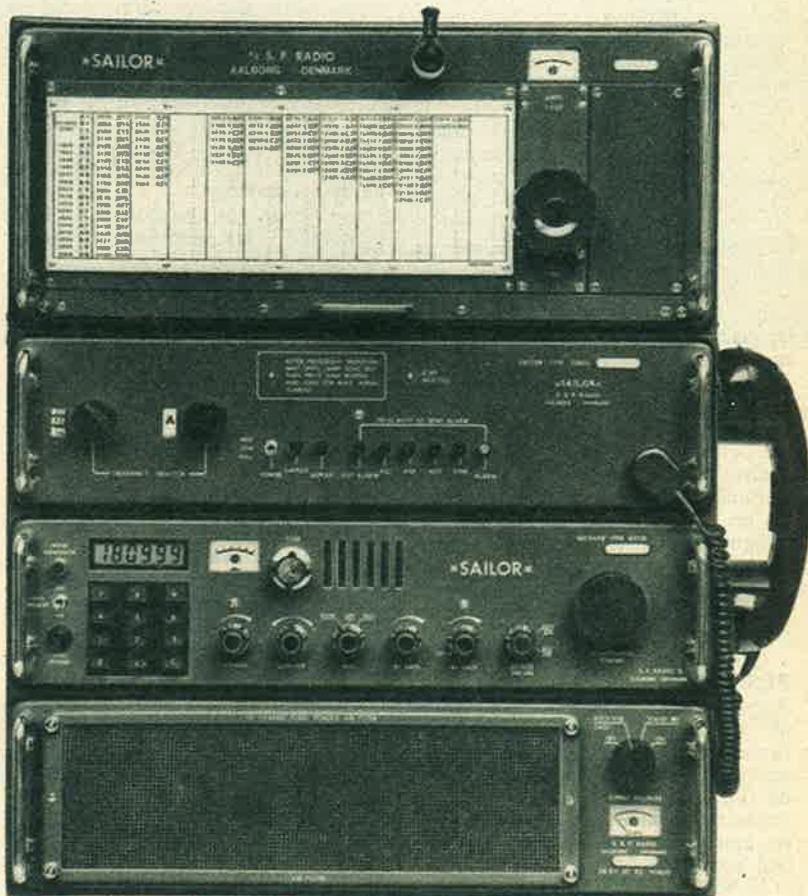
SERLISA, S. E. de Servicios Electrónicos e Industriales, S. A.
C/. Fernández Caro, 42 · Telex 47057-SERLE-E, Madrid-27

Red Comercial y de Asistencia Técnica

Alicante: NAUTICAL
Muelle de Poniente, s/n. "Ed. Lonja del Pescado"
Tel. (965)-22 44 68. Alicante

Asturias: EDIMAR
Cangas de Onis, 4-6 · Tel. (985) 34 54 09
Telex 87509 ERIME-E. Gijón

Canarias: NAUTICAL
Presidente Alvear, 49 · Tel. (928) 26 18 24 · Telex 95371 SAIL-E.
Las Palmas de G.C.



Todos estos equipos están debidamente aprobados por la D.G. de Marina Mercante para su instalación en todo tipo de buques nacionales.

Una nueva red de ventas y asistencia técnica a su disposición en toda la Península, Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla

Cataluña, Baleares, Castellón y Valencia: SAMARIN
Aribau, 162-166 · Tel. (93) 237 07 71 · Telex 53199 · Barcelona-36

Centro y Sur: SEYRE
Eduardo Aunós, 1 · Tel. (91) 409 03 62 · Madrid-28

Pontevedra: NAUTICAL
Pablo Morillo, 4 · Tel. (986) 22 62 01 · Telex 83237 SAIL-E. Vigo

Vizcaya, Guipúzcoa y Cantabria: NAUTICAL
Alameda Recalde, 27
Tels. (94) 435 15 08 · 424 55 07/08 · Bilbao-9

Corresponsal de la primera hora

JOAQUIN VIDAL

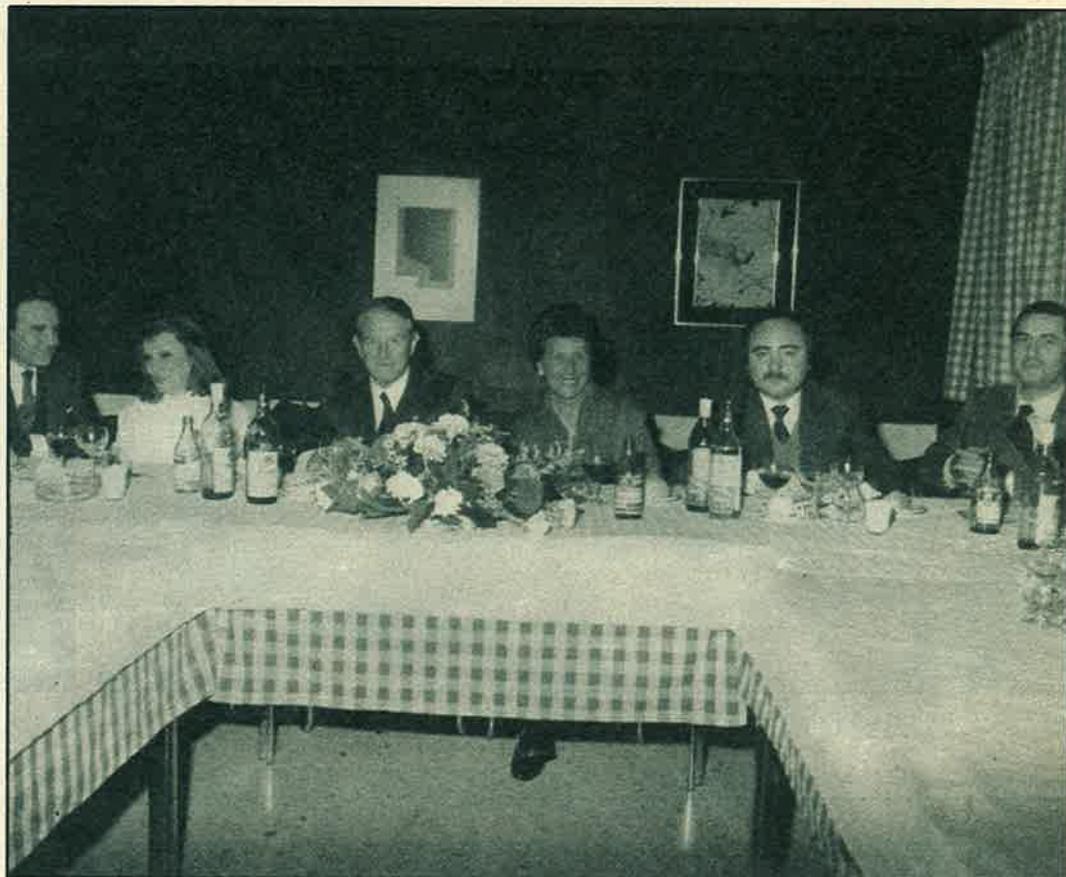
Raimundo Rodríguez Morán es corresponsal de "Hoja del Mar" desde la primera hora. Con Luis Millán Roca, de San Carlos de la Rápita, forma el dúo de corresponsales pioneros de esta publicación, ya veterana. Conocían a fondo el sector, al que han dedicado toda su vida, y pues el Instituto Social de la Marina lo sentían también como cosa propia, aceptaron, de inmediato y sin reservas, aportar a la revista lo mejor de sus conocimientos.

Han pasado veinte años. Desde esa primera hora, Raimundo ha remitido siempre con puntualidad sus crónicas e informaciones, todas de un apretado contenido y escritas con un cierto deje bable, que aún las hacía más entrañables y vividas.

El padre de Raimundo Rodríguez Morán también fue personalidad importante en el sector, de manera que su vocación le viene de casta. Algo similar le ocurre al director de "Hoja del Mar", el que lo ha sido durante los veinte años y seis meses que, hasta hoy, ha cumplido la revista. Por eso, entre Raimundo y quien esto escribe siempre hubo unas afinidades de profesionalidad y amistad que nunca necesitaron de la ratificación de las grandes palabras.

Ha sido Raimundo Rodríguez Morán, en la provincia asturiana, un hombre de la mar más, perfectamente identificado con el mundo laboral marítimo, al cual ha servido ininterrumpidamente durante más de cuarenta años, con dedicación y esfuerzo. Todo trabajador del sector que tuviera algún problema laboral o profesional acudía a él, en la confianza de que encontraría apoyo. Otro tanto, y en otro orden de cosas, nos ocurría a los funcionarios del Instituto Social de la Marina. El organismo tuvo en Raimundo a su mejor representante en Asturias; era el hombre que negociaba, que abría brechas, que ideaba soluciones, siempre desde la discreción de un segundo término.

Le pedí a Raimundo que continuara siendo corresponsal de "Hoja del Mar" en Asturias, porque su jubilación será administrativa, pero no afectiva, ni práctica. Está en forma, el sector es, para él, lo que siempre fue, también esta publicación. Sin Raimundo, los lectores perderían a un informador de primera línea, y éste es un lujo que no podemos consentir. De manera que nos unimos al emotivo homenaje que le han dedicado sus compañeros y amigos, pero no para despedirnos. Raimundo Rodríguez Morán continúa en el "staff" de la página cinco, como corresponsal en Gijón de "Hoja del Mar".



Raimundo Rodríguez Morán, acompañado de su esposa, del director provincial del Instituto Social de la Marina en Gijón y de otros funcionarios de este organismo, recibió el homenaje de compañeros, amigos y representaciones del sector, con motivo de su jubilación.

MATILDE PERISE

Asturias

Homenaje a Raimundo Rodríguez Morán, con motivo de su jubilación

Gijón
En la Casa del Mar de Gijón se ha celebrado un homenaje a Raimundo Rodríguez Morán con motivo de su jubilación. Al acto concurren gran número de compañeros, familiares y amigos, algunos de ellos desplazados expresamente para la ocasión, recibiendo testimonios de adhesión de otros que no pudieron hacerlo.

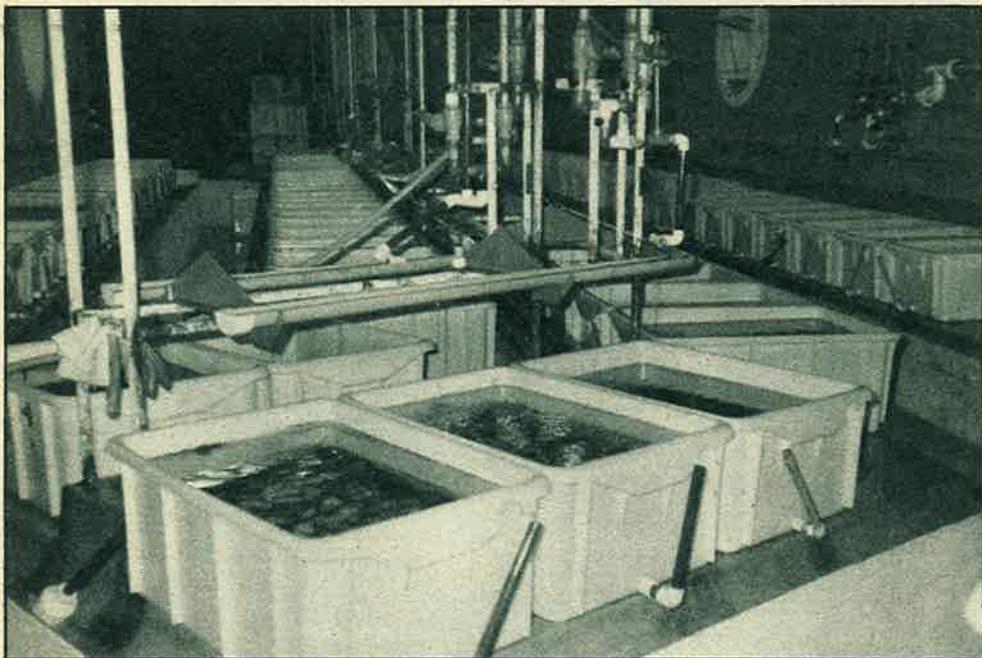
Raimundo Rodríguez Morán ha prestado sus servicios al Instituto Social de la Marina, del que era funcionario, durante más de cuarenta años en la Dirección Provincial de Gijón, de la que fue iniciador, y en la que desempeñaba el cargo de secretario provincial. Participó con gran entusiasmo y eficacia en la fundación y puesta en funcionamiento de las Escuelas de Náutica y Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina en Gijón, siendo secretario de las mismas durante una dilatada etapa.

Experto conocedor de todos los temas relacionados con la pesca, que domina como

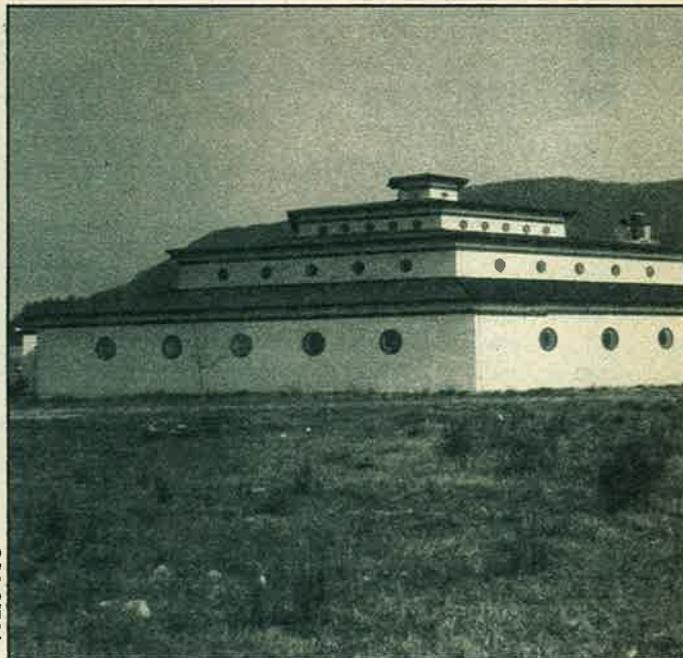
pocos, y persona de pluma ágil, Raimundo Rodríguez Morán colabora en distintas publicaciones especializadas y es corresponsal en Asturias de "Hoja del Mar". Es graduado social y se encuentra en posesión de las medallas al Mérito Civil y de la Previsión.

Al ser el homenajeado persona muy respetada y querida por sus jefes actuales y antiguos, algunos de los cuales acudieron desde Madrid para testimoniar su reconocimiento y gratitud a quien fue fiel colaborador y trabajador ejemplar, compañeros y componentes del sector marítimo-pesquero, ya que goza de gran popularidad en todos los puertos del litoral asturiano, el acto resultó muy emotivo, recibiendo Raimundo Rodríguez Morán numerosos recuerdos y vivas muestras de afecto por parte de los asistentes, pronunciándose sentidos discursos que culminaron en emocionadas palabras de agradecimiento por parte del protagonista de la jornada que compartía la presidencia del acto con su distinguida esposa.

Crónica de la costa/Cantábrico



Recipientes para la producción de pescados y moluscos.



Centro de acuicultura de Tina Menor.

Dotado de avanzada tecnología, se encuentra en Pesués, en la marisma de Tina Menor

Centro de producción de peces y moluscos en Cant

JULIO POO SAN ROMAN
En plena marisma de Tina Menor, en Pesués (Santander), muy próximo al límite con la región de Asturias, se encuentra enclavado el laboratorio de acuicultura más importante no sólo de España, sino incluso de Europa, y de primera magnitud, asimismo, a nivel mundial.

Aquí, en este centro de producción de peces y moluscos de Pesués, con una tecnología de las más avanzadas a nivel mundial, se reproducen, desde su primera y microscópica manifestación de vida, almejas y ostras, entre los moluscos, y lubina, rodaballo, dorada y besugo, de momento, entre los peces. Y todo ello en cantidades ingentes, por millones, que después van a parar a los correspondientes centros de recría, desde donde salen todas estas especies listas para el consumo.

Visitar este centro de acuicultura de Pesués, en plena ría de Tina Menor, es abrirse al pasmo en cada una de las dependencias que se recorren. Allí, con la tecnología más moderna que se conoce en el mundo, tras diez años de constante estudio y superación, los técnicos, en colaboración constante con el Instituto Oceanográfico de Santander y con la Consejería de Pesca y Ganadería de la Diputación regional, se dedican al estudio constante no sólo para ampliar la producción de las especies mencionadas, sino también de otras que en un próximo futuro demande el consumo mundial, como muy bien puede ser, entre otras, la merluza.

No hay que olvidar que en la actualidad, y por ejemplo en el capítulo concreto de las ostras, la demanda sólo en lo que respecta a Europa es del orden de las 150.000 toneladas anuales, y el

mercado americano absorbe otras tantas. Es decir, que en conjunto, y sin contar con el mercado español, la producción prácticamente colocada puede ser ya de las 300.000 toneladas al año de este tipo de ostras, "castorea jigas", de crecimiento rápido y muy popular por su precio.

El centro de Tina Menor está en condiciones de abordar esta producción por la sencilla razón de que estas instalaciones se encuentran en una situación ideal de enclave: terrenos de marisma, con agua salada batida por el mar en los cantiles próximos y agua dulce carenta casi en su totalidad de contaminación alguna. Además, la temperatura ambiente y del agua favorecen la producción, razón por la cual la reproducción de todas las especies es mucho más rápida que en Francia, por ejemplo, y, sobre todo,

que en Japón, la nación más adelantada en acuicultura en la actualidad, con numerosos centros de recría y enormes cantidades de exportación a todo el mundo.

Pues bien, si este centro de Pesués —el único en España, excepción hecha de otro situado en Finisterre, pero menos importante— logra hallar esos centros de recría complementarios, esa especie de granjas para engorde y comercialización de las especies, las 300.000 toneladas de ostras significarían la creación de 10.000 bateas, con 20.000 personas directamente trabajando y casi 200.000 personas, en conjunto, con trabajo indirecto. Como se comprenderá, el tema es importantísimo, y el porvenir reviste caracteres realmente infinitos.

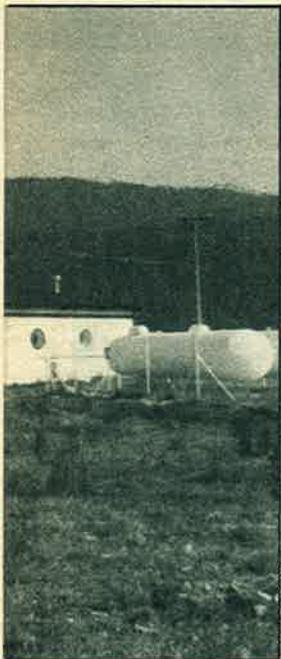
Los "mares" del futuro

Porque hay que partir de la base de que estos centros, hacia los cuales miran ahora todas las naciones para combatir el problema de la pesca, son, sin duda, los auténticos "mares" del futuro. Y en este aspecto nos cabe el orgullo de decir que Cantabria ha sido pionera mediante este centro, creado hace diez años en Tina Menor. Para España es singularmente importante, por la sencilla razón de que tanto la CEE como

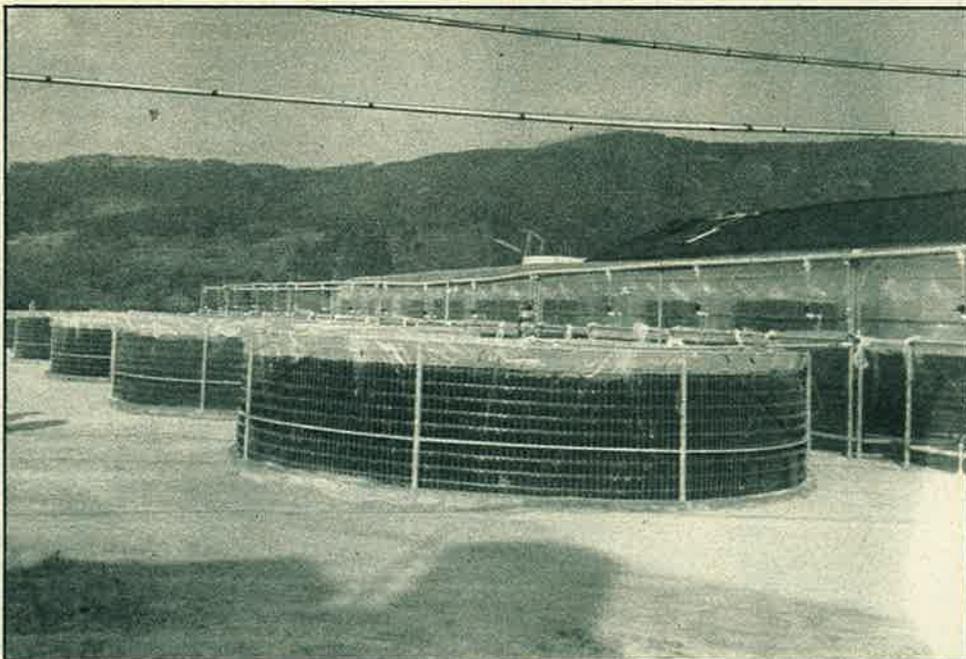
Portugal y Marruecos obstaculizan cada vez con mayor dureza las faenas pesqueras de nuestra flota. En este aspecto, los centros de acuicultura constituyen una revolución como en su día lo constituyó pasar de la flecha al rifle, o de la caña al barco.

Decimos esto, porque en estos centros se pueden producir todas las especies marinas, tanto de moluscos como de pescados, siempre que se cuente con una tecnología idónea a cada caso, y siempre que se simultanee esa labor productora con la otra no menos importante de la recría, de esas granjas de engorde para la posterior expedición de los productos a los mercados respectivos.

He aquí, pues, una labor que ahora, por cierto, se puede desarrollar con urgencia, puesto que es tan importante como fructífera, y que se puede llevar a cabo perfectamente en bahías, rías y puertos o zonas próximas, por medio de las Cofradías de Pescadores, por los propios pescadores constituidos en cooperativa, o por personas particulares. Porque no hay que olvidar que es la industria del futuro, un futuro que vemos ya muy próximo, en el momento en que se amarren más barcos, y prácticamente desaparezca o quede reducido a los mí-



JULIO POO



Recipientes para la producción de moluscos.

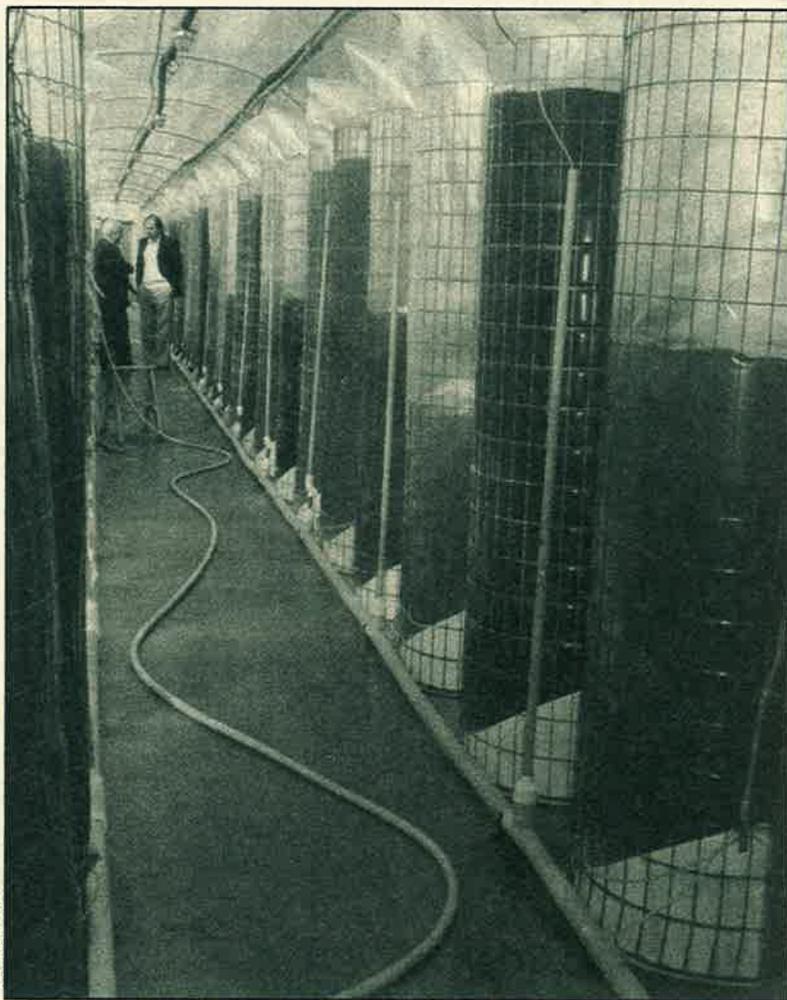
abria

nimos la pesca. Este es el gran reto, un reto mucho más cómodo, más fructífero y de mucho más alto rendimiento económico para el pescador y sus familias.

Producción de este centro

Centrándonos ahora en la producción de este centro de Pesués, señalemos que en él se ofrecen tres procesos evolutivos: en primer lugar, la producción de algas unicelulares, microscópicas, de once especies, por medio de un cultivo continuo, y que constituye una auténtica revolución tecnológica de este centro, a nivel mundial, ya que constantemente entra el agua del mar, a través de filtros de arena y estaciones de bombeo adecuadas para no sufrir alteración alguna. La planta de producción de este fito-plancton es impresionante, con iluminación adecuada y continua, así como ambiente ideal, produciendo 1.000 litros diarios de este plancton a razón de 10.000 células por microlitro.

Tenemos después la línea de producción, que abarca la de moluscos, con cinco especies distintas, de momento —entre ostras y almejas—, y una producción de 12 millones en conjunto al mes en tamaño de dos a tres milímetros cada una, pero que se está trabajando ahora para alcanzar



JULIO POO

El fito-plancton se produce aquí por medio de un cultivo continuo.

en los próximos años nada menos que 400 millones de unidades al año también, con vistas a esa exportación que se avecina y que hasta ahora ejercen en su mayoría los japoneses y los franceses.

En la línea de pescados, previo al desove y fecundación de hue-

vos procedentes de aquellos ejemplares considerados como más fuertes genéticamente, éstos se transforman, después, en millones y millones de peces microscópicos que se van nutriendo del fito-plancton, al igual que los moluscos, en los grandes recipientes

instalados en el centro para cada momento minúsculo de ese nacer a la vida, hasta que alcanzan el mínimo de ese tamaño para trasladarlos después a los centros de recría. Los parques de reproducción comprenden, de momento, las especies de lubina, rodaballo, dorada y besugo.

Y en cuanto a la capacidad actual, señalemos que alcanza más de 450 millones de huevos de rodaballo (con puestas a lo largo de todo el año, sin interrupción), lo que supone unas 100 toneladas anuales, tanto de este pez como de la lubina y de la dorada.

El centro de Tina Menor también dispone de un parque reproductor de fotoperiodo para los peces, y de una sola y espléndida pareja de lubinas se han logrado nada menos que 600.000 ejemplares.

400 toneladas de rodaballo

En cuanto al más inmediato futuro, y dadas las impresionantes posibilidades cada vez más notorias de estos centros, se va a establecer ahora una nueva sección en la que se pretenden crear nada menos que 400 toneladas anuales sólo de una especie, la del rodaballo.

Otro tanto se puede decir del resto de las especies, así como su ampliación a otras —merluza, quizá, ya que parece que está en peligro de extinción en el mar—, para lo cual se establecerán nuevas instalaciones de bombeo, de filtros de arenas, de tanques, etc., en la misma marisma donde se ubica el centro.

Y como noticia que rubrica esa coordinación con el Instituto Oceanográfico de Santander y la Consejería de Pesca y Agricultura, señalemos que la Diputación va a crear allí mismo también una Escuela de Acuicultura, en la que se formarán investigadores y técnicos en esta apasionante y espléndida labor, de tanto futuro.

El momento es el ideal, el más adecuado y propicio. Las perspectivas, inmejorables y prácticamente ilimitadas para crear y producir estos pescados y moluscos que, además, y gracias a ese tratamiento que se les da, conservan un sabor tan grato como los que están capturados cerca de los mismos cantiles de la costa del Cantábrico.

Crónica de la costa/Cantábrico

Cámara de Comercio

Derechos históricos de la flota pesquera vasca

Bilbao

La Cámara de Comercio de Bilbao considera fundamentados los derechos históricos de la flota pesquera vasca para faenar en determinadas zonas de aguas comunitarias, de acuerdo con varios tratados internacionales en materia de pesca.

Tras el cañoneo a dos pesqueros vascos por la Armada francesa en aguas del golfo de Vizcaya, la Cámara de Comercio bilbaina inició una investigación para conocer los posibles derechos históricos de la flota vasca de faenar en dichas aguas, dentro de las 200 millas jurisdiccionales francesas.

Según la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, pese a las restricciones impuestas a la flota pesquera española tras el establecimiento del régimen de las 200 millas el 1 de enero de 1977, existen diversos acuerdos anteriores que reconocen los derechos históricos de los pescadores vascos.

Para la citada institución, el Convenio Multilateral de Londres de 1964 y el Tratado Bilateral España-Francia de 1967 reconocen explícitamente el derecho de la flota pesquera vasca para faenar en sus caladeros tradicionales.

Sin embargo, la Cámara añade que el acuerdo de pesca España-CEE del 15 de abril de 1980, donde se establece el régimen que regulará la pesca entre ambas partes, ha tirado por tierra la capacidad negociadora para utilizar el régimen previsto en los convenios de 1964 y 1967.

No se entiende aún —precisa— cómo España firmó dicho acuerdo, sin presentar oposición para que se incluyeran en la normativa o se hiciera referencia a los anteriores convenios, con lo que los derechos históricos y libre acceso a las aguas de la CEE quedarían garantizados.—Efe.



Clase de gimnasia. Pensionistas de la Seguridad Social del Mar acuden a las clases de gimnasia que organiza la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Guipúzcoa. El grupo de deportistas se ha fotografiado ante el poblado de pescadores de Pasaia.

La costera de la anchoa superó a la de 1983

Madrid

La costera de la anchoa, tanto en Cantabria como en los puertos vascos, ha sido muy superior a la del año pasado, según ha informado la Cofradía de pescadores de Santoña.

Los datos facilitados por dicha cofradía indican que durante la campaña actual que dio comienzo a finales de marzo se han subastado 1.219.745 kilos, por un importe total de 188.621.520 pesetas, siendo el precio medio de 154,63 pesetas el kilo. En estas mismas fechas del año pasado se subastaron 59.741 kilos, por un importe total de 10.750.752, con un precio medio más elevado, ya que alcanzó las 179,96 pesetas el kilo.

Estos datos hacen ver con optimismo la actual costera, sobre todo si se tiene en cuenta que todavía falta casi un mes para que finalice. Según todas las previsiones referidas tanto a los puertos vascos como cantábricos, se espera que el total de las capturas ascienda a unos 13 millones de kilos frente a los nueve que se consiguieron en la costera del pasado año.

Multas francesas

El Tribunal de Apelación de la localidad francesa de Pau ha impuesto a 19 patronos españoles una multa de 184.000 pesetas y varias de 18.400 por infracciones de pesca en las aguas territoriales francesas y comunitarias, cometidas hace tres años.

Los patronos multados habían sido absueltos por un Tribunal de Bayona, pero el fiscal interpuso recurso, lo que ha motivado la actual sentencia. Para el abogado defensor de los pescadores españoles, Jacques Touraine, del colegio de Bayona, la decisión del Tribunal de Pau puede

ser definida como una "nueva actitud del Tribunal de Apelación".

Aparte de este caso, aún están pendientes de sentencia del Tribunal de Apelación de Burdeos el caso de otros 80 patronos españoles que fueron también declarados inocentes por un Tribunal de Bayona.

En el fondo de todos estos casos subyace la discusión jurídica de saber si la Justicia francesa debe dar primacía a los Reglamentos comunitarios europeos de 1976, o al acuerdo bilateral franco-español de 1967, que todavía no ha sido abolido y reglamenta los derechos históricos de los pescadores españoles en el golfo de Gascuña.

Extraño fusiforme

Un objeto extraño, fusiforme, de considerables dimensiones, que en un principio se confundió con la televisión submarina de un barco de prospecciones de la Empresa Nacional de Investigaciones Petrolíferas (ENIÉPSA) no tripulado y que había roto amarras hacia unos días, fue encontrado el pasado día 9 por la tripulación del "Nuevo Rosario de Santa Fe" frente a las costas de Bermeo.

En un principio, fuentes de la citada empresa manifestaron que el objeto era una televisión submarina, no tripulada, dedicada a la prospección de fondos marinos que, efectivamente, había desaparecido al romper amarras, pero posteriormente las mismas fuentes desmintieron que se tratase de la televisión perdida y que desconocían por completo qué podía ser el ingenio encontrado por los pescadores.

Por ahora, lo único que se conoce del objeto es que tiene una franja negra en la que lleva inscrito "Vid-E-503".

Explotación de gas en Bermeo

La explotación de gas en el yacimiento Gaviota, situado frente a las costas de Bermeo, se iniciará en el último cuatrimestre de 1986, según ha declarado José Ignacio Arrieta, director general del Ente Vasco de Energía a la agencia EFE.

Las reservas probadas de gas existentes en el golfo de Bermeo están estimadas en doce mil millones de metros cúbicos, lo que le convierte en el yacimiento más importante de los descubiertos hasta ahora en España.

La explotación del yacimiento durará entre diez y doce años y el ritmo de producción inicial se ha fijado en los diez millones de metros cúbicos diarios. Actualmente, las inversiones previstas en el proyecto Gaviota están situadas entre los 400 y los 500 millones de dólares, lo que le convierte en el proyecto de inversión más ambicioso de la Comunidad Autónoma Vasca.

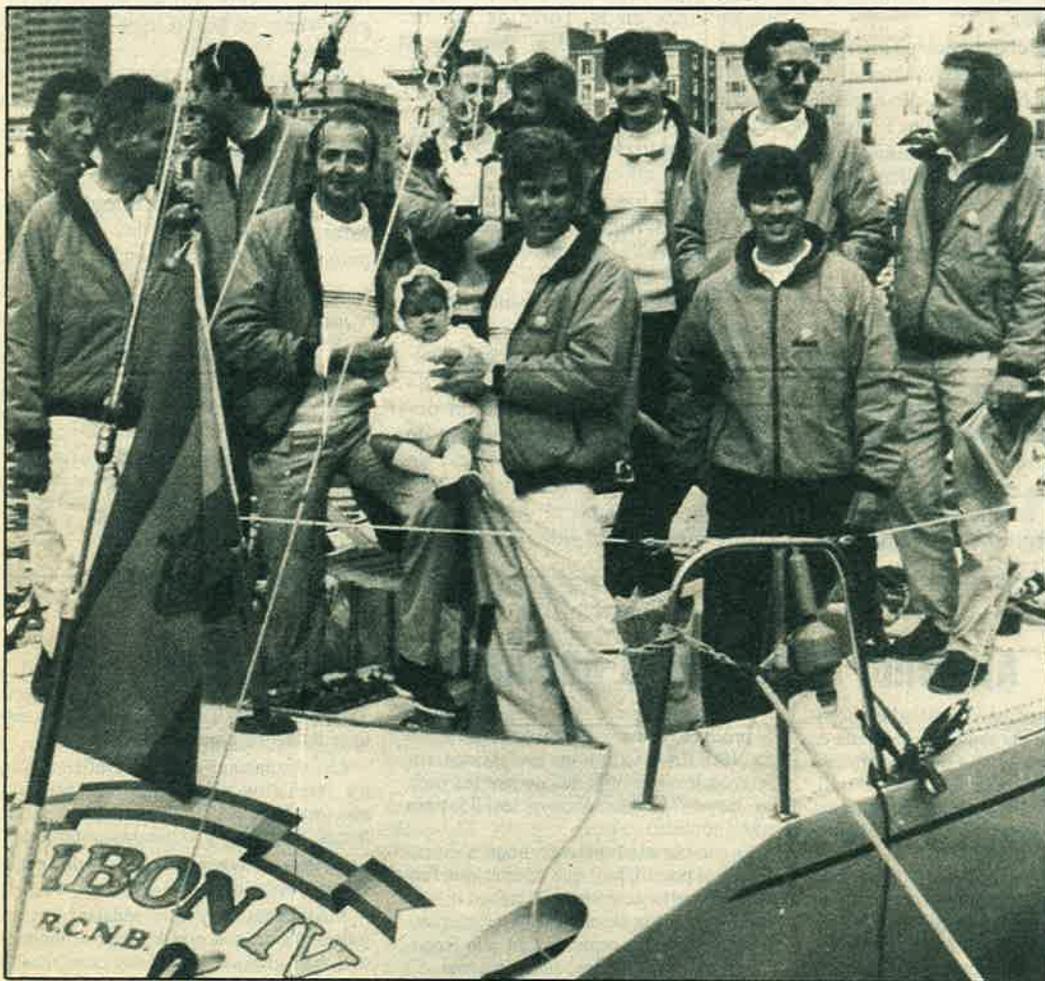
La propiedad del yacimiento corresponde en un 70 por 100 a la Empresa Nacional de Investigaciones y Explotaciones Petrolíferas (ENIÉPSA); un 12 por 100 corresponde a la compañía francesa Elf-Aquitane y el 16 por 100 restante se lo reparten las americanas Ocean y Murphy.

El Ente Vasco de Energía no participa en este yacimiento porque el acuerdo por el que debe ser titular del 5 por 100 de todos los permisos concedidos para la búsqueda de hidrocarburos se firmó con posterioridad al descubrimiento del Gaviota.

Además de los puestos de trabajo que generará este yacimiento, tanto en tierra como en mar, existen otras posibilidades de explotación de esta plataforma, ya que hay indicios de que existen otros elementos condensados, como gasolinas y naftas.

Presentación del "Vocabulario marítimo catalán"

En el Museo Marítimo de Barcelona, que se encuentra en las Reales Atarazanas, tuvo lugar la presentación del libro "Vocabulario marítimo castellano-catalán y catalán-castellano", escrito por José María Martínez Hidalgo y Laureano Carbonell. El acto estuvo presidido por Antonio Dalmau, presidente de la Diputación de Barcelona, que ha editado la obra e hizo la presentación. También pronunció unas palabras el almirante del Sector Naval de Cataluña, Ignacio Cela. Un artículo de Martínez Hidalgo sobre vocabulario marítimo se publica en la página siete del presente número de Hoja del Mar. En la foto, de izquierda a derecha, Martínez Hidalgo, almirante Cela, presidentes de la Diputación y de la Comisión de Cultura de esta entidad, jefe de Museos de la Diputación y director del Museo Marítimo.



El Rey y la ahijada. La pequeña Ana Guasch, ahijada de la tripulación del "Bribón IV", se fotografía sentada sobre las rodillas del Rey don Juan Carlos poco antes de comenzar la segunda regata del trofeo Conde de Godó, que se celebró a finales de mayo en Barcelona.

Tarragona

Buena temporada de atún

Tarragona

La flota de pescadores tarraconenses está obteniendo esta temporada una buena captura de atunes, ya que las capturas diarias alcanzan las cincuenta piezas diarias con pesos que oscilan entre los 351 y los 249 kilos. Actualmente el kilo de atún está cotizado en la lonja de pescadores de Tarragona a 800 pesetas y debido al gran tamaño de las piezas, algunas se han comercializado fragmentadas.

Las petrolíferas indemnizan a los pescadores

Tarragona

El gobernador civil de Tarragona, Vicente Valero Costa, ha creado una Junta de Valoración —que sustituye a la anterior— con la finalidad de resolver los posibles conflictos entre los representantes de las plataformas petrolíferas y los pescadores. Al parecer, desde estas plataformas se arrojan materiales inservibles que en ocasiones dañan las artes de pesca. En estos casos los pescadores envían a la Comandancia de Marina unos partes para que la empresa causante del desperfecto les indemnice. Desde que la Junta de Valoración fue creada, en diciembre de 1983, las petrolíferas han indemnizado a unos 15 pescadores por un valor total de 1.500.000 pesetas, aproximadamente.

Nuevos radiofaros VOR para Mallorca

EMILIO MORANCHO,
Palma de Mallorca

Actualmente, Baleares cuenta con dos radiofaros VOR, uno instalado en Cabo Blanco (Mallorca) y otro junto al aeropuerto de Menorca. Próximamente se van a instalar tres más en Mallorca, lo que completará una red de radiofaros VOR, el sistema más preciso que existe en radio-navegación en estos momentos. Así y todo, la decisión del lugar de ubicación de estos aparatos ha conllevado discrepancias entre los Ayuntamientos y la Administración, cuyo desenlace, tras conversaciones y recursos, ha sido el acuerdo total entre las instituciones implicadas.

El plan consistía en la instalación en Mallorca de tres radiofaros VOR, uno en Porto Colom, otro en Artá, y un tercero en Pollensa, lugar este que ha planteado dificultades para su instalación. Todo comienza cuando en el verano de 1983 un Consejo de Ministros aprueba la instalación de una red de radiofaros en Baleares, concretamente en Mallorca, sin especificar los lugares de ubicación de los mismos. Unos técnicos buscaron, sobre mapa, lugares idóneos, y vieron que en Pollensa, donde está emplazada la Talaia d'Albercutx, es el lugar más elevado de aquella zona.

Las gestiones siguen y empiezan los trámites para una posible expropiación de los terrenos de la atalaya, alrededores y la carretera. Entonces, el Ayuntamiento de Pollensa se da cuenta de lo que quieren hacer, demoler la torre, y emprende acciones para evitarlo, pues considera que la Talaia es parte de la historia de Mallorca y posee un valor sentimental y cultural para el municipio, y situada en una zona paisajística legalmente protegida. Esta atalaya es una construcción del año 1590, bien conservada, y es una de las 32 torres de defensa que la Universidad de Mallorca construye para delatar la presencia de piratas en las costas, que a finales del siglo XVI acosan la isla. Estas torres se comunicaban entre sí con humo de día y con fuego de noche, dando la vuelta a la isla.

Después de múltiples conversaciones y recursos, la Dirección General de Infraestructura del Transporte queda de acuerdo en no derribar la atalaya, y manda técnicos para concretar con el Ayuntamiento el lugar de ubicación del radiofaro, decidiendo emplazarlo en la misma montaña, a 300 metros de la torre, en una pequeña vaguada formada por dos cotas, una de 350 metros y otra de 380 metros, aunque observan que habrá unos puntos oscuros y que la misma torre produciría un espacio de sombra.

Técnicamente, un radiofaro VOR constituye el sistema más preciso que existe en radionavegación.

Notas para una historia de la mar del Ebro

Naufragio de la polacra "Nuestra Señora del Mar", transporte de prisioneros

LUIS MILLAN

La referencia al naufragio de la polacra "Nuestra Señora del Mar", transporte de prisioneros, ocurrido en Vinaroz en 1838, se conoce por tradición oral como el "Barco de los Carlistas".

La polacra "Nuestra Señora del Mar", procedente de Cartagena, conducía a Barcelona prisioneros carlistas. Fue sorprendida por un temporal en estas costas. Al llegar a la altura de Vinaroz consiguió varar en la playa, frente a la ciudad, quedando destrozada. Los vinarocenses, tras denodados y heroicos esfuerzos, lograron salvar a los 147 prisioneros, de los que se conocía su condición, a su escolta y a la tripulación.

Años antes (1835), Vinaroz había perdido a sesenta y cuatro de sus hijos en la flor de la juventud, cuando su Batallón de la Milicia Nacional acudió en defensa de Alcanar, asediado por los carlistas mandados por Cabrera, y fue deshecho.

El salvamento, realizado con altruismo y generosidad, fue un acto de nobleza en aquellos tiempos de luchas fratricidas.

Las guerras civiles del pasado siglo afectaron particularmente a la zona del Ebro. El activo líder carlista Ramón Cabrera Griño, de Tortosa, hijo de un patrón de cabotaje, que dejó el seminario para unirse a los partidarios de Carlos María Isidro, se movió con soltura por estas comarcas, en las que hubo cruentísimas acciones de guerra.

Vinaroz y Alcanar

Un hecho particularmente aciago tuvo lugar el domingo día 18 de octubre de 1835, en que Cabrera apareció frente a Alcanar para apoderarse del fuerte y armar a los suyos con los fusiles de la guarnición.

La iglesia, fortificada y con un muro que la protegía, estaba defendi-

da por setenta nacionales. Cabrera intimó a los sitiados para que se rindieran. Ante su negativa dispuso lo que podría llamarse un comando suicida: un carro con toldo, protegido con colchones se acercaría a la puerta de la iglesia para hacerla saltar y facilitar la entrada a los sitiadores. Cabrera formó parte del grupo. Una lluvia de gruesas piedras frustró el intento y destrozó el ingenio. Cabrera resultó ileso, no así sus acompañantes.

Llegó la noticia a Vinaroz. El Batallón de la Milicia Nacional, terminados los ejercicios de cada domingo, asistía a Misa. Rápidamente se dio orden de que cambiaran el uniforme y acudieran con las armas a la plaza de la iglesia. Salió el Batallón hacia Alcanar y al llegar al puente sobre el Cenja, límite entre Valencia y Cataluña, la compañía de cazadores se situó a la otra parte del río. Cabrera, que tenía emboscada la caballería, les acometió con impetu y les dispersó, causando muchos muertos.

Los que lograron huir se refugiaron unos en la Torre de Sol de Riu y otros, agotados, llegaron a Vinaroz. Fue un día de duelo para la ciudad. No había familia que no llorara por sus muertos. Uno de ellos fue el comandante de Marina, que se batió con Cabrera.

La lucha fue, se dijo, entre amigos, entre parientes, como resultado de la fratricida pugna que azotaba España. El campo quedó sembrado de cadáveres y 500 fusiles abandonados.

En esta desgraciada acción sucumbió la flor de la juventud de Vinaroz. Sus nombres figuraron durante años en la sala de sesiones de la Casa Capitular y se estableció un funeral en el día del aniversario.

Alcanar se rindió al día siguiente. Cabrera respetó la vida de los defen-

sos, que fueron acompañados hasta Vinaroz, y castigó a algunos de sus soldados por haber incendiado unas casas, actitud que se atribuyó a los deseos de congraciarse con el vecindario con la mirada puesta en el puerto de los Alfaques y las Salinas (Punta de la Baña) para poder introducir viveres y pertrechos de guerra por mar.

"Nuestra Señora del Mar"

El comandante de Marina del Cantón de Vinaroz dio cuenta al capitán general, en extenso parte, del naufragio de la polacra "Nuestra Señora del Mar", ocurrido el 11 de noviembre de 1838.

A la vista de Vinaroz, y en dirección a la costa, venía un barco que pedía auxilio. Había fuerte temporal que impedía tirar ninguna lancha al agua. Se le hicieron señales para que aproara a la playa de la Magdalena. Se trataba de la polacra "Nuestra Señora del Mar", al mando del capitán Estanislao Pérez y procedía de Cartagena. Se supo que conducía prisioneros carlistas. Acudió toda la marina y tropa con armas. Se consiguió varar el barco, que quedó destrozado.

El naufragio y salvamento tuvieron mucha resonancia en toda España. En las Cortes fue explicado con detalle tan loable acto, resaltando el comportamiento de la ciudad de Vinaroz, que olvidando resentimientos salvó, con peligro de las vidas propias, la vida de prisioneros enemigos.

NOTA BIBLIOGRAFICA

Juan Bover Puig, director del Archivo Municipal de Vinaroz: "El Barco de los Carlistas". "VINAROS", Setmanari d'informació local. Núm. 1.194, de 23-V-1981.

José Matamoros, canónigo: "HISTORIA DE MI PUEBLO" (Alcanar). Imprenta Querol. Tortosa, 1922.

Joan M. Borrás Jarque: "HISTORIA DE VINAROS". Premi Excm. Diputació de Castelló en els Jocs Florals de "Lo Rat Penat", de València de l'any 1928. "Associació d'Amics de Vinaroz". Cooperativa Gráfica Dertoseense. Tortosa, 1979.

Castellón

Aumentó la actividad portuaria durante 1983

A un total de 6.884.687 toneladas ascendió la mercancía cargada y descargada en el puerto de Castellón, lo que ha supuesto un incremento del 4,80 por 100 en el tráfico portuario con respecto al año anterior, según los datos contenidos en la Memoria anual del citado puerto.

Teniendo en cuenta que en esta cifra global se cuenta tanto el movimiento de mercancías general como el de crudos petrolíferos con destino a la refinería de Petromed, hay que distinguir entre ambos conceptos y señalar que para los muelles y atraques se movieron a lo largo del año pasado 1.550.439 toneladas, lo que representa un aumento del 15,70 por 100 sobre

el pasado ejercicio, mientras que el tráfico de productos petrolíferos sólo subió un 16 por 100. En cuanto a las inversiones, superaron los 192 millones de pesetas para las nuevas instalaciones y los 35 para mantenimiento.

En cuanto al número de buques entrados en el puerto, hay que reseñar que fueron 969, pertenecientes a 37 países distintos. La mayoría de ellos, 469, correspondieron a bandera española, 34 a la República Federal Alemana, 68 a Panamá, 57 a Grecia, 45 a Egipto, 34 a Chipre, 15 a Arabia Saudita, 17 a Dinamarca, otros tantos a Polonia, 14 a Hungría, 39 a Italia, 10 a Liberia, 11 al Reino Unido, 10 a

Turquía, 18 a la Unión Soviética y el resto a naciones con menor número.

Las mercancías con más tráfico fueron los productos petrolíferos, los azulejos, abonos, fosfatos, productos siderúrgicos, frutas, verduras y pescados congelados. Solamente el movimiento de crudos generó un tráfico de 5.369.248 toneladas.

Finalmente, hay que señalar que los países árabes son con los que se mantienen más intensas relaciones comerciales. Encabeza la lista Irán, con 1.506.020 toneladas; seguida de Arabia Saudita, con 697.639; Libia, con 395.468, y Argelia, con 327.350 toneladas.

Las Columbretes, islas vírgenes del Mediterráneo español

JOSE V. DE LUCAS, Madrid
Al Este de Castellón de la Plana, a 24 millas de esta capital y a 70 de Valencia, emergen de las limpias aguas mediterráneas las islas Columbretes, cuatro grupos de peñones, islotes de origen volcánico, nacidos seguramente de una o varias erupciones submarinas.

Son este conjunto de islas en la actualidad foco permanente de atención por parte de numerosísimas asociaciones ecologistas, que debido al deterioro y abandono que se ciernen sobre ellas están tratando de conservar el archipiélago y lograr la creación de un espacio natural protegido, un lugar que daría lugar a un ecosistema de características cerradas en donde confluyen perfectamente el medio marino, los animales terrestres, peces y plantas. Pero desgraciadamente y desde más de un siglo, fecha en que se iniciaron las obras para la construcción de un faro, el paulatino deterioro del entorno ha sido el fenómeno más común.

Desde aficionados a la pesca de las distintas especies de la rica fauna piscícola con que cuenta las Columbretes, que furtivamente y con la utilización de técnicas prohibidas han esquilado en gran medida las familias de las distintas y apreciadísimas especies que allí obtienen su hábitat perfecto, hasta la utilización del archipiélago con fines militares, sirviendo de blanco para los ejercicios de tiro que ya en la actualidad quedaron suprimidos desde octubre de 1982.

Desde 1970, las Columbretes fueron víctima de los bombardeos de las fuerzas aéreas y navales, según un estudio llevado a cabo por la Asociación Ecologista ITACA. En el mismo se reseña que, tras numerosas interpelaciones y protestas, se consiguió la paralización de los ejercicios, pero los días 21 y 22 de abril de 1982, se reanudaron en la zona del Bergantín. En mayo de 1982, Antonio Sotillo, diputado del Partido Socialista, preguntó al Gobierno sobre el particular, a lo que el entonces ministro de Defensa, Alberto Oliart, contestó que la isla de Bergantín era de total necesidad para la Armada y la Aviación.

Posteriormente, los parlamentarios centristas quisieron presentar ante el Congreso una proposición de Ley para declarar a las islas Columbretes como Parque Natural de Interés Nacional.

La Diputación Provincial de Castellón ofreció al Ministerio de Defen-

sa otra zona para la realización de los ejercicios aeronavales y, tras un periodo, el Ministerio aceptó esta solicitud de la Diputación, cambiando la situación de los blancos a una zona denominada Placer de la Barca Alta, en la latitud 39° 50' Norte y longitud 0° 32' Este, a unas ocho millas de las islas Columbretes y a unas veinte de la costa, según el informe referido elaborado por la Asociación Ecologista ITACA.

Si mencionáramos los bombardeos sobre el archipiélago como dañinos, no debemos pasar por alto otra serie de fenómenos que ha perjudicado enormemente el ecosistema marino, como lo fue o lo sigue siendo la pesca abusiva de aficionados del Levante español y de las Baleares, que se desplazaban hasta este resquicio de Naturaleza salvaje para expoliar la riqueza piscícola y marisquera de las Columbretes, además de la extracción indiscriminada de coral de los fondos marinos.

Las islas vírgenes

Este pequeño archipiélago, con una extensión de aproximadamente 642 hectáreas, está formado por una veintena de islotes, entre los que cabe destacar los siguientes: Columbrete Grande, La Ferrera, La Foradada y el Bergantín. La vegetación se limita a unos pequeños matorrales propios de la flora mediterránea, pero no así su riqueza en la fauna, en la que destacan especies de especial interés ecológico, como son la gaviota de Andouin, una especie en claro retroceso, una colonia de halcones de la Reina, además de numerosas especies de aves migratorias que temporalmente "hacen escala" en estos parajes.

Respecto a la fauna propia de las islas, puede decirse que debido a las inmejorables condiciones del terreno subacuático, formado en su mayor parte por restos volcánicos, con multitud de cavidades horadadas, permiten que tanto crustáceos como moluscos hayan encontrado en estas islas el lugar idóneo para su reproducción y han conseguido la formación de estimadísimas colonias. La morfología del terreno les permite un buen refugio y evitan de esta manera ser el objetivo prioritario de embarcaciones dedicadas a la pesca por el sistema de arrastre, practicada como es sabido en otros lugares de la plataforma en donde el terreno presenta una morfología más suave. Entre las especies predominantes figura la codiciada y apreciada langosta, ade-



Una imagen de la Columbretes Grande, en donde se encuentra Puerto Tofiño, un lugar ideal para poder fondear.

más de la sardina, caballa, aladroc, etcétera.

Estas especies y otras que coexisten en este hábitat podrían verse protegidas si se respetaran las técnicas de pesca artesanal y se delimitase el espacio comprendido dentro de las medidas de especial protección de forma integral. Respecto a las partes de las islas que se encuentran sumergidas, interesaría la protección de la plataforma rocosa que compone la cordillera submarina de la que emergen las islas y su fauna, evitando así el deterioro de los suelos marinos, por medio de la prohibición de la pesca de arrastre, conocida en la zona como pesca de "bou", en los canales que separan las islas y en general en las zonas del archipiélago a 39 brazas de profundidad.

Cerdos contra las serpientes

El informe a que nos referíamos al principio de este reportaje habla igualmente del deterioro sufrido en la fauna de la isla, debido a que con motivo de la construcción del faro, iniciada en 1956, se procedió a la suelta de cerdos para librar a la isla Gruesa de las serpientes que desde la época antigua le habían dado nombre (Columbrería, Mont-colobrer, Columbretes, etc...). A este fenómeno hay que añadir la "crema" de grandes franjas de terreno para ahuyentar a estos reptiles.

Pero transcurridos los años, la fauna marina de roca se ha visto atacada de forma indiscriminada, ya que la sobreexplotación de estas especies, debido a su altísimo rendimiento económico, ha motivado la utilización de técnicas tan ilegales como implacables.

Para ITACA, otros aspectos que hay que tener en cuenta a la hora de

efectuar una valoración adecuada son, sin duda, los intereses que se barajan alrededor del archipiélago. De un lado citan los ejercicios de tiro y de otro la actitud de ciertos navegantes desaprensivos, normalmente ligados a la actividad de la pesca furtiva, que al desembarcar en las islas causan destrozos irreparables en la vegetación, tan caracterizada por algunos de sus "endemismos". El caso más sangrante de todos, para ITACA, lo encuentran en isla Gruesa, en donde la vegetación nemyosa ha desaparecido víctima de las hogueras.

Otro de los aspectos que recoge el informe elaborado por la asociación ecologista ITACA gira en torno al proyecto de urbanización de las islas Columbretes, hecho que se proyectó en el año 1965 en isla Gruesa, que no llegó a culminarse.

El calificativo de "paraíso natural" viene siendo utilizado últimamente, con tal de potenciar el turismo de la Costa de Azahar y que ha dado lugar a múltiples controversias.

El colectivo ITACA establece las líneas fundamentales que enmarcarían el entorno del futuro Parque Natural de las islas Columbretes, manteniendo un gran interés por la Naturaleza. Y así proponen la restauración en lo posible del medio original, el establecimiento de una pequeña estación científica que pueda permitir la realización de observaciones y estudios. Un máximo respeto a las técnicas de pesca artesanal, con una vigilancia apropiada para evitar abusos, y una serie de controles que garanticen de una manera eficaz la conservación de todas las propiedades naturales de las islas, de su entorno y principalmente una defensa de los reducidos espacios en donde se asientan la fauna marina y terrestre.

Crónica de la costa/Mediterráneo

Tres buceadores profesionales,
únicos autorizados en Baleares

Pesca del coral rojo, a 600.000 pesetas/kilo

EMILIO MORANCHO, Palma de Mallorca.

La pesca del coral rojo es una de las ocupaciones marinas que más se presta a la piratería. Su elevada cotización en el mercado, la falta de una legislación adecuada y la escasísima vigilancia permiten a los pescadores furtivos realizar capturas indiscriminadas, que luego "sacan" en el mercado negro, generalmente a grupos mafiosos italianos. Su pesca, por métodos legales, representa un gran riesgo para el buceador, ya que el coral rojo se encuentra en profundidades de hasta cien metros, invirtiendo más de dos horas en salir a la superficie, para lograr una descompresión en óptimas condiciones. Hasta tanto no se promulgue una legislación "al día" que controle la pesca en condiciones adecuadas y asegure la persistencia del coral rojo, la Consellería de Agricultura y Pesca de Baleares ha limitado las capturas por pescador y año, además de otros requisitos para su extracción; para este año, tres han sido los buceadores profesionales, uno mallorquín y tres peninsulares, los únicos autorizados para la pesca del coral rojo en aguas de Baleares.

Entre otros requisitos, se exige a los solicitantes de licencias el especificar la zona prevista para la extracción y los medios con que se cuenta, tanto de embarcaciones como de equipos disponibles. Asimismo, los pescadores autorizados deben presentar a la Secretaría de Pesca de la Consellería un informe con el número de capturas realizadas y su valoración, de acuerdo con las categorías establecidas. Dicha Secretaría ha limitado las capturas máximas a doscientos kilos por pescador y año. Así, y para obtener una evaluación más concreta, la Secretaría de Pesca, en colaboración con el Instituto Oceanográfico, están llevando a cabo trabajos conjuntos que proporcionen una valoración más exacta de los recursos en los bancos de coral existentes en nuestro litoral.

Estos celentéreos madreporicos se desarrollan normalmente en aguas cálidas, especialmente sobre la plataforma litoral, donde existen algas calcáreas y colonias de madreporas, formando arrecifes de coral. Pero la masa coralina son seres vivos, cuya vida orgánica requiere unas condiciones ambientales muy determinadas. La temperatura del agua debe estar entre los 18 y los 36 grados centígrados y sus aguas han de ser ricas en oxígeno y materias nutritivas; han de tener una iluminación adecuada y no admiten una emersión prolongada, siendo la bajamar su límite, y la salinidad ha de tener un índice entre el 27 y el 40 por 1.000.

Las formas de los arrecifes coralinos son muy variadas, aunque cuatro son las fundamentales. Los atolones, que son islotes circulares que rodean una laguna. Los arrecifes lineales de barrera, situados a cierta distancia del litoral y los lineales marginales, pegados al litoral no coralino. Los anulares, que son pequeños atolones cuya largura no pasa de ser una charca, y los faros, que son atolones con lagunas bastante profundas, y se disponen en cadena, cuyo conjunto forma un atolón o una barrera. Los arrecifes de baja profundidad pueden ser un peligro para los navegantes, pero su proximidad se delata por la blancura del agua del mar, lo que se llama leche de coral. Esto es debido a las partículas calcáreas, muy finas, que se mantienen en suspensión.

De los celentéreos antozoos, los más conocidos son los octocoralarios, que tienen simetría octogonal y tiene ocho tentáculos; poseen esqueleto y son de formas muy distintas. El más apreciado de todos los octocoralarios es el coral noble o rojo, cuyo esqueleto calcáreo está muy ramificado y coloreado en varias tonalidades de rojo laca, debido precisamente a la presencia de sales de hierro, siendo el Mediterráneo y el Adriático los únicos mares donde se encuentra. Cuando el coral se asienta sobre fondos fangosos, pierde el color rojo, conociéndose entonces



Promoción social de la mujer.— Clausura en Cala Ratjada, Mallorca, de un curso de cocina al que asistieron diecinueve mujeres de la localidad, las cuales se fotografiaron con los profesores al finalizar el acto. En Porto Cristo, Mallorca, se realizó también con éxito un curso de corte y confección en el que participaron veintidós mujeres del Puerto.

con el nombre de coral negro, de escaso valor en el mercado. En Japón se extraen unos corales parecidos al rojo, pero que no tienen la belleza de éste, siendo los principales productores del coral rojo Túnez y Argelia.

Estos bellos corales rojos, que se asientan sobre fondos rocosos y que alcanzan grandes profundidades, hacen muy difícil y arriesgada su extracción, por lo que están altamente cotizados en el mercado. Un kilo de coral rojo trabajado puede valer 600.000 pesetas, lo que acrecienta la

codicia de los pescadores clandestinos, que venden en el mercado negro y comercializan grupos mafiosos, generalmente italianos. Los buceadores piratas emplean medios de extracción ilegales, produciendo grandes destrozos en el banco donde actúan para una pequeña cantidad útil extraída; arrancan indiscriminadamente cualquier cantidad de masa coralina no aprovechada, que luego quedará como sedimento muerto, que evitará la formación de nuevos corales. Los instrumentos usados por los pescadores incontrolados son varios, pero los más conocidos son la "barra italiana" y el "ingenio", que es una pesada cruz de madera o chapa, de cuyos brazos cuelgan trozos de viejas redes, que se enredan en el coral y son arrancados.

Por el contrario, los buceadores profesionales y autorizados utilizan equipos muy complejos. Como herramienta de arranque emplean exclusivamente la piqueta, y para bajar a los noventa o cien metros de profundidad, en que se encuentran los corales, van equipados con un chaleco salvavidas con un botellín que lo infla, dos reguladores, una doble botella de aire comprimido y una tercera botella de reserva, en previsión de algún fallo. Claro está que llevan una bolsa en la que recogen el coral. Una vez en el banco, y antes de empezar a picar, el coralero comprueba el grosor y la dureza del coral. Las ramificaciones blandas no se arrancan, y se dejan para posteriores inmersiones, cuando esté más hecho y, por tanto, tenga más valor.

Una vez en tierra, el coral extraído será evaluado, pesado y remitido a las industrias para transformarlo en objetos de adorno. La parte gruesa del tronco se utiliza para joyería y las partes de menor calidad, como las extremidades, irán destinadas para fabricar objetos de bisutería.



Gran mero

Ricardo Urestarazu, pescador sumarinista de San Sebastián, muestra el gran mero de 2,8 kilos y 130 gramos que capturó en aguas de Baleares y le valió el trofeo a la pieza mayor en el primer torneo Isla de Mallorca de pesca submarina, celebrado en Palma.

Los pescadores piden puerto en Alborán

Madrid

Los pescadores almerienses han solicitado al senador del Grupo Popular, Carlos Blesa Rodríguez, que transmita al Gobierno la necesidad de crear un puerto-refugio en la isla de Alborán, para evitar, cuando están faenando, los riesgos que corren al producirse unas condiciones meteorológicas adversas que, además, se ven agravadas por la considerable distancia que existe entre Almería y Melilla.

Durante estos temporales los pescadores que se encuentran faenando en aguas de Alborán retornan a los puertos antes citados según la dirección del viento para llevar el empuje de las olas en la popa y no como freno de proa. Cuando el viento les empuja de lleno por alguna de las bandas corren el peligro de volcar.

La Policía interviene en un barco panameño

Funcionarios de la Policía de Cartagena penetraron, el pasado día 12 por la noche, en un barco de bandera panameña y a petición de las autoridades consulares de aquel país, para mediar entre la tripulación declarada en huelga y la empresa armadora.

Los quince tripulantes, de nacionalidad griega, del barco "Chio Frost", tras cargar una partida de limones valorada en 350 millones de pesetas, manifestaron al Consulado que se declaraban en huelga hasta tanto no cobraran unas cantidades adeudadas por la empresa armadora.

Tras la mediación de las autoridades españolas, al filo de la madrugada se llegó a un acuerdo con nueve tripulantes y el barco se hizo a la mar. El resto de la marinería optó por abandonar el buque tras haberles facilitado el Consulado los correspondientes billetes de avión para regresar a Grecia.

Atraca en Palma una flotilla de la OTAN

Una flotilla de la OTAN, compuesta por las fragatas "Helli", griega; "Alpino", italiana; "Galatea", británica; "Aylwin", norteamericana y el destructor turco "Yucetepe" atracaron durante unos días en el puerto de Palma de Mallorca, después de hacer unas maniobras antisubmarinas.

Esta flotilla, que tiene su base habitualmente en Nápoles, realiza operaciones bianuales, en las que intervienen con carácter rotatorio los países miembros de la OTAN y sus diferentes unidades.

En conjunto, la flotilla dispone de varios misiles "Harpon", "Exocet", así como de cuatro helicópteros y un sofisticado sistema de morteros antisubmarinos y de combate antiaéreo.



José Mayor Molina y Miguel Esquerdo reciben la medalla al Mérito Social Marítimo.



Medallas al Mérito Social Marítimo en Pinatar y Aguilas

Condecorados Miguel Esquerdo y José Molina

El subdirector general de Seguridad Social del Instituto Social de la Marina, José Ramón Pavia Martín-Ambrosio, en representación del director general de este organismo, ha impuesto las medallas al Mérito Social Marítimo, en su categoría de plata, a Miguel Esquerdo Galiana y a José Mayor Molina en sendos actos celebrados en San Pedro del Pinatar y Aguilas, que contaron con la presencia del director de la Mutua Nacional de Previsión del Riesgo Maríti-

mo, director provincial del ISM de Cartagena, presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores y otras autoridades locales, así como un numeroso grupo de pescadores, pensionistas y gentes del mar que quisieron estar presentes para homenajear a sus compañeros.

Después del acto de imposición de las medallas, el subdirector general se refirió a los méritos contraídos por los dos galardonados para hacerse acreedores al premio, haciendo

hincapié en la labor docente de Miguel Esquerdo y en su trabajo en la Mutualidad de Accidentes de Mar, y en la dedicación que tuvo José Molina a la pesca a la traña, sin abandonar por ello otros tipos de pesca en las cuales es un innovador. A él se deben algunas técnicas de pesca practicadas en el litoral murciano y que aún hoy conservan vigencia, como el procedimiento para capturar lechas, basado en simil de mamparra de hilo grueso.

50 millones para los "bolicheros" malagueños

Madrid
La administración pesquera española destinará 50 millones de pesetas para paliar la inactividad de las tripulaciones dedicadas a la pesca del chanquete en la región malagueña.

La resolución de la Secretaria General de Pesca Marítima, de inminente aparición en el "BOE" y a la que Efe ha tenido acceso, señala que esta cantidad está destinada a paliar el cese de actividades de las tripulaciones y armadores de las embarcaciones de los distritos marítimos de Málaga y Vélez-Málaga.

Estas ayudas se traducirán en la entrega de un mínimo de 20.000 pesetas mensuales por persona durante ocho meses prorrogables. Los armadores y pescadores que se acojan a las mismas no podrán dedicarse a esta actividad durante el tiempo que las reciban.

Específica la resolución que esta ayuda se dedicará a aquellos que de forma habitual, y al menos durante el último año, se hayan dedicado a la pesca del mal denominado chanquete, utilizando las artes de boliche y jábega.

También señala esta norma que las embarcaciones afectadas deberán estar inscritas en las Comandancias de Marina o Ayudantías correspondientes.

Con esta resolución, la administración pesquera española intenta sufragar los perjuicios que han podido derivarse de otra norma anterior por la que se prohibía la pesca del chanquete para salvaguardar a otras especies inmaduras que se encuentran en la misma zona.—Efe.

Naufraga el "Virgen de la Merced"

El pesquero malagueño "Virgen de la Merced", propiedad del armador Emilio López Trujillo, ha naufragado a unas 32 millas al Norte del Cabo Sin, cerca de la ciudad marroquí de Agadir, al abrirse una vía de agua en el casco que no pudo ser achicada por los doce tripulantes que en total componían la dotación de la embarcación.

La tripulación fue recogida, posteriormente, por el pesquero "Nuevo San Antonio", que faenaba cerca, y trasladada a la localidad de Safi, situada entre Agadir y Casablanca. Desde allí los pescadores se trasladaron hasta Casablanca, ciudad de la que salieron hacia Málaga en avión. En el aeropuerto les esperaban, además de sus familiares y el armador, el jefe de Promoción Social de la Dirección Provincial del Instituto So-

cial de la Marina y la asistente social.

Todos los tripulantes llegaron en perfecto estado, por lo que después de ser informados de las posibles prestaciones que podrían recibir por parte del Instituto Social de la Marina, se dirigieron a sus respectivos domicilios.

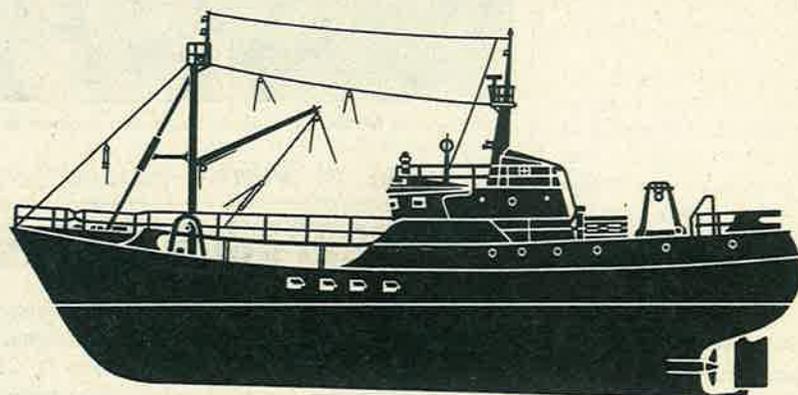
Hay que recordar que en los últimos meses han sido varios los pesqueros malagueños naufragados: "Virgen de la Merced", "Jaimag", "Paco el Primo" y "Rio Torres".

Atunes muertos en Zahara

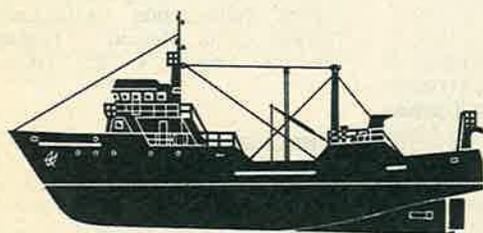
Más de trescientos atunes han aparecido muertos y en avanzado estado de descomposición en la playa de Zahara de los Atunes, de Barbate.

Los peces al parecer proceden de las almadrabas instaladas en esta zona durante estas fechas, en las que se está llevando a cabo capturas de los atunes. Los peces aparecidos en las playas habrían muerto de asfixia en las almadrabas al concentrarse en ellas gran cantidad de túnidos. Los pescadores, al descubrirlos los habían lanzado al mar y éste los habría devuelto a las playas.

AGUA POTABLE a bordo, sin limite.



- Independiente del motor
- Fácil instalación
- Mayor autonomía
- Bajo consumo eléctrico
- Reducido mantenimiento



El sistema de osmosis inversa produce, directamente, agua potable sin necesidad de tratamientos posteriores. Por sus reducidas dimensiones puede instalarse en cualquier tipo de pesquero.

Allied Water Corporation

Subsidiaria de MARLAND 

PASCHY CIA S.A.

BILBAO-9
Alameda de Recalde, 30 • Telf. (94)424 28 06
Telex 32720 - pasch-e

MADRID-20
Capitán Haya, 9 • Telf. (91)455 37 00
Telex 22696 - pasch-e

BARCELONA-8
Tuset, 8 • 6.º • Telf. (93)217 19 63
Telex 53063 - pasch-e

Siembra de almejas en las costas onubenses

Medio millón de semillas de almejas finas han sido depositados en Cano de El Pinillo, localidad próxima al pueblo onubense de Ayamonte. Las semillas, procedentes del centro de reproducción de Cantabria, tienen entre cuatro y cinco milímetros las más pequeñas y entre 15 y 18 las más grandes.

La siembra ha sido posible gracias a la colaboración entre la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía y la Secretaria General de Pesca Marítima de la Administración central, así como el apoyo científico y asesoramiento del Plan de Explotación Marisquera y Cultivos Marinos.

De continuarse los planes fijados, 5.000 hectáreas de las marismas onubenses ahora improductivas podrían convertirse en área de cultivo.

Residuos químicos en Isla Cristina

Los buques cargueros españoles "Niebla" y "Nerva" han sido denunciados por la Asociación de Armadores Pesqueros del puerto onubense de Isla Cristina por verter residuos químicos en esta zona de pesca, conocida como "El Laberinto".

El secretario de dicha Asociación, Manuel Rodríguez, ha señalado que el vertido de residuos efectuados por estos buques reviste doble gravedad, ya que ésta es una de las pocas zonas de pesca donde pueden faenar los barcos onubenses.

Curso de artesanía canaria

Ha sido clausurado en la sede de la Cofradía de Pescadores Nuestra Señora de las Nieves, de Santa Cruz de la Palma, el curso de artesanía y cestería canarias, que ha sido organizado por el Instituto Social de la Marina. En el acto estuvieron presentes el director provincial del ISM, Antonio Betancourt; el delegado del Gobierno, José López Mederos, y el ayudante militar de Marina, Carlos Lorente. En el curso participaron 24 mujeres del sector marítimo-pesquero.

Treinta países estuvieron representados en Tenerife

Reunión del Comité de Pesca del Atlántico Centro-Oriental

JUAN F. FONTE, Las Palmas

Tuvo lugar, en la isla de Tenerife, la reunión del Comité de Pesca del Atlántico Centro-Oriental y las sesiones sobre Estadísticas de Pesca y Evaluación de Recursos. Se celebraron en la sede del Instituto Español de Oceanografía y estuvieron presididas por el secretario general de Pesca Marítima de España, Miguel Oliver, quien destacó en la jornada inaugural que "sin un conocimiento real del valor cuantitativo y cualitativo de los recursos pesqueros, no es posible planificar una explotación racional en la zona del Atlántico Centro-Oriental". A estas reuniones asistieron representantes de 30 países, figurando entre ellos Estados Unidos, Cuba, Francia, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Polonia, URSS, Marruecos, Mauritania y Senegal.

También destacó en la jornada inaugural el señor Oliver "que estas reuniones periódicas del CECAP han ido creando un acervo de información enriquecido cada año, y sus conclusiones han marcado las directrices del desarrollo eficaz y racional de la explotación de las pesquerías en esta importante zona del Atlántico".

Igualmente asistió a estas reuniones el secretario del CECAP, Mike Ansa-Emnin, natural de Ghana, quien destacó "que no es posible planificar una explotación racional de los recursos pesqueros sin una estadística y evaluación que son los pilares básicos para valorar una pesquería y ordenar su explotación".

Más adelante destacó la encomia-

ble labor realizada por el personal que profesionalmente y vocacionalmente dedica su esfuerzo y su probada competencia a trabajar infatigablemente en el marco de la FAO. Y terminó sus palabras agradeciendo al Instituto Español de Oceanografía la gentileza que tuvo al poner tan espléndidas instalaciones a disposición del Comité.

Las sesiones de trabajo se prolongaron hasta el día 15 de mayo, teniendo una destacada participación nuestro país en el grupo de trabajo que se encargó sobre la evaluación de los recursos de merluzas y gambas, grupo en el que figuraban también Marruecos, Mauritania, Senegal, Portugal, Unión Soviética y Polonia.

Por otra parte, hay que destacar que los trabajos sobre estadísticas ocuparon los tres primeros días de las jornadas y trataron de la revisión de las estadísticas nacionales, sus avances y problemas, y de la prospección que se llevó a cabo sobre la flota pesquera internacional que tiene su base en el puerto de La Luz y Las Palmas, por donde se han descargado en algunas ocasiones hasta 300.000 toneladas de pesca con carácter anual, de la que un 90 por 100 ha sido congelada.

Por último, hay que destacar que el grupo de trabajo que abordó el tema de la evaluación de las pesquerías y sus recursos conoció distintos informes nacionales con investigaciones desarrolladas y principales cambios observados y, sobre todo, los "stocks" de distintas especies.

Parque Marino Nacional en Hierro

CARMEN VECINO

De prosperar una moción recientemente presentada ante la Mesa del Senado por el senador Federico Padrón Padrón, la isla de El Hierro podría ser la destinataria del primer parque marino de España, que abriría sus puertas bajo el nombre de Parque Marino Nacional Roque de la Bonanza.

Según el reglamento vigente en la Cámara Alta, esta moción tendrá que ser defendida ante el Pleno de la misma y, en el caso de resultar aceptada por mayoría, se remitiría al Gobierno para que éste tomara las medidas necesarias para su puesta en marcha. Sin embargo, y dado que el firmante de la moción es un integrante del Grupo Mixto (como antiguo representante de UCD), será necesario que el señor Padrón realice negociaciones previas con el Grupo Socialista del Senado, a fin de garantizarse su apoyo y, por tanto, el final feliz de su iniciativa.

El Parque Marino Roque de la Bonanza abarcaría la zona de litoral al Este de la isla de El Hierro, que va desde la Punta de las Tijeretas, próxima a Puerto Estaca, hasta la playa de Icota, que se encuentra al Sur del Parador Nacional de Turismo, pudiendo tener una penetración desde la orilla hacia mar adentro de entre seiscientos y ochocientos metros.

Como fundamentos de esta moción, y a la espera de una defensa más en profundidad durante el debate en Pleno, el señor Padrón considera que esta iniciativa no va a suponer un incremento del gasto público "y sí va a suponer ingresos para la isla, como demuestran las experiencias internacionales realizadas en este campo".

Existen parques marinos en Estados Unidos (Yellowstone), en Francia (Isla de Port Cros), en Italia (en las islas de Montecristo y Ustica), en Yugoslavia (isla de Inconornadas y de Mljet), en Perú, Japón (donde existen veintitrés), etc.

Internacionalmente, los parques marinos tienen la finalidad de preservar y potenciar el patrimonio natural marino: ecológicas, culturales, socioeconómicas, etc. Todos los parques cuentan con su reglamento propio, permitiéndose en algunos la pesca con caña, estudios de la flota y fauna, escafandrismo, fotografía submarina, etc.

Si la Administración, el Gobierno, da el visto bueno a la iniciativa del parlamentario herreño, Canarias se adelantaría a los planes, aún sin desarrollar, planteados en torno a las gallegas islas Cies y a las levantinas Columbretes (frente a Castellón).

En el organismo de las Naciones Unidas Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), España figura con el 1 por 100 de parques y zonas protegidas, respecto de su superficie total, pero siempre parques naturales terrestres.



DIEGO ROBLES

Acto de clausura del curso de cestería canaria celebrado en Santa Cruz de la Palma.

El portugués "Sagres" y el noruego "Christian Radich", rumbo a Canadá

JUAN F. FONTE, Las Palmas

El puerto de La Luz y Las Palmas ha sido, durante los pasados meses de abril y mayo, el paso obligado para los principales veleros del mundo que participan en la regata internacional Cutty Sark, organizada por la prestigiosa institución británica The Sail Training Association.

La citada regata tuvo su comienzo en el puerto francés de Saint-Malo y la primera etapa de su recorrido en el puerto de La Luz, en la isla de Gran Canaria.

En esta primera etapa participaron un total de 27 veleros, destacando sobre todos el polaco "Dar Młodzieży", de tres palos, buque-escuela de la Marina Mercante de su país y que entró en servicio hace dos años, reemplazando al legendario "Dar Pomorza". La citada unidad tenía 112 metros de eslora y tenía una dotación de 175 personas. Esta importante regata se ha organizado con motivo del CDL aniversario de la fundación de la ciudad de Quebec en Canadá, en cuyas aguas está prevista una importante demostración velística internacional el mes de julio. Con tal motivo, los veleros que participan en esta regata harán el recorrido desde Saint-Malo, en Francia, pasando por las islas Canarias, islas Bermudas y visita a los puertos de Portsmouth, Halifax, Gaspé, Quebec, Sydney y regreso a Liverpool, donde finalizará la última regata el mes de agosto.

Los polacos, los más numerosos

Hay que destacar que en la primera etapa de la regata los yates polacos han sido los más numerosos, encabezados por el "Dar Młodzieży", con un total de diez unidades. Le han seguido en importancia los ingleses, con seis unidades, entre las que figuraban dos de la Armada

Fragata noruega "Christian Radich", buque escuela de la Marina Mercante de aquel país, vista de estribor en su atraque en el muelle Santa Catalina, de Las Palmas.

británica. Luego ha estado Alemania Oriental, con cinco unidades; la URSS, con dos veleros, y Holanda; con un yate, estos países: Canadá y Francia.

Pero aparte de estas unidades que participan de forma activa en la regata, también otros grandes veleros tienen por meta este año las aguas de Canadá, con el fin de participar en la demostración velística que tendrá lugar en la ciudad de Quebec al cumplirse los cuatrocientos cincuenta años de su fundación.

Así, por el puerto de Santa Cruz de Tenerife pasó el buque escuela de la Marina de guerra de la República Federal de Alemania "Gorch Fock", y por el puerto de La Luz y Las Palmas lo hicieron, el 20 de mayo, los buques escuela "Sagres", de bandera portuguesa, y el noruego "Christian Radich", el primero perteneciente a la Marina de guerra lusa y el segundo a la Marina Mercante del citado país escandinavo.

Casi medio siglo de vida

Hay que destacar que estos dos buques escuelas llevan sobre sus cuadernas casi medio siglo de vida, ya que fueron construidos entre los años 1937 y 1938.

Así, el portugués "Sagres" en un principio fue alemán y llevó su primer nombre como "Albert Leo Schlageter". Al producirse la última guerra mundial fue utilizado en el Báltico como nodriza para dar albergue a las tripulaciones de submarinos y más tarde como hospital flotante.

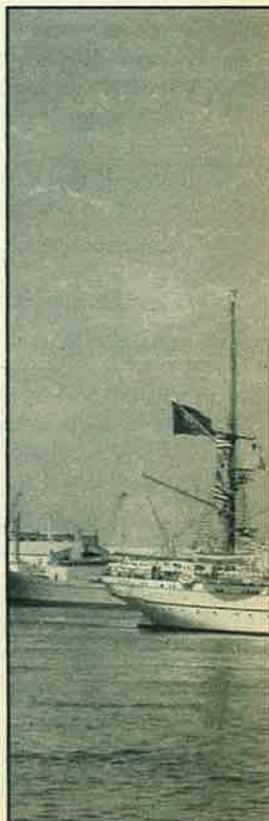
Cuando se produjo el reparto de barcos tras terminar la segunda guerra mundial, la bricbarca alemana fue a pasar a los Estados Unidos y más tarde fue adquirida por Brasil, que la rebautizó con el nombre de "Guanabara". Pero este último país nunca llegó a utilizarla como buque escuela al contar con el "Almirante



JOSE MARTINEZ



JOSE MARTINEZ



Participarán en la demostración velística en aguas de Quebec con motivo del CDL aniversario de su fundación.

La bricbarca "Sagres", vista por proa.

Saldanha". De ahí que Portugal entrara en tratos para adquirirla y en 1962 pasó definitivamente a este último país, que le volvió a dar el nombre de "Sagres", ya que venía a sustituir a otro buque escuela del mismo nombre al que se le iba a dar de baja.

La actual "Sagres" ha dado ya la vuelta al mundo en dos ocasiones, siendo la última de ellas en el presente año. Llama poderosamente la atención porque en sus velas lleva unas grandes cruces que representan la vocación descubridora del país lusitano.

La "Christian Radich"

Tanto la "Sagres" como la "Christian Radich" estuvieron atracadas simultáneamente en el muelle Santa Catalina de esta ciudad del 20 al 22 de mayo, constituyendo todo un espectáculo, ya que pocos puertos del mundo tienen ocasión de amarrar a dos grandes veleros en las mismas fecha.

Ambas unidades tienen por meta

La bricbarca portuguesa "Sagres" abandona las aguas del puerto de La Luz, con destino a Halifax (Canadá).

JOSE MARTINEZ

el Canadá para participar en la demostración velística de la ciudad de Quebec.

La "Christian Radich", desde su construcción, está dedicada a formar futuros oficiales para la Marina Mercante de Noruega. En esta ocasión lleva a bordo 64 cadetes, de los cuales diez son mujeres. Estos jóvenes están comprendidos entre los dieciséis y veinte años y se enrolan en este buque escuela al terminar sus estudios de Bachillerato. No es obligatorio pasar por esta unidad para ser marino mercante en Noruega, pero supone unos méritos muy importantes a la hora de ser seleccionados para formar parte de la oficialidad de buques mercantes, ya que se considera de gran valor el pasar por un buque escuela a vela.

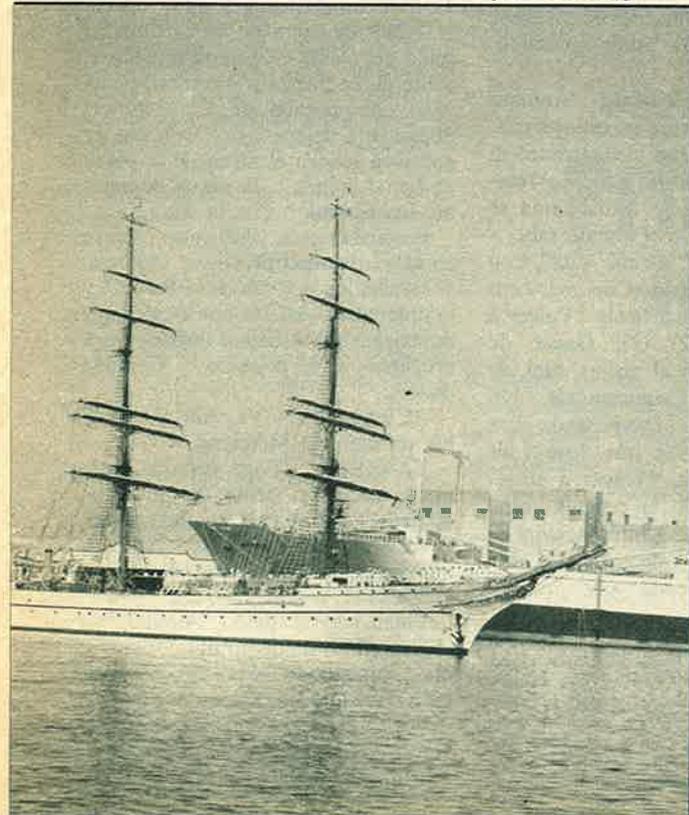
La "Christian Radich" también pasó por las vicisitudes de la última contienda mundial, ya que en 1938, al regresar de un viaje a los Estados Unidos, fue apresada por los alemanes, que la convirtieron en un buque nodriza para dar albergue a las tri-

pulaciones de submarinos. Más tarde, estando en los varaderos, fue hundida por los aliados y al terminar la guerra mundial Noruega procedió a recuperarla para su Marina Mercante. Hace dos años fue sometida a importantes obras de reparación, por un importe de 200 millones de pesetas, sustituyéndole sus tres palos y el bauprés, así como los alojamientos.

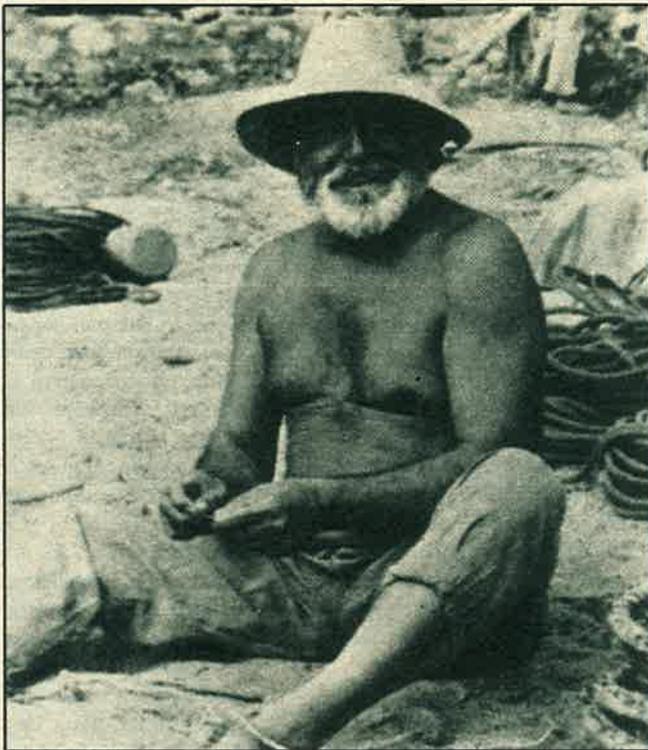
La fragata de la Marina Mercante noruega también fue protagonista de la famosa película americana "Windjammer", rodada entre 1957-58 por aguas del Caribe y costa Este de los Estados Unidos, sobre guiño del capitán Alan Villiers. Además tiene fama de ser una de las fragatas más rápidas del mundo, ya que tiene el record, en la travesía entre Boston y la ciudad noruega de Christiansand, en 17 nudos, realizado en 1980. Y ha participado en las más importantes regatas del mundo. Precisamente la última vez que estuvo en el puerto de La Luz fue con ocasión de la regata Brest-Las Palmas de Gran Canaria, en 1958.

El "Sagres" (izquierda) y el "Christian Radich", vistos por estribor en el muelle de Santa Catalina.

JOSE MARTINEZ



Parece que el mar da suerte a Antonio Ferrandis. Primero, su personaje de Chanquete en la serie de televisión "Verano azul", y después, la película "Volver a empezar", único film español ganador de un Oscar, le han dado el éxito definitivo. Porque si en la serie televisiva el mar estaba presente permanentemente, en la película de Garci forma parte del texto en un alto porcentaje, sin que ello signifique un pretexto para una bella fotografía. El mar es, en "Volver a empezar", el elemento que subraya momentos de reflexión, de soledad, de libertad, de alegría y tristeza, de huida y muerte.



Ferrandis, en "Verano azul".

Un actor como la copa de un Oscar

A Antonio Ferrandis el mar le da suerte

J. M. MASIP SEGARRA

Las V Jornadas de Estudios Pesqueros motivaron mi presencia en Madrid y me proporcionaron la oportunidad de conocer personalmente a "Chanquete" Ferrandis, gracias a Miguel Torres (presidente de la Federación Provincial de Cofradías de Valencia y patrón mayor de Gandía) y Ricardo Martínez (director local del ISM).

La cena en su casa, que mira desde lo alto al Retiro madrileño, acompañados por Antonio Martín (fundador y consejero delegado de Blau Films, S. A.) (1), resultó un inolvidable coloquio entre gente de la mar y del cine. Sólo el decorado ya merecía la pena: un apartamento amplio, con enorme cantidad de motivos marinos, fruto de desguaces de antiguas embarcaciones, y lleno de sabor a su origen valenciano, a través, fundamentalmente, de cerámica de Manises.

(1) Productora creada en Gandía en 1978. Películas: "Tobi" (1978), "Miedo a salir de noche" (1979), "Dos y dos, cinco" (1980), "Corazón de papel" (1982), "Piernas cruzadas" (1982), "Inseminación artificial" (1983) y "Sangre en el Caribe" (1983).

Nacido en Paterna en el año 1921, Ferrandis debuta teatralmente con la compañía de Antonio Vico en 1950; más tarde pasó a la de Amparo Rivelles y hasta 1972 en las nacionales del teatro Español y María Guerrero. Su dedicación al cine, por estos motivos, resulta esporádica hasta que, en 1973, consigue en Checoslovaquia el premio de interpretación del Festival de Karlovy Vary con la película "¿Y el prójimo?...". Desde entonces invierte la dedicación en beneficio del cine y la televisión. Todavía son muchos los que le recuerdan por las populares series de Jaime de Armiñán.

En cuanto al cine, hay que destacar especialmente "Mi querida señorita" (1971), "Los nuevos españoles" (1974), "¿Jo, papá!" (1975), "Parranda" (1977), "La escopeta nacional" (1978) y "Corazón de papel" (1982).

El capítulo de reconocimientos, siempre difícil, no ha sido cicatero para con él. Cuenta entre otros, con el Premio Nacional de Teatro, del Círculo de Escritores Cinematográficos, Antena de Oro, "Fotogramas"

y es comendador de la Orden del Mérito Civil (Ministerio de Asuntos Exteriores) por su labor cinematográfica.

Pero, indudablemente, Antonio Ferrandis no aparece en esta sección en razón a su origen mediterráneo ni a su gran trayectoria artística reseñada hasta aquí. Su actual fama se la debe, como todo el mundo sabe, a la serie de TVE "Verano azul", con su genial interpretación del marinero Chanquete, y a la película "Volver a empezar" (1982) (2), Oscar de Hollywood 1983 al mejor film de habla no inglesa. Curiosamente, "Verano azul" es una serie pensada para los niños, mientras que José Luis Garci, director de "Volver a empezar", ha realizado la película como un homenaje al Año Internacional de la Tercera Edad y, de entre ésta, a la generación truncada por nuestra guerra civil.

(2) Española. 1982. Producción: Nickel Odeon. Guión: Garci y Llorente. Dirección: Garci. Fotografía: M. Rojas (eastmancolor). Música: J. Pachelbel/Cole Porter. Montaje: M. Gz. Sinde. Intérpretes: A. Ferrandis, E. Paso, J. Bódalo, A. González. Duración: Cien minutos. Distribución: J. E. Alenda. Estreno en Madrid: Coliseum. 29-III-82.

De "Verano azul" no quisiera añadir más, dado que la serie ha sido repuesta en TVE, la historia se repetirá, la han visto todos los públicos y la mar prácticamente no se ausenta.

El mar como texto

En cambio, las connotaciones marineras de "Volver a empezar" son mucho más sutiles. Se trata de un guión de J. L. Garci y Angel Llorente cuyo argumento consiste, sucintamente, en los últimos meses de un exiliado español que al tiempo en que es galardonado con el Nobel de Literatura conoce su mortal enfermedad y decide, camino de su residencia en Estados Unidos, recalar en su tierra asturiana, para recordar, en el lugar, su época de juventud. Antonio Miguel Albajara, nombre de este personaje interpretado con una absoluta madurez por Antonio Ferrandis, volverá al final del film —y ésta es la concesión de Garci— a la Universidad de Berkeley para morir enseñando literatura española, y esa vuelta, que realiza en avión, es la réplica a una primera huida en barco de miles de españoles republicanos; nuestra costa está llena de ejemplos.

Pero la inquietud marinera de la película no queda ahí; de las 59 secuencias que la conforman, 15 tienen la mar como texto o contexto; en "Volver a empezar" nunca la mar sirve de pretexto.

Ya en la secuencia primera: la pantalla en negro. Dos, tres segundos. Se escucha ahora, lejano, el rumor del mar. Van surgiendo los TITULOS fundamentales de la película. Antes de terminar los créditos, el ruido del oleaje va desapareciendo y, sobre él, comienza a escucharse una vieja composición de Cole Porter: "Begin the Begine". (...) Una ola gigantesca rebasa el muro de la playa de San Lorenzo..., la playa de verano, los pescadores en la Rula...

Posteriormente, Albajara recorre en taxi la ciudad de Gijón, la playa, el muelle, los jardines de la Reina... y le pregunta al taxista por locales que no existen ya; Albajara insiste en sus preguntas y se produce el siguiente diálogo:

ALBAJARA.—Ya. Ahí antes había un café. El Mercantil.

TAXISTA.—Pues tampoco le puedo decir. Lo siento. Es que esto, además, ha cambiado mucho, ¿sabe?

ALBAJARA.—El mar supongo que seguirá en el mismo sitio.

TAXISTA.—El mar, si...

Finalizado el paseo, Albajara se instala en un moderno hotel frente al mar, solicitando expresamente que su habitación tenga vistas al mar, y su primera acción en soledad es descender la cortina, abrir el balcón y salir a contemplar el oleaje; ha rehu-



*A los lectores
de "Hoja del Mar"
con el cariño de
su hombre del Mar
Antonio Ferrandis*

Dedicatoria a HOJA DEL MAR.



Escena de "Volver a empezar".

sado la hospitalidad de su mejor amigo porque prefiere estar solo, en el hotel, junto a la playa...

Después, almorzando con su antigua novia, Elena (Encarna Paso), recuerdan sus andanzas de pandilla, su apuesta por la libertad al atreverse, entonces, a bañarse desnudos en la playa, recordando una película de esas de los mares del Sur.

En la impresionada secuencia 24, en la que Roxiu (José Bódalo), amigo ya citado y médico de profesión, le confirma el carácter fatal de su enfermedad y, después de una corta conversación sobre el equipo del Sporting, se produce este final de secuencia:

ROXIU.—Antonio... Lo siento... lo siento mucho...

Antonio Miguel Albajara le mira. Le sonríe. Muy serenamente le responde.

ALBAJARA.—Está bien... Todo está bien. Está bien...

Se miran en silencio. Sólo se escucha el crepitar de los troncos de madera al arder en la chimenea y, algo más lejano, el mar.

En "Volver a empezar" este espectador, por tanto, encuentra un claro ejemplo de cine simbólico/mar: libertad, soledad, reflexión, muerte, descanso, huida... Cuando entremos en el mundo de los géneros recordaremos esta película, pero no quisiera finalizar su análisis sin transcribir parte de un borrador, que, de madrugada, Albajara realiza sobre la escapada del puerto del Musel a consecuencia de la guerra entre españoles:



Antonio Ferrandis, con nuestro colaborador y Miguel Torres.

"Mas de quince mil personas subían desde la Estación del Norte hacia el Musel. Hombres, mujeres, ancianos, niños, enfermos... Antonio Miguel Albajara había sido recogido por Braulio Rendueles, que marchaba con su madre con la camioneta de la fábrica. El aspecto que ofrecía la explanada del Musel era dantesco. La mayor parte de los barcos ya se habían hecho a la mar. Buscó a Elena... Allí estaba, con el abrigo gris totalmente abotonado y el cuello subido. El 'Montseny' de don Abelino, el pesquero más hermoso de Asturias, ya estaba desatracando. 'Cree que no llegabas', dijo ella. '¡Hola! ¡Vamos!', contestó Antonio casi al

mismo tiempo. Saltó del barco, cuya cubierta se hallaba repleta. Los hermanos Miranda y don Abelino, a punta de pistola, habían impedido que subieran más. Antonio alargó los brazos y tomó la mano extendida de Elena. El 'Montseny' está ya a casi un metro del muelle. '¡Salta!', dijo Antonio. Fue entonces cuando se abrió fuego. Nadie había visto llegar al puerto seis camiones del diezgado batallón de los Mártires de Carbayín. Ni, menos aún, cómo emplazaron las ametralladoras. La ráfaga de fuego pareció extenderse por todo el Musel. Elena, de forma inconsciente, se agachó y se soltó de Antonio, que también tuvo que agacharse. En los

barcos cercanos, el 'Maria de las Flores' y el 'Kursal', las descargas continuas empezaron a hacer claros en las cubiertas. Los muertos caían al mar como cerezas. '¡Hermanos, por Dios, no disparéis más! ¡Pero, hermanos, ¿qué hacéis? Si somos nosotros!...'. Por fin, se hizo una pausa. Y los soldados que habían estado disparando subieron a los barcos y ocuparon el lugar de los hermanos muertos... Cuando Antonio levantó la cabeza, Elena no estaba. El 'Montseny', centímetro a centímetro, se había ido alejando tres, cuatro metros del muro. '¡Elena, Elena!', gritó Antonio... Nada... De repente, Elena dijo: '¡Aquí, Antonio, estoy aquí!...'. La oleada humana la había aplastado, pisoteado, alejado hacia el 'Kursal'. '¡No te muevas!', gritó Antonio. 'Espera... ¡Voy por ti!'. Pero no le dejaron tirarse, porque empezó otra ráfaga. Los soldados del batallón que no pudieron subir abrieron fuego contra sus compañeros que lo habían logrado... Antonio, a rastras, fue llevado tras la chimenea por un minero de Sama. El 'Montseny', suavemente, se alejó del puerto. Oliendo su mano derecha, que había sujetado la de Elena, Antonio se puso a llorar como un niño... '¡Estamos salvados!', dijo el minero...".

Antonio Ferrandis Monrabal realiza, bien dirigido por Garci, una actuación, como ya he señalado, excepcional, que hace posible la nominación y la consecución del primer Oscar absolutamente español. La cotización del actor sube; también, lógicamente, su criterio selectivo y el bache que normalmente producen los grandes triunfos. Ferrandis lo deja transcurrir actuando en una coproducción hispano-mexicana: "Sangre en el Caribe" (1983), estudiando propuestas y con publicidad (FROM, industrias conserveras, etcétera).

Los que conocen a Ferrandis saben lo importante que son para él las consideraciones y reconocimientos en su comunidad valenciana y esperan que la Mostra Cinema Mediterrani guarde un hueco especial para este actor valenciano como la copa de un pino llamado Oscar, que vuelve a empezar cada día.

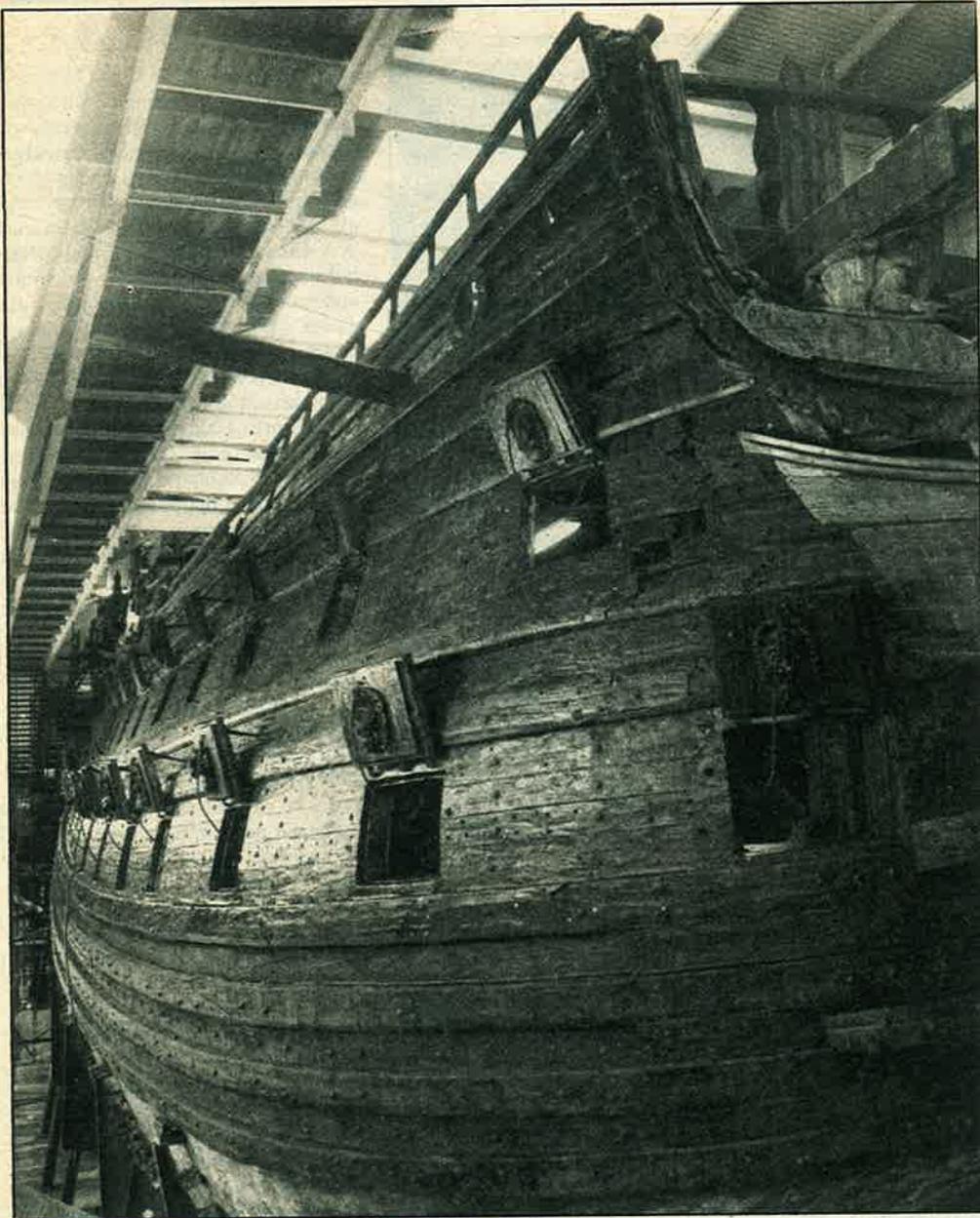
Quedamos en deuda con J. L. Garci.

BIBLIOGRAFIA

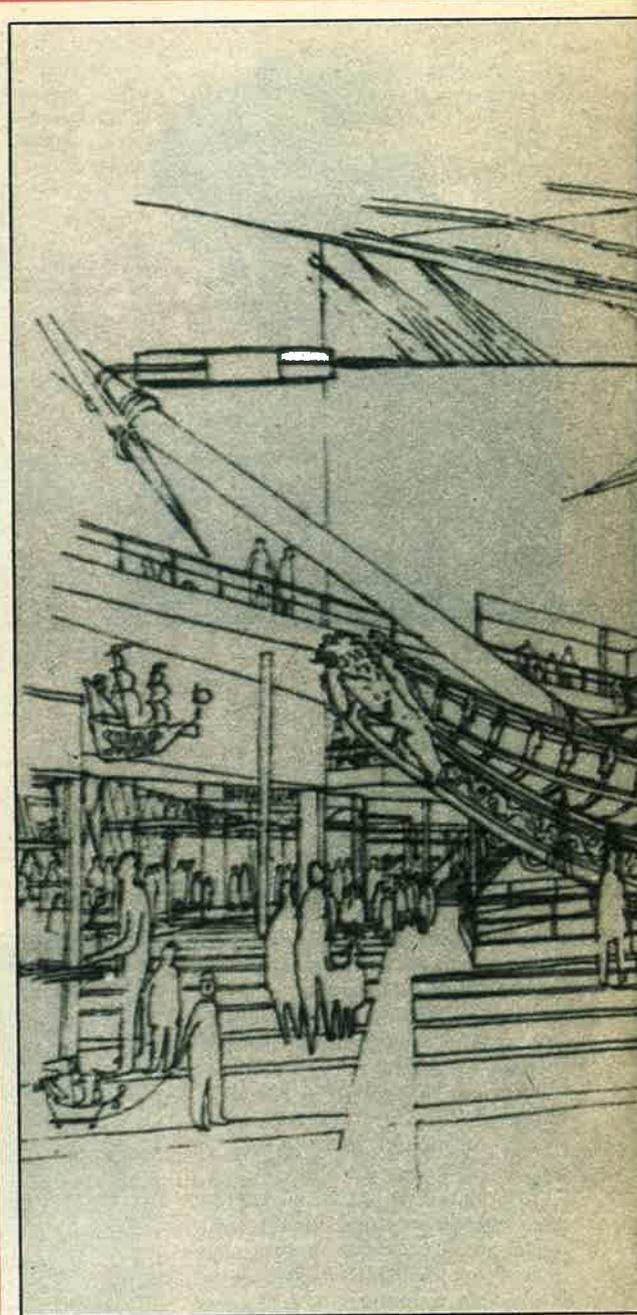
Garci, José Luis, y Llorente, Angel.—"Volver a empezar" (guion de la película). Polar Ediciones. Colección Café Gijón. Madrid, 1983.
Equipo Reseña.—"Cine para leer". 1982. Ediciones Mensajero. Bilbao, 1983.

HEMEROGRAFIA

"Tiempo", 18/25 abril 83. J. A. Rodero.
"Cambio 16", 18 abril 83. J. L. Rubio.



La amura y el costado de estribor del navío "Wasa", luego de retirada por primera vez, desde 1961, la estructura desde la que se trabajó en su restauración. Año 1983. (Las fotografías que ilustran el trabajo sobre el "Wasa", facilitadas por Pastor Quijada, han sido cedidas por el Museo Wasa, National Maritime Museum, Estocolmo.)



EL "WASA" Y SU

JAVIER PASTOR QUIJADA

Hace unos meses pude realizar el propósito, tantas veces dejado por imposible antes, de conocer "de visu" la realidad del navío sueco "Wasa", en Estocolmo, en el curso de un rápido pero ilustrativo recorrido por Escandinavia, que me permitió también contemplar las esbeltas líneas de los barcos de Oseberg y Gokstad, en Oslo, y los del fiordo de Roskilde en su museo.

He dedicado mucho tiempo a recoger información acerca de la traida a flote del "Wasa", luego de trescientos treinta y tres años hundido, y escribí en distintos medios acerca del tema, con mayor detalle, que no es fácil compendiar en este espacio. He

querido, únicamente, informar acerca del proyecto de su nueva instalación, en la que en unos años podrá admirarse, haciendo de paso unas breves referencias a su pasado y presente. Mi reconocimiento al señor Orelius y a la señorita Garell, del equipo del Wasavarvet, que me facilitaron información en la primera época de mis trabajos, y al conservador, señor Helmersön, que lo hizo últimamente.

El barco

El primer indicio físico que se tuvo de la existencia del "Wasa" en el fondo de la bahía de Estocolmo fueron las muestras de madera de roble,

procedentes de su maderamen, extraídas por Anders Franzen, que investigaba su presencia allí, en el año 1956. El hallazgo correspondía entonces al del navío de guerra más antiguo del mundo. Ahora, la reciente recuperación del "Mary Rose", de Enrique VIII, en Portsmouth, le ha desplazado al segundo lugar, en cuanto a antigüedad se refiere.

El "Wasa" formaba parte de un programa de construcción de cuatro unidades, ordenado por el Rey Gustavo Adolfo II, decidido impulsor de la Armada sueca. El domingo 16 de agosto de 1628, luego del toque de visperas, se hundió cuando, recién armado, abandonaba el muelle de

Lodgarden, al pie del castillo real, ante los asombrados ojos de las gentes que se habían reunido en las riberas para presenciar su primer viaje.

El barco, de algo más de 1.300 toneladas de desplazamiento, media 63 metros de eslora. Sus tres palos, desaparecidos, podían largar diez velas, con una superficie total de 1.200 metros cuadrados.

Su proa y popa estaban ornamentadas con 700 esculturas y tallas, doradas con láminas de oro o policromadas, obras de importantes artistas suecos y extranjeros, especialmente contratados para realizar tan suntuosa como simbólica decora-

Una perspectiva parcial del proyecto aprobado para el nuevo Museo Wasa. Arquitectos Hidemark Y Manson.

El museo actual

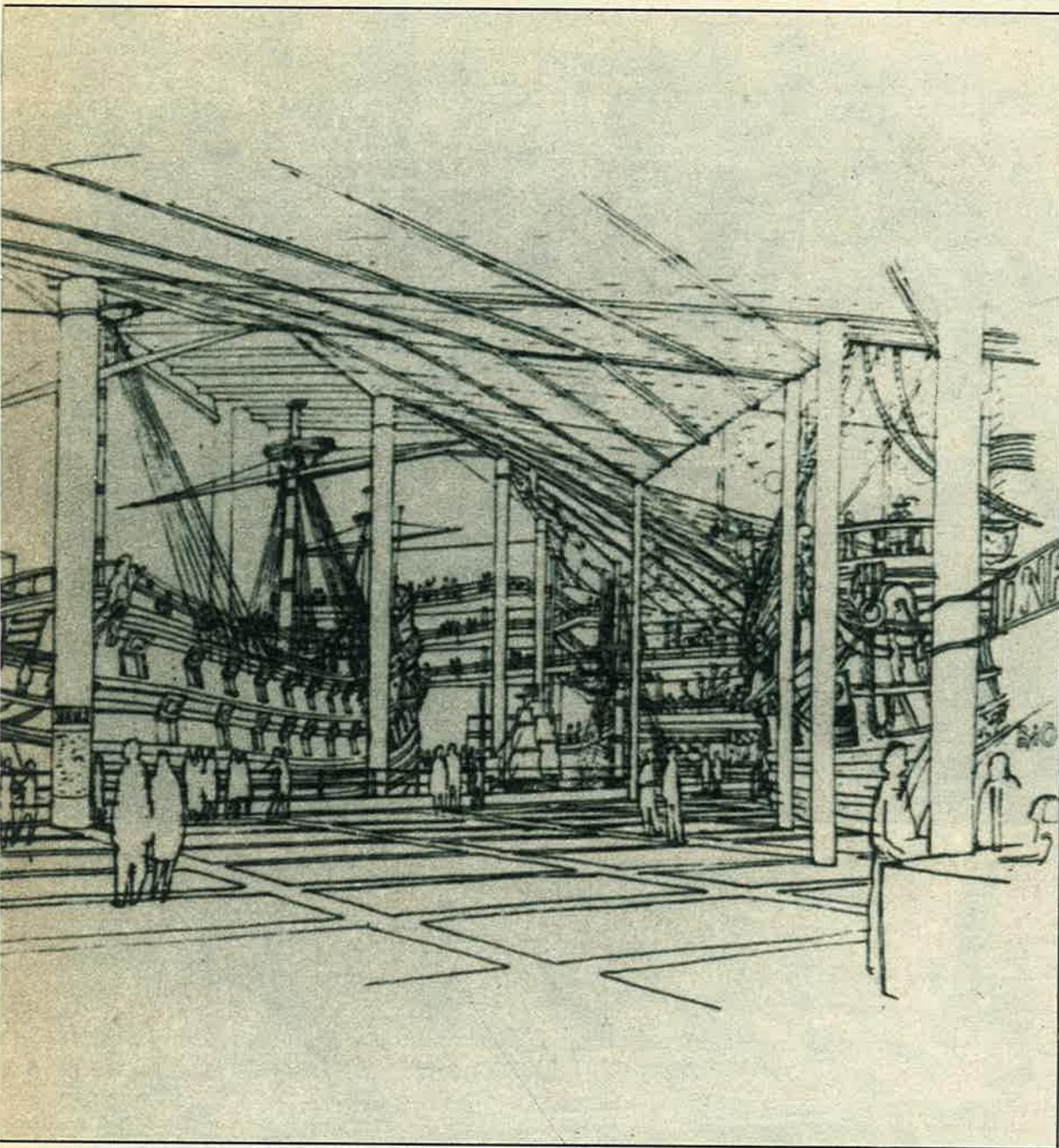
En 1962, el "Wasa" fue instalado en lo que ahora es su museo de forma provisional, cubierto por una estructura metálica montada sobre un portón flotante, donde, al tiempo que se reconstituían las partes dañadas, se llevaba a cabo el tratamiento de conservación del casco con solución de poliglicol, procedimiento que se utilizaba por primera vez en una pieza de tan considerables dimensiones. Un sistema de pulverizaciones que nebulizaban la solución química estuvo en funcionamiento hasta 1979. Luego se empezaron a restituir en sus lugares las esculturas y tallas que, mientras tanto, habían sido sometidas a tratamiento y restauración. De los 24.000 hallazgos en el entorno del buque sumergido, 14.000 piezas debieron encontrar su preciso emplazamiento en aquel rompecabezas para conseguir la mayor exactitud en el resultados.

Junto a la nave que protege al barco se instalaron exposiciones de material ya restaurado, réplicas de la cámara del almirante y de la popa, así como maniqués con prendas de vestir encontradas a bordo y propiedades de los tripulantes. En una sala de proyecciones aneja puede verse, en exhibiciones casi continuas, la película del proceso de salvamento, cuyo pase en Palma de Mallorca gestioné y conseguí del museo a través del cónsul de Suecia, señor Valdestrom. Una tienda de recuerdos para turistas ofrece también bibliografía acerca del barco y de la época, planos del navío y un equipo para la construcción de su réplica, así como grabados de temas marítimos; una importante fuente de ingresos, a juzgar por la ocupación de sus mostradores. El número de visitantes que ha registrado el museo en los últimos años asciende al medio millón de promedio, con record de 6.778 personas en un día en el verano de 1983.

El nuevo museo

Completada la parte del programa que podía realizarse en su primer emplazamiento, en 1981 se decidió la construcción de un nuevo museo, que ha de permitir realizar los trabajos de arboladura y se constituirá en instalación definitiva del barco y de los servicios precisos. El lugar elegido ha sido la isla de Djurgarden, en los terrenos de un antiguo astillero, afectos al área de Estocolmo, en un espacio de 8.000 metros cuadrados; de ellos, 3.425 destinados a instalaciones museísticas.

Al concurso convocado se presentaron 384 proyectos, que fueron expuestos en su totalidad al público. Los trabajos finalistas fueron dos.



NUEVO MUSEO

ción. Cuando se hundió tenía cuatro de sus velas largadas, trinquete, vela-cho, gavia y cangreja y ondeaban al viento sus banderas y gallardetes. De pronto, se escoró con una racha de viento inesperada, para enderezarse a continuación, volver a tumbarse sobre el costado de babor y desaparecer luego, en el seno de las aguas, hasta los 32 metros de profundidad llevando consigo a tripulación e invitados en unos instantes. El naufragio fue atribuido al agua que penetró por las portas de la batería baja, que estaban abiertas, y al escaso lastre estibado en la cala, en relación con el inusitado peso de la nave.

Detallar aquí, aun de forma resu-

mida, el largo proceso de la recuperación del barco no es posible. Diré sucintamente que el casco, en muy buen estado de conservación, fue traído a la superficie suspendido de seis eslingas de acero, pasadas bajo la quilla, a través de túneles excavados en el fondo por equipos de buzos clásicos. Estos cables fueron tensados por medio de elevadores hidráulicos instalados en dos pontones llenos de agua en la superficie. Su progresivo aumento de flotabilidad, a medida que se achicaba el contenido, produjo la separación del casco del lecho de lécamo en que estaba apesado. Luego, en 18 operaciones sucesivas, fue siendo elevado algo me-

nos de dos metros en cada una de las ascensiones, llevándolo progresivamente a un fondo de 16 metros, desde donde fue traído a superficie para, luego de haber estancado el casco, bombear el agua contenida y dejar en seco su interior.

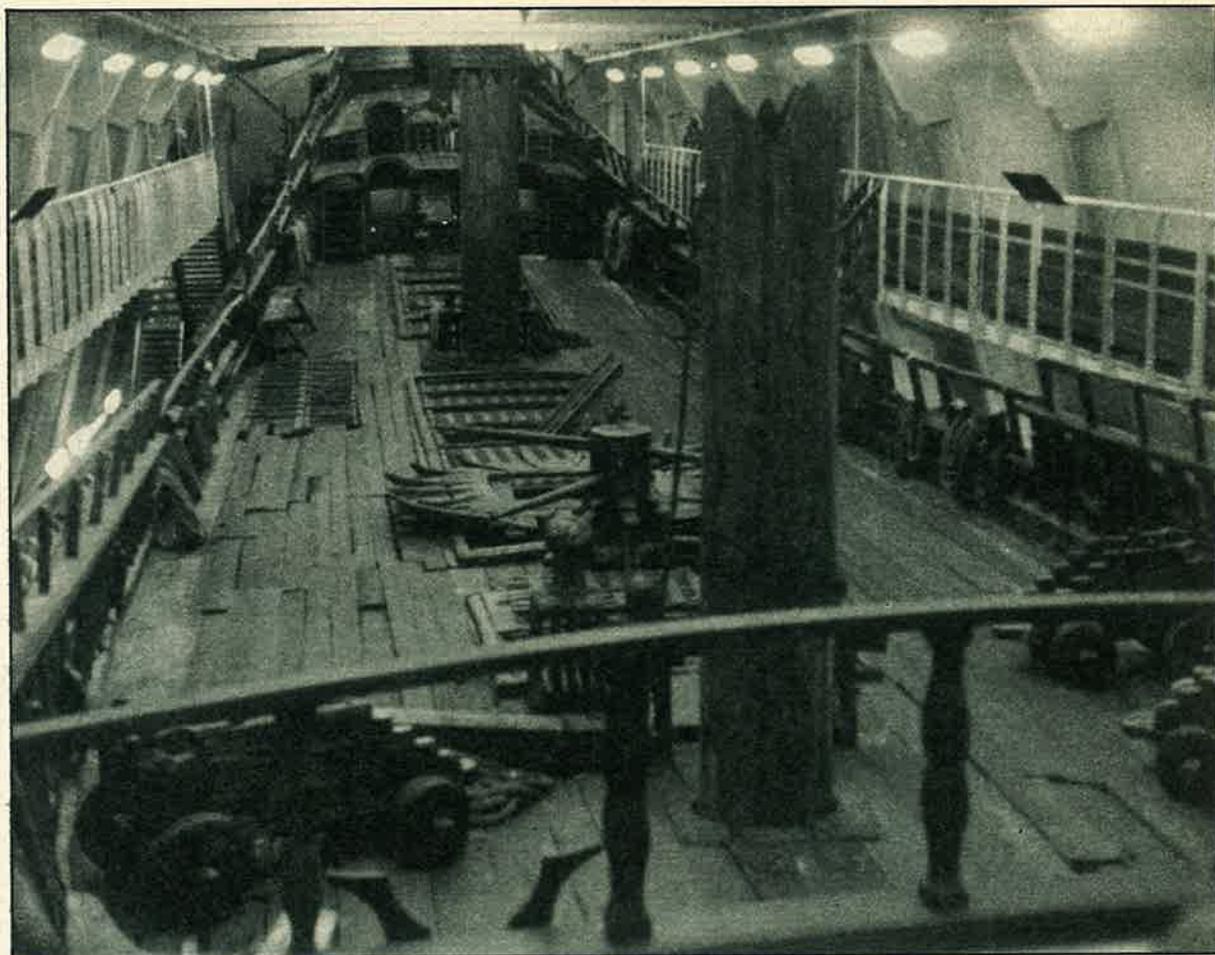
La importancia de los hallazgos ha sido considerable, tanto en lo que se refiere a la confirmación de procedimientos de maniobra, gobierno o achique de sentinas, de los que sólo se tenía conocimiento documental, como por la recuperación de efectos de vestuario, utensilios, herramientas y hasta alimentos utilizados por los tripulantes, testimonios todos de la cultura de la época.

Uno de ellos elaborado por dos arquitectos daneses, con el lema: "Dentro de cien años se habrá olvidado el premio". El otro, titulado "Caja", de los suecos Hidemark y Manson. Sometidos a nuevo juicio del Jurado, resultó vencedor el de origen sueco. El costo de la obra, que incluye la ubicación del "Wasa" en el nuevo emplazamiento, es de 121 millones de coronas, alrededor de 17 millones de dólares, y debe estar finalizado en el año 1988.

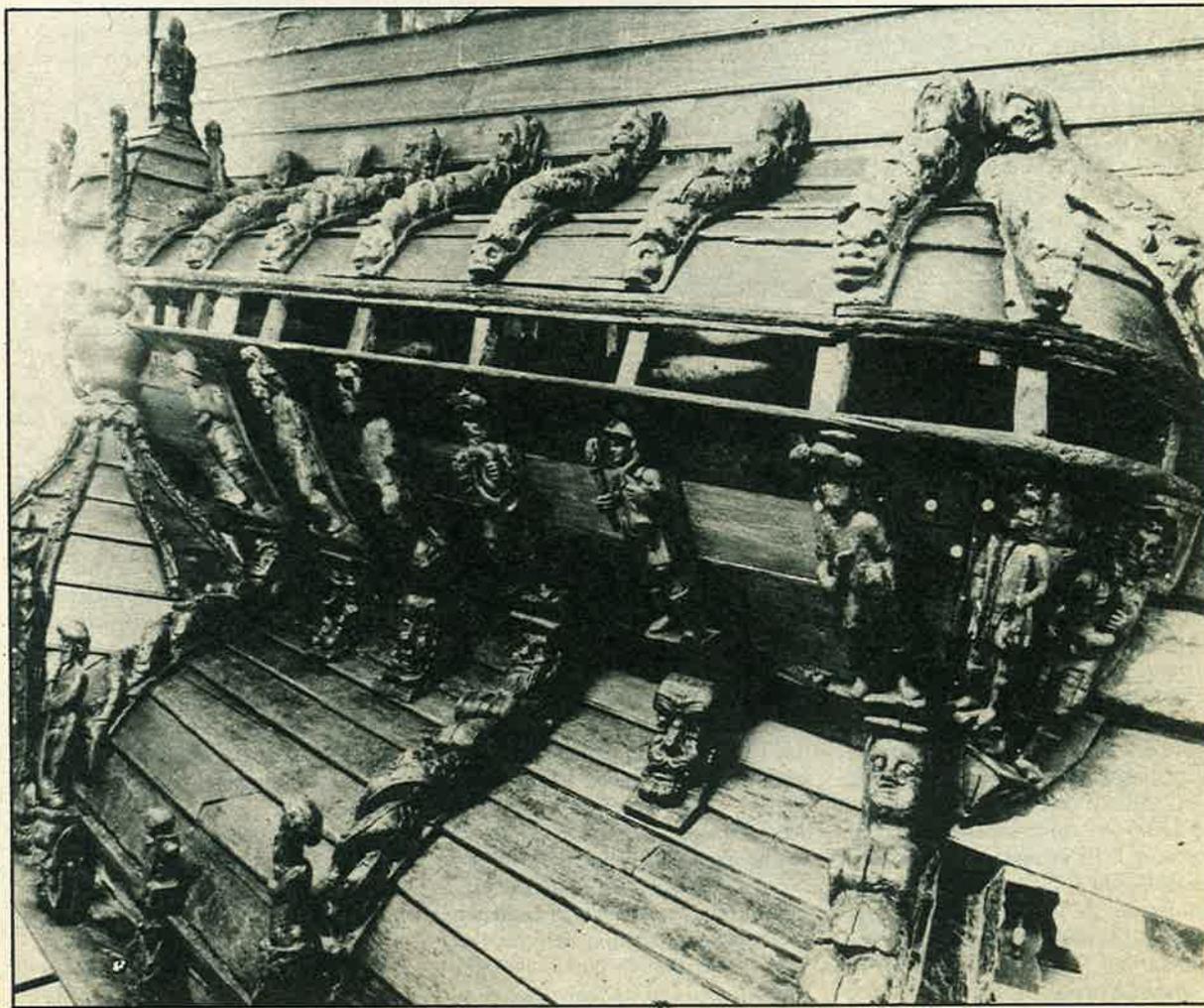
El proyecto ha sido calificado por sus autores como una manifestación de barroquismo. La fachada es de apariencia alegre y desenfadada, como avance de la impresión que el visitante va a recibir en el interior, muy diferente del concepto solemne y formalista del museo tradicional. Se ha concebido como lugar de recreo y la arquitectura del edificio es nada convencional, imaginativa, sugerente del goce de la visita. Tiene carácter orgánico, derivado tanto de las necesidades que impone el contenido cuanto del atractivo que ha de jugar el entorno. Los palos del barco surgirán de una inmensa cubierta de cobre, en función de piel protectora, y alrededor del edificio se sitúan terrazas, jardines, galerías mirando al mar; todo relacionado entre sí, en un intento de hacer del conjunto un paisaje arquitectónico. El "Wasa" quedará en el centro de una espaciosa superficie, descansando en el fondo de un seno, con la línea de flotación a nivel del suelo, en una perspectiva ideal, contemplada desde arriba, en primera visión, desde 25 metros de distancia. Se sitúan otras galerías de observación a distintos niveles, adecuados para dominar visualmente la cubierta del barco o para observar su obra viva y hasta el asentamiento de la quilla.

Reflexión

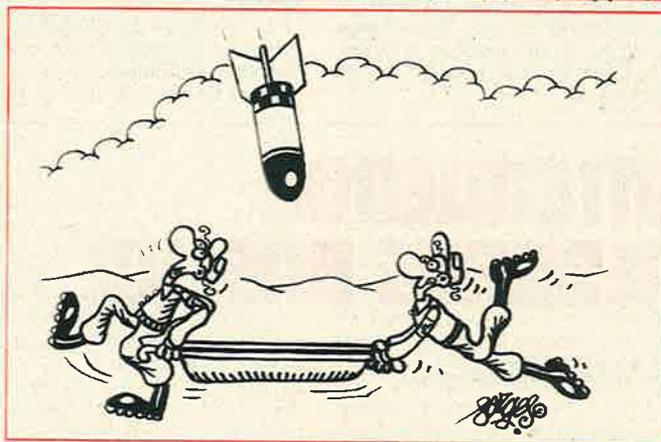
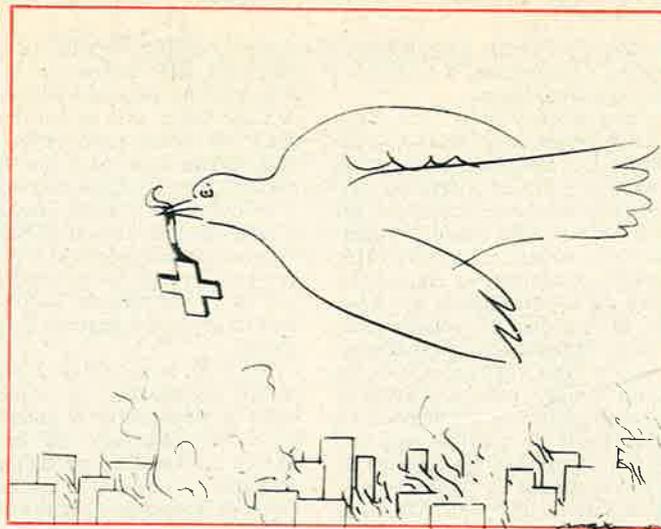
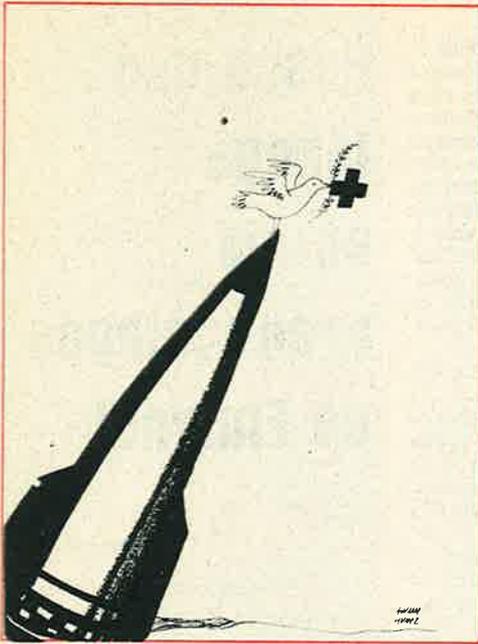
No es necesario señalar que la exhibición de un sujeto arqueológico de tal rango tiene una singularidad excepcional por razones obvias, aunque es verdad que el creciente incremento de la investigación submarina sigue aportando sorprendentes hallazgos. Pero quizá fuera conveniente resaltar la forma en que aún testimonios tan importantes se exponen a la consideración de las gentes, consiguiendo que su cometido cultural esté apoyado por un entorno deleitoso. Se impone la necesidad de ir dejando atrás, por obsoletas, las instalaciones de ciertos museos, marítimos o no, que no despiertan el interés que debieran, pese a sus valiosos patrimonios. Habría que preguntarse si es a causa de lo inadecuado de las instalaciones, a veces exiguas en relación con sus contenidos, encerrados en espacios estancos, agobiantes, con mala iluminación, que más bien incentivan el regreso al exterior. Es un tema a considerar por los responsables de futuros proyectos.



La cubierta del "Wasa" en su estado actual. Año 1984.



La parte alta de la galería de la aleta de estribor, con las esculturas originales restituidas en sus emplazamientos. 1984



El 8 de mayo celebró su Día Mundial

LA CRUZ ROJA: UNA

INSTITUCION PARA LA ACCION HUMANITARIA Y SOCIAL

La Cruz Roja ha dedicado este año a la paz: así lo han visto Chumy Chúmez, Máximo Forges y José Ramón.

Madrid
Con motivo de la celebración de su Día Mundial y de la Semana de la Cruz Roja en España —entre el 8 y el 15 de mayo—, dicha institución se ha dirigido a la opinión pública para informar de las actividades que viene desarrollando en todo el mundo. Publicamos a continuación un amplio resumen de las actividades, razón de ser y filosofía de dicha organización. Por otro lado, queremos destacar aquí la importante labor que la Cruz Roja del Mar lleva a cabo en el sector marítimo-pesquero.

Nacida en Ginebra en 1863, cuatro años después de que el suizo Henri Dunant asistiera impotente al sufrimiento de miles de heridos en la batalla de Solferino, la Cruz Roja —integrada por 132 Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja a nivel nacional— tiene como objetivo inspirar, animar, facilitar y hacer progresar en cualquier momento y bajo cualquier forma la acción humanitaria, a fin de prevenir y aliviar los sufrimientos humanos y la promoción de la paz en el mundo. La Cruz Roja actúa bajo los principios de humanidad, imparcialidad, neutralidad, independencia, carácter voluntario y unidad y ha obtenido cuatro veces el Premio Nobel de la Paz. "La Cruz Roja no sabe de buenos y malos prisioneros, de buenos o malos heridos, de buenas o malas víctimas. Aliviar los sufrimientos físicos y morales es su única preocupación".

Su actividad, en 132 países, se orienta a la prestación de servicios asistenciales, desde los socorros de urgencia hasta los preventivos, pasando por la formación de personal, voluntario en su inmensa mayoría. En tiempo de guerra, las Sociedades Nacionales actúan como auxiliares de los Servicios de Sanidad Militares, prestando asistencia tanto a los heridos como a los prisioneros y refugiados.

Acciones más importantes

Mil novecientos ochenta y tres fue un año de graves sequías, inundacio-

nes, movimientos de refugiados, guerra y terremotos. En consecuencia, un año de especial actividad para toda la Cruz Roja. Se enviaron delegados, viveres, medicamentos...

Así, por ejemplo, cada dos semanas se produce, por término medio, a nivel internacional un llamamiento mundial de socorro. La Liga de Sociedades ha actuado en 1983 en 68 grandes operaciones de socorro en diferentes áreas del globo, otorgando ayudas por un valor aproximado a los 10.000 millones de pesetas y en las que han participado 146 delegados especiales junto a los miembros

de la Cruz Roja Nacional. En estas acciones se han cubierto las necesidades de los refugiados, de los afectados por las sequías, por los terremotos, por las inundaciones, por los incendios y hasta en algún caso por la polución. Nada queda fuera de su acción y 32 países se vieron ayudados en operaciones de cooperación múltiple por la solidaridad internacional.

De igual forma es posible destacar entre las acciones las llamadas operaciones especiales de urgencia. Son acciones rápidas sobre el terreno que

(Pasa a la pág. 64)

LAS CIFRAS DE LA CRUZ ROJA ESPAÑOLA

La Cruz Roja Española cuenta con 746 Asambleas en todo el país. En 1983, su presupuesto sobrepasó los 12.000 millones de pesetas. Con este dinero, los 152.198 voluntarios, los 501.583 socios y los 259.459 donantes de sangre han llevado a cabo, entre otras, estas acciones:

Horas de trabajo voluntario gratuito	50.000.000
Socorristas titulados	47.325
Litros de sangre colectada	42.320
Personas atendidas en puestos de primeros auxilios	382.525
Personas evacuadas	163.427
Salvamentos y atenciones en el mar. De ellos, 2.049 en peligro de muerte inminente	90.440
Refugiados atendidos	1.434
Programas de ancianos, marginados y disminuidos	131
Publicaciones para formación y divulgación	83
Periódico mensual para los 913.240 socios, donantes y voluntarios	11
Revista bimensual	11
Diversos programas de cooperación internacional y ayudas para paliar efectos de desastres y guerras	11
Además, mantienen en funcionamiento:	
Hospitales	32
Camas hospitalares	3.216

Centros sanitarios	101
Puestos fijos y eventuales de carretera	204
Centros de convivencia para jóvenes	206
Ambulancias que recorrieron 17,6 millones de km.	1.349
Embarcaciones	553
Centros de ancianos	16
Guarderías infantiles	9
Centros de Enseñanza de Enfermería	46

EQUIPOS HUMANOS: 913.240 (1980: 725.546)

Socios cooperadores	501.583
Donantes de sangre	259.459
Voluntarios activistas de diferentes Unidades y Servicios	152.198

ULTIMOS PROGRAMAS INICIADOS

- Servicios en cárceles.
- Prevención de la mendicidad.
- Niños amblíopes.
- Recuperación laringectomizados.
- Lucha contra la hipertensión.
- Lucha para la salud bucodental.

(Viene de la pág. 63)

llevaron a la Cruz Roja a los puntos más conflictivos del planeta. En 90 territorios, del globo se está actuando en 1983 a nivel de cooperación internacional en socorros y desarrollo por Cruz Roja.

En materia de terremotos, por ejemplo, se registran al año 300.000 temblores de tierra, que producen 15.000 muertos, y 70 millones de habitantes están amenazados de destrucción en razón a la zona donde habitan. Cinco millones de niños, es otro ejemplo, son víctimas de la diarrea cada año también; es decir, un muerto cada seis minutos.

Guerras y conflictos

En otro ámbito, la Cruz Roja no descansó en los últimos meses, estando presente allí donde las guerras y sus secuelas amenazan a poblaciones enteras. En 1983, más de 300 delegados en 32 países prestaron

protección y asistencia a las víctimas de guerra, a prisioneros, a refugiados y a detenidos políticos.

Las prestaciones de la Cruz Roja a los 10 millones de refugiados, a las personas que abandonan su patria por razones políticas, religiosas, tribales o, simplemente, huyendo del hambre, se extienden desde el Sudeste asiático a América Latina y África, donde actualmente se encuentran la mitad de los refugiados que existen en el mundo. En colaboración con otros organismos internacionales, como el Alto Comisariado de las Naciones Unidas para los Refugiados, la Cruz Roja ha participado en la repatriación de muchos ciudadanos y en la ayuda a las decenas de miles de refugiados en África, Asia y América Latina. En toda África, la guerra, junto a la sequía, ha producido devastadores efectos, que llevaron a que un tercio del total de la actividad de Cruz Roja se concentrara en este continente.

En el Medio Oriente, el conflicto fratricida del Líbano y la guerra Irak Irán ha sido una pesadilla para la Cruz Roja, que se vio obligada a hacer un llamamiento a la comunidad internacional para que sean respetados los principios humanitarios.

En América Central, los esfuerzos se han concentrado en El Salvador y Nicaragua, prosiguiendo las actividades en favor de los detenidos políticos en el Sur durante todo 1983 en base a acuerdos negociados de asistencia.

En Asia, la actividad se concentró en los refugiados. En resumen, en 1983 se visitaron en el ámbito bélico a 41.637 detenidos, de los cuales 28.063 eran prisioneros de guerra, en 30 países, y casi 4.000 visitas a detenidos se produjeron también en 672 cárceles.

La Agencia de Búsquedas, por su parte, envió más de dos millones de mensajes familiares, los que supusieron un 50 por 100 más que en 1982.

Pesca con jábega en los archipiélagos de Finlandia

Nauvo (Finlandia)

La tradicional pesca con jábega es muy popular en el archipiélago finlandés. Grupos de pescadores consiguen los permisos necesarios para llevar a cabo este tipo de pesca en la que se utiliza una malla extremadamente larga y estrecha y con un tupido especial. Normalmente, cada vez que lanzan la red llegan a capturar entre 1.500 y 10.000 kilos de arenques, las cuales son luego vendidas en todo el país. La captura total en un año se eleva a los 100.000 kilos. Un estilo de pesca similar se utiliza en el interior, donde se captura pescado blanco en las aguas corrientes del país.—Efe Lehtikuva.

A BUEN ENTENDEDOR POCAS PALABRAS BASTAN

Calidad

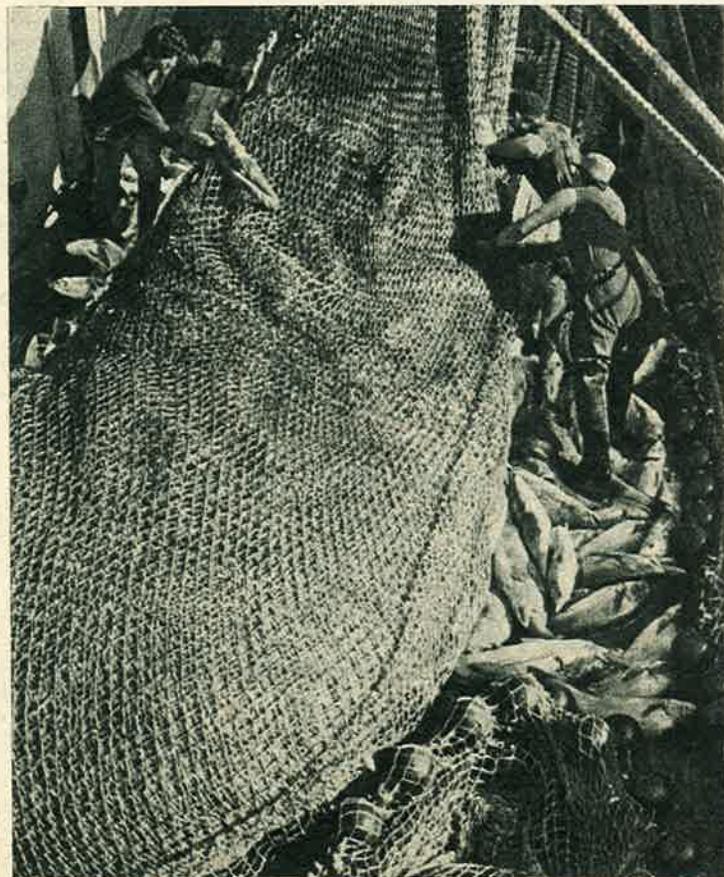
La que Vd. conoce, la que tan buenos resultados le ha dado siempre.

Servicio

En toda la costa española, con hombres, que como Vd., conocen el negocio y saben lo importante que es salir del apuro, sin perder un minuto.

Experiencia

Experiencia innovadora, porque FURUNO siempre aprovecha su enorme experiencia para abrir nuevos caminos.



FURUNO
Fiel a la calidad de siempre

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

Claudio Coello, 50. Madrid. 1/ Telf. 435 95 20/ Telex. 22884 MOCUR-E

I HISTORIA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

MANUEL J. PELÁEZ

De todas las instituciones del Derecho marítimo hay una —sin duda, importante— cuyos orígenes no aparecen perfilados con claridad y en la que los autores no se han detenido como pudiera ocurrir con otras materias iusmarítimas. Nos estamos refiriendo al conocimiento de embarque, cuya historia el llorado Joaquín Garrigues en su genial síntesis resume en muy pocas líneas que apenas llenan media página (“Curso”, II/1974, pág. 667). Si nuestro C. de c. de 1885 no lo define, es el maestro quien, con trazo certero, lo delimita como el “documento en el que el capitán reconoce haber recibido a bordo determinadas cosas para su transporte, las cuales, una vez terminado éste, promete entregar al legítimo tenedor del título” (II/XLIX, B, pág. 667).

La primera dificultad en relación al instituto náutico que ahora estudiamos surge, históricamente, en torno a la misma denominación del conocimiento de embarque propia del área marítima castellana, mientras que en el ámbito mercantil catalano-valenciano-balear adopta el nombre de *póliza de carga*; en Francia, *connaissance*; *polizza di carico*, en Italia; *bill of lading*, en Inglaterra, y *póliza de bordo*, en el Adriático. El jurista práctico Arcadio García Sanz, en su conocido artículo sobre los contratos de fletamento medievales catalanes (a. 1978) dice que la institución que nos ocupa es históricamente posterior al “Libre del Consolat de Mar”, y que aparece recogida en el capítulo XX de las Ordenanzas mercantiles del Consulado de Burgos de 1537. Levin Goldschmidt ha estudiado el conocimiento de embarque brevísimamente en sus orígenes, citando las ordenanzas burgalesas y las de Bilbao de 1560 (capítulos 35 y 54). Ha sido Hans Moers quien, en su tesis doctoral (“Der Seefrachtvertrag nach dem Consolat de Mar und dem modernen spanischen Handelsrecht”), defendida en la Facultad de Derecho de Heidelberg y editada en Bonn (1916), al analizar el contrato de fletamento, se detiene en ambos Códigos de comercio españoles de 1829 y 1885, pero sin remontarse a sus orígenes en nuestro país, siendo, pues, Derecho estrictamente codificado el que contempla este autor alemán. E. Bruck, en “Das Privatversicherungsrecht” (Berlín, 1930), da una visión generalizada del conocimiento. También se puede constatar el problema de la falta de solidaridad entre los portadores de diversos conocimientos de embarque en la doctrina y en la jurisprudencia italiana del XIX, a través de la obra “Il contratto di noleggio e la navigazione a vapore” (Genova 1897, páginas 68-70).

Llegados a este punto, es de rigor que nos preguntemos: ¿cuál ha sido la respuesta que el conocimiento de embarque ha encontrado dentro de la bibliografía general y, en especial, en la italiana? Una investigación global del instituto la ha llevado a cabo el que fuera profesor de la Universidad de Catania Antonio Pavone La Rosa (1958). Sin interés ni preocupación histórica alguna son las obras de Giacinto Auriti (1957), Balestra (1968), Andrés Arena (1951), Russo (1968) o Gustavo Romanelli, quien no nos ilumina

la *polizza di carico* en su desarrollo a través de los siglos, ya que sólo la contempla en el Derecho positivo (1979, págs. 28, 46, 78-80, 130, 155-156, 160, 169 y 184).

Pappenheim, en su artículo sobre el fletamento (1931), no hace comentarios sobre el conocimiento, aparte de que —como hemos precisado en un trabajo precedente— se trata de una visión en extremo reducida del contrato de fletamento. Nuestro amigo, el doctor Gianantonio Tassinari ha escrito unas bellas páginas sobre los antecedentes de los *delivery orders*, para el libro homenaje al profesor Font i Rius, que demuestran en sus orígenes la conexión con la institución jurídica del conocimiento de embarque. No podemos dejar en el tintero las investigaciones del genial Scorza (1936), que estudia algunos puntos que se refieren a la historia de la póliza y a sus posibles orígenes, no sólo en torno a la polémica sobre el término “cheirembolon”, sino también con referencia al “Libre del Consolat de Mar” y al “Guidon de la mer”.

Los inicios del precedente del conocimiento de embarque hay que buscarlos en las costas orientales del Mediterráneo. La contraposición entre el *receptum* como verdadero acto de entrega de las mercancías al armador y el “cheirembolon”, que se configura como un documento de entrega semejante al anterior, pero en este caso se trata de una atestación llevada a cabo por el “magister navis” al cargador —que goza de finalidades probatorias—, se mantiene en el proceso secular de nítida diferenciación entre dos realidades, cuya posterior convergencia dará origen al conocimiento de embarque: 1.º Documento suscrito por el capitán de la nave, y 2.º Documento que señalaba la existencia de un contrato entre cargador y armador (cfr. E. Bensa, 1925, pág. 325).

No podemos perder de vista que en relación al conocimiento de embarque no ha debido haber una influencia del Derecho de Partidas, en Cataluña, ya que este texto jurídico no habla para nada del mismo, ni en Part. V, 8, 13, al referenciar que el armador de la nave debe pagar el daño de las mercancías que se perdieran por su culpa, como tampoco al reglamentar la figura del escribano de la nave, pues se dice que éste hará el inventario de bordo que forma parte del diario de

navegación de las naves actuales, y de cuya escritura había de dar fe (Part. V, 9, 1), pero no se señala que haya de extender recibos a los cargadores de las mercancías, ni él ni el capitán de la nave, sino que tomará nota de todo lo que se embarque en el buque en un cartulario o cuaderno, de parecida forma a como se establecerá en el “Libre del Consolat de Mar”, dichas anotaciones tienen carácter publicístico como si de un notario se tratara.

En el momento presente de las investigaciones iusmarítimas, no se puede argumentar en favor de que el origen del conocimiento de embarque esté exclusivamente en el supuesto recibo que entregaba el escribano de la nave a quien cargaba las mercancías en la misma, especialmente si se trataba de un fletamento a *quintarades*, aunque en esta línea haya una disposición que no han tenido en cuenta los que defienden dicha tesis. Se trata del capítulo 5 del título IV del “Consolato di Mare”, de Malta, de 1697, donde se prescribe que el escribano realice los conocimientos de embarque: “Di tutte le mercanzie che si anderanno caricando nella nave facci lo scrivano le solite e consuete polize di carico, sotto la pena di pagare la prima volta once quattro da applicarsi in servizio della corte del consolato e la seconda d’esser privato dell’ufficio e della speranza di riaverlo per dieci anni”. Tampoco tiene mucho sentido afirmar que en la evolución histórica de los conocimientos en Cataluña y en la Liguria se pasa de un recibo de las mercancías a bordo —ya que no está probado documentalmente que los mismos se llevaran a cabo— a la póliza como título que viene a incorporar un crédito al final de los tiempos medios. No está demostrado este carácter de título de crédito en el siglo XV, más bien parece lo contrario. La venta, la prenda y otros actos jurídicos de tradición son ajenos respecto a la *póliza de carga* en Cataluña y Génova, en el cuatrocientos, y hasta el siglo XVII no se encuentran pólizas nominativas, a la orden o al portador. No hemos hallado *pólizas de carga* emitidas para el comercio y transporte fluvial de Tortosa o Pisa. Esta forma específica de conocimiento en el tráfico de los ríos ha sido estudiada en términos generales por Scorza (a. 1936).

Siguiendo a Dalmartello y Romanelli, parece prudente afirmar que la presun-

ción relativa a la póliza encuentra su fundamentación jurídica en la garantía otorgada por el capitán de la nave, que aparece como el verdadero responsable de la veracidad del documento otorgado al cargador. La entrega de las mercancías viene a considerarse y valorarse como el acto por el que se pasa de un sujeto a otro el poder de disponibilidad de la cosa o, si se prefiere decir de otra manera, el paso de lo que pudiéramos calificar como poder de disposición posesoria.

El preludeo que se ha querido ver en algunos capítulos del “Libre del Consolat de Mar”, de los “Statuta civitatis Massilie” (1253-1255), título IV, capítulo 260 o del Estatuto Marítimo de Ancona de 1397, de la *polizza di carico*, que aparecería en los tres casos de forma embrionaria, no individualizada como tal, es una mera hipótesis de trabajo, que habrá que demostrar con el tiempo. Es claro a todas luces que Casaregis ofrece una serie de menciones importantes sobre la declaración de embarque de gran relevancia para el Derecho genovés, pero ya las ha comentado Pavone La Rosa con gran lucidez.

Respecto a los documentos que reporta Levin Goldschmidt, que extrae de Blancard, referentes al —entre otros— particular comercio marsellés en el Mediterráneo Occidental, son muy discutibles. Veamos dos ejemplos, que a nuestro entender no pueden considerarse todavía como auténticos conocimientos de embarque. El primero de ellos es de 1248 y reza como sigue: “Ego Aubertus Piola confiteor et recognosco tibi Bonavia Calafato me habuisse et recepisse a te II timonos, causa portandi apud Januam, precio seu loquerio XXXII. monete misce modo curribilis in Massilia, quas XXXII. confiteor me a te habuisse et recepisse, etc.”. El segundo que vamos a mencionar también corresponde a 1248 y el contenido de su texto resulta ser el que a continuación copiamos: “Ego Arnaudus Andreas de Sancta Maria de mari, confiteor et recognosco tibi Jacobo Bernardo de Elna, quod tu tradidisti michi apud Elnam LXIII saccos plenos frumenti, in singulis quorum saccorum erant VIII mensure de Elna, causa portandi dictum frumentum apud Massiliam in ligno meo et sociorum meorum, confitens et recognoscens michi quod tu solvistis michi nulum seu loquerium pro dicto frumento portando apud Massiliam, renuncians, etc.” (“Storia”, 1913, pág. 266). Enrico Bensa lo que viene a reproducir son dos “lettere di avviso” intimamente ligadas al tráfico entre Mallorca y Pisa; no obstante, si parece que se trata de un posible conocimiento de embarque el documento suscrito en Brujas el primero de agosto de 1397, referente a un cargamento de hierro para llevar a Mallorca, sobre el que se detienen los autores afirmando que en esencia no se trata de un recibo suscrito por el escribano, en razón de la obligación que respecto al mercader parece contraer el firmante del documento, ya que del mismo se sustrae —examinando su contenido— la conclusión de que aquél asume bajo su responsabilidad la obligación que comporta dicha prestación.

Manuel J. Peláez es doctor en Derecho de la Navegación por la Universidad de Bolonia. Catedrático de Historia del Derecho de la Facultad de Derecho de Málaga.

VICTIMAS DE UNA GUERRA QUE NI CONOCIAN

C. H. C., Madrid

No todo han sido alegrías en este regreso de los marineros españoles del "Tiburón". En la mente de todos estaba, al volver, el recuerdo de siete compañeros, cada uno con su propia historia y que, a excepción de uno, quedarán para siempre en las aguas del golfo Pérsico, víctimas de una guerra que a lo mejor algunos ni sabían que existía.

Casi todos procedían de la pequeña localidad costera, próxima a Cangas, Aldan, en la península de Morrazo, que estos días está de luto. Esta es la pequeña historia de los siete hombres que no volverán:

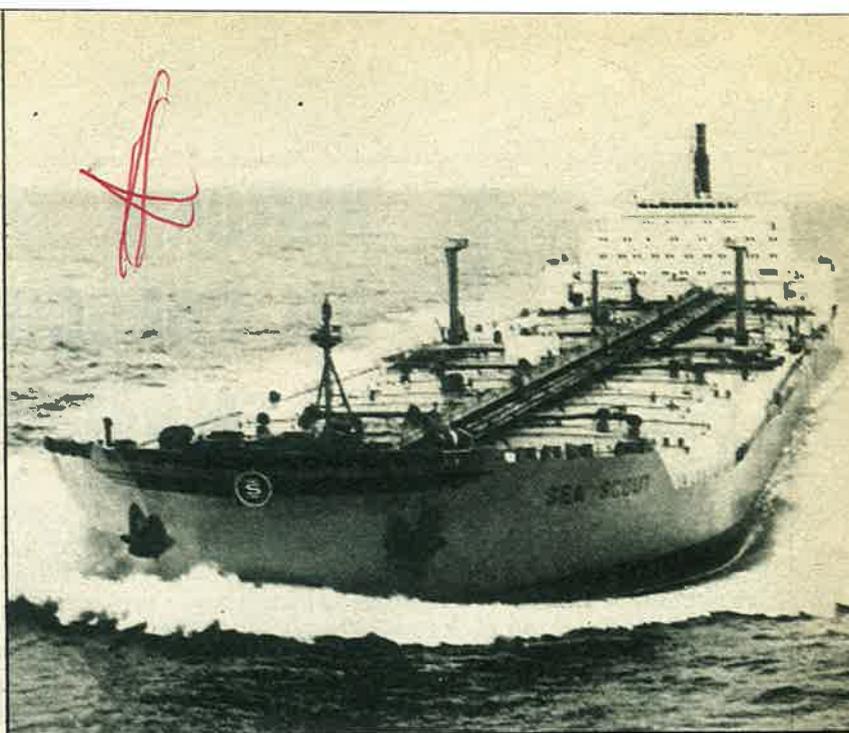
José Roberto Rodríguez Roitiño, treinta años. Marinero, pero con vocación de chapista. Casado, dos hijos, uno de ellos de once meses, a los que pensaba volver a ver en Navidad. Después de trabajar como limpiador quedó en el paro, y tras varios meses sin encontrar trabajo decidió enrolarse. Su mujer, Carmen, está también en el paro, aunque a veces encuentra trabajo eventual en alguna fábrica de conservas.

Antonio Paz Nerga, veintiséis años. De profesión engrasador. Pen-

saba casarse a la vuelta de este viaje, con lo que hubiera podido ahorrar. Según su madre y sus hermanas, el padre aún no sabe nada, pues está faenando en el Gran Sol, se marchó muy contento, ya que iba con sus mejores amigos, López Roitiño y Luis Olegario Cordeiro. Había estudiado hasta segundo de máquina en la Escuela Náutica de Vigo.

Luis Olegario Cordeiro encontró la muerte en la sala de máquinas, donde le había tocado servicio ese día. Tenía cuarenta y nueve años, era pañolero y había pasado casi toda su vida en el mar. Su vocación nació, como la de tantos otros, cuando era pequeño viendo los barcos en Aldan, que tiene la mayor flota de Galicia. Deja viuda y dos hijos, uno de ellos también marino.

Salvador Ruibal Rodríguez hubiera cumplido el 9 de julio veintisiete años. Mecánico reparador. Vivía con su mujer en casa de sus padres. Se había embarcado por primera vez a los diecisiete años, ya que al ser de Marin era la salida profesional más rápida. No había escrito a su familia desde que marchó al "Tiburón". La primera noticia que tuvieron de él es que había muerto.



Fotografía de archivo del petrolero "Tiburón".

EFE

Carlos Samuelle do Campo. Llevaba varios años prestando servicios en la Suisse Outremer, compañía propietaria del buque siniestrado. Era engrasador y vivía en Bayona con su madre, de setenta y tres años, y una hermana subnormal. Quizá fueran estas responsabilidades las que le habían impedido casarse a sus treinta y seis años. Murió el día de su cumpleaños y su familia no sabía que estaba en el Golfo.

Etelvino Duarte. Tenía treinta y cuatro años. Es el único de los que no ha vuelto vivo que al menos po-

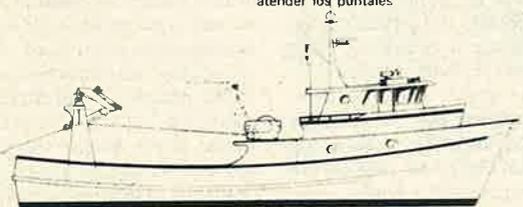
drá descansar en su tierra gallega. Se enroló porque había fallado el que iba delante de él en la lista de embarque. Había sido promotor del Partido Comunista de su villa de Gondomar, en las primeras elecciones democráticas, pero pronto abandonó estas actividades políticas para volver al mar. Estaba soltero.

Ramón Sainz Ecurza, segundo ingeniero, cuarenta y siete años, casado y con cinco hijos. Era el único que no era gallego. Nació en San Salvador del Valle (Vizcaya), residía en Bilbao.



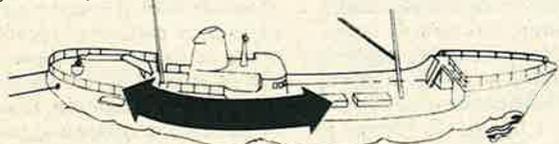
UNA GRUA MARINA HIAB-VALMAN EN LUGAR DE CINCO PUNTALES

Como parte de la modernización del buque Sjövik —un arrastrero/factoría de 62 metros—, una sola Grúa Marina sustituyó a cinco puntales de carga. Puesto que la grúa puede girar un círculo completo y su lugar de emplazamiento puede elegirse libremente, pudo cubrirse una zona total de trabajo mayor que la que podían atender los puntales.



LA GRUA MARINA HIAB-VALMAN TAMBIEN IDEAL EN PEQUEÑOS ARRASTREROS

Una grúa HIAB deja la cubierta despejada y puede trabajar sin límite en todos los sectores.



LA GRUA MARINA HIAB-VALMAN AHORRA COMBUSTIBLE EN ARRASTREROS POR EL COSTADO TRANSFORMADOS

Con la Grúa Marina HIAB a bordo, un arrastrero por el costado puede convertirse en un arrastrero por popa. Puesto que la grúa, instalada en el saltillo de popa, tira del arte a lo largo del costado del buque, queda resuelto el problema de izar la captura. Las roldanas para los cables de arrastre van situadas en popa. Los ahorros de combustible alcanzan alrededor del 30 por 100, puesto que la resistencia en dirección oblicua a cruzja que tenía lugar en las anteriores condiciones requería una considerable compensación mediante el timón.

Y, POR SUPUESTO, NO SOLO EN BUQUES PESQUEROS

La Grúa Marina HIAB cumple a la perfección todas las tareas auxiliares de elevación en cualquier buque mercante: carga de provisiones y respetos C. M., maniobra de balsas, manejo de mangueras... y todo lo que a Vd. se le pueda ocurrir, TODO ELLO, CON UNA SOLA GRUA.

HIAB-VALMAN

Avda. de la Constitución, 195. TORREJON DE ARDOZ (Madrid)
Tel. 675 18 50 (5 líneas) Télex: 42019 - Apartado B
FABRICA: Pol. Ind. Malpica, C/E, n.º 86 - Tel. 39 15 00 (5 líneas)
Apartado 3020 - Zaragoza-16

"Volveremos si es necesario"

(Viene de la página 5)

ojos, medio en castellano, medio en gallego, como casi todos sus compañeros ("el acento gallego no se pierde nunca por más que se viaje"): "En la sala de máquinas no pudo entrar nadie. Aquello fue horroroso. No vi a nadie tras el disparo. Había un silencio mortal". Por su parte, el contramaestre Benedicto Boubeta Santomé, el más veterano de los supervivientes, cincuenta y siete años, comenta: "A la una en punto fui con cuatro marineros al trabajo, cuando el timonel de guardia, Benito Bermúdez, vino a avisarme para que fuera junto al primer oficial, que estaba en su camarote, para darle las novedades. Informé de que la cubierta estaba lista. Fue en ese momento cuando sentí el fognazo, me asomé a la ventana del camarote y empecé a ver saltar objetos por el aire. Intenté abrir la puerta para salir al exterior, pero ya no pude, el humo lo cerraba todo. A base de martillazos rompimos los cristales y conseguimos salir al exterior. A partir de ahí sólo intenté ayudar a quienes podía".

El más joven de la tripulación, José Carlos Gómez Vidal, casado y padre de un niño, comenta cómo vio a algunos de sus compañeros apagarse las ropas y el pelo con las manos. "A mi sólo se me ocurrió coger la foto de mi mujer y mi hijo y salir corriendo".

Así, uno tras otro, van contando cada uno su experiencia. Todos coinciden en lo mismo: ahora, a arreglar

el paro, la indemnización (según el contrato, ésta se cuantificará por las normas del país bajo cuya bandera se encontrase el barco, en este caso Liberia) y a conseguir un nuevo contrato, y si es en la zona del Golfo no les importa, porque "todos tenemos familia y hay que darles de comer. En el fondo somos unos mercenarios del mar".

Cuando abandonan el aeropuerto, finalizadas las declaraciones a la prensa, después de hablar con las familias para avisar que llegarán al día siguiente, repuestas las fuerzas con una ligera cena, con sobresaltos cada vez que oyen un ruido, bromean sobre quién tiene más años de todos, sobre las tasas de aeropuerto que los iraníes les hicieron pagar —750 rials—, sobre aventuras vividas en otros mares. Se comentan las ganas de comer unos callos, pero no como los de Madrid, sino con garbanzos como en la tierra gallega, y se recuerda que ha sido una pena que el barco haya sido destruido, porque era de los mejores que conocían. Amplios camarotes con sofá, nevera, televisión, piscinas, gimnasios, ascensores. Si no fuera por los compañeros que faltan, parecería que estos hombres no han regresado de la muerte, sino de un viaje un poco más accidentado que los demás. Y es que ellos mismos lo dicen: "Hemos nacido en el mar, vividos en el mar y algún día tendremos que morir en el mar".

Utilex® TRILLA®

CAJAS DE PLASTICO PARA PESCA

PARA QUE SUS CAPTURAS VAYAN DE PRIMERA



CON DEPOSITO PARA HIELO (SISTEMA PATENTADO)

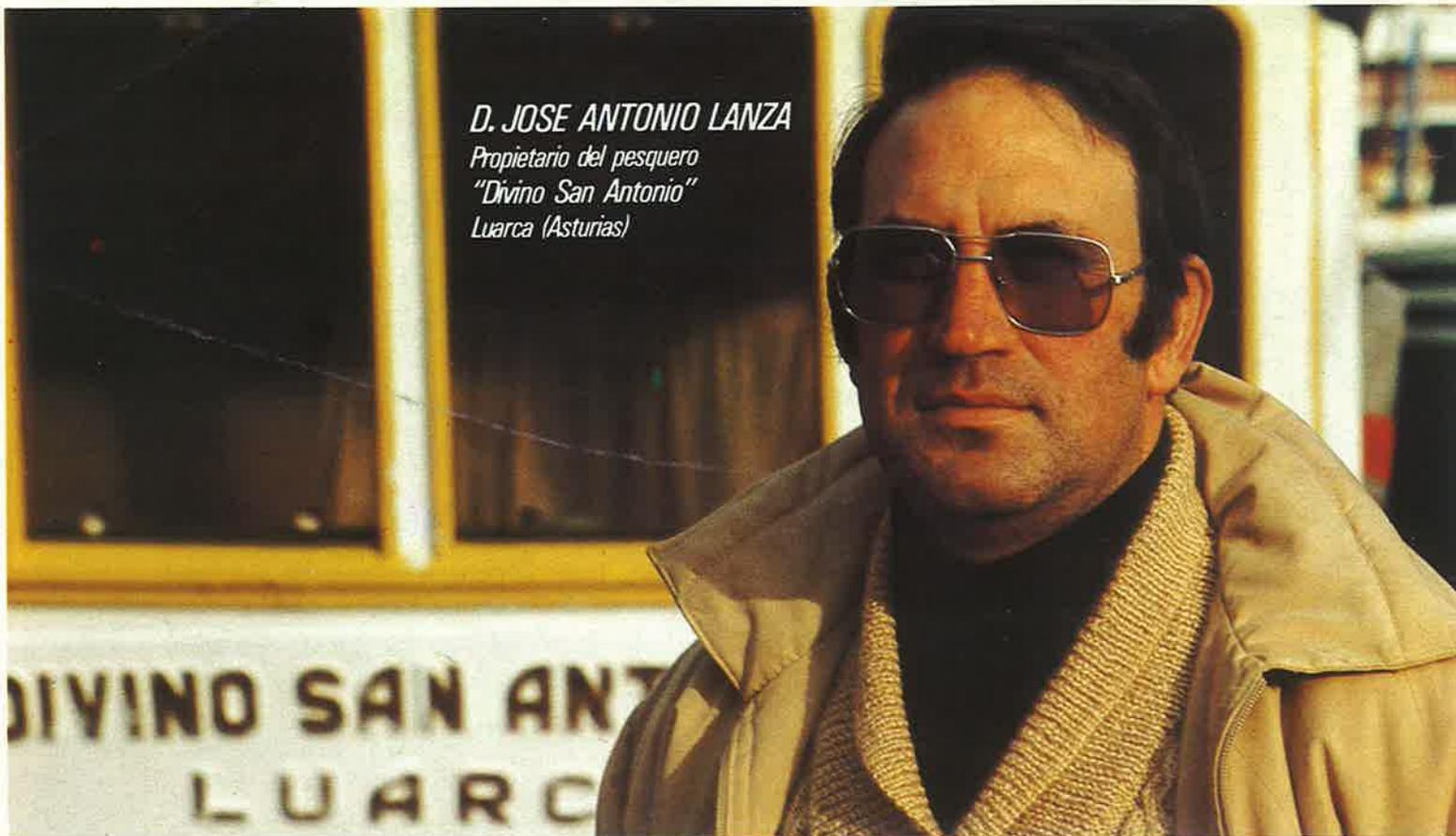
EN NUESTRA GAMA DE MODELOS, LA MAS COMPLETA DEL MERCADO,
ENCONTRARA LA SOLUCION A SU PROBLEMATICA DE ENVASE. CONSULTENOS

INDUSTRIAS PLASTICAS TRILLA, S.A.

APDO. CORREOS, 37. RIPOLLET. BARCELONA. TEL. (93) 692 12 50. TELEX 51 381

D. JOSE ANTONIO LANZA

Propietario del pesquero
"Divino San Antonio"
Luarca (Asturias)



«Con mi nuevo 3208T Caterpillar obtengo más de un 50% de ahorro de combustible»

«Tengo un pesquero de 19,23 Tm. de registro bruto, con 14,20 m. de eslora, 4,20 m. de manga y 1,60 m. de puntal de bodega. Hace un año que instalamos el propulsor 3208T CAT de 200 HP a 2.400 r.p.m. y el resultado es excelente.

Con anterioridad, tenía un motor de 125 HP y, es tan grande la diferencia con Caterpillar, que hay

que verlo para creerlo.

Fíjese: Salimos todos los días a pescar en jornadas de 12 a 14 horas.

Aparte de su perfecto comportamiento, hemos notado muchísimo el bajo consumo de combustible; lo hemos reducido en más de un 50% con respecto al anterior motor y sin embargo disponemos de un 60% más de potencia. Tanto es así, que, sólo con el dinero que ahorramos en gasoil, el motor quedará amortizado en menos de 6 años. Somos muy meticulosos respecto a los cambios de aceite, pues creemos que puede influir en el

funcionamiento y vida del motor.

Con el motor Caterpillar no tenemos problemas su mantenimiento es muy sencillo y fácil de realizar el cambio de aceite cada 250 horas. Por cierto, que es importante destacar que entre cambio y cambio de aceite el motor consume solamente 1/2 litro, que prácticamente no es nada.

Respecto al servicio de FINANZAUTO, S.A. es de primera. A tono con la calidad del motor.»

**Motores marinos CAT.
Desde 85 HP.**



FINANZAUTO 

 **CATERPILLAR**

Central: Arturo Soria, 125
Tels. (91) 413 00 13 - 413 90 12
28043 Madrid

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.

