

# hoja del mar

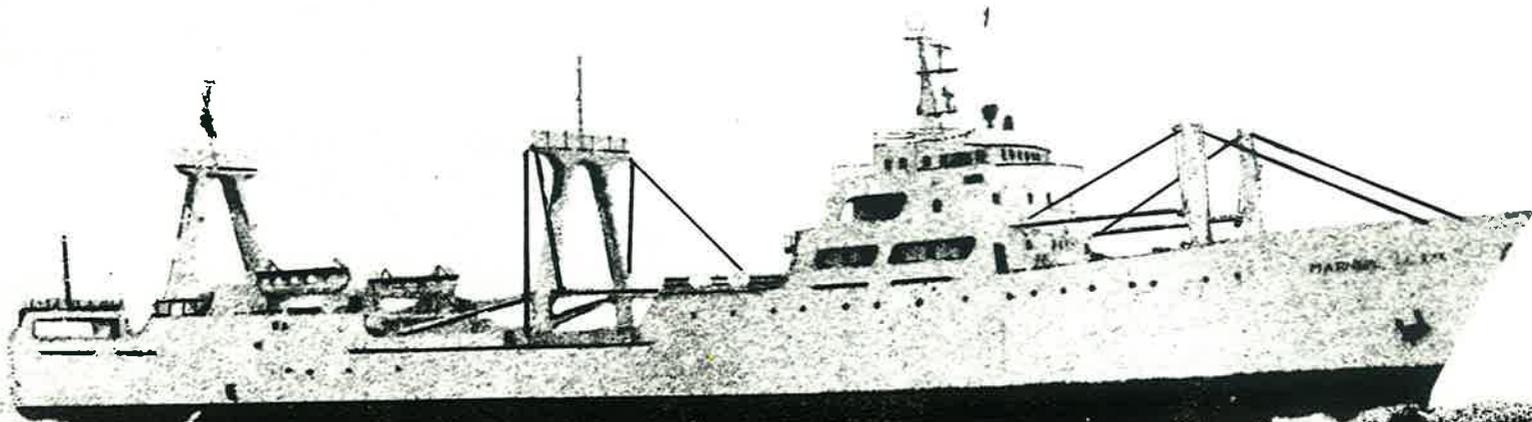
NUMERO 137 • AÑO XIII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • FEBRERO 1977



**FIRMADO EN RABAT EL  
ACUERDO DE PESCA CON  
MARRUECOS**

**PESCADORES ESPAÑOLES:  
UNA ACTIVIDAD SINGULAR,  
EN MARES REMOTOS**

Pescadores españoles en el banco sahariano. El acuerdo de pesca con Marruecos es una puerta abierta a la solución de tantos problemas como se les han venido planteando durante años. La actividad marítimo-pesquera, siempre arriesgada y difícil, cada vez ha de contemplarse más como una singularidad, por las especiales circunstancias que concurren en las tripulaciones; por añadidura, su faena, en una alta proporción, se realiza en mares remotos. En las páginas de color publicamos un amplio reportaje sobre este tema



## **FURUNO® FNR-200 MARK-II**

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

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

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



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

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

**FURUNO®**

**Multiplica su pesca.**

Representante para España:

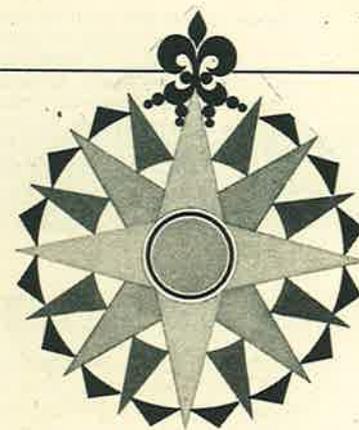
**MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.**

Claudio Coello 50. Madrid 17 Telf 225 74 83

Solicite amplia información a nuestro Distribuidor:

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





## NOE, CARPINTERO DE RIBERA

**E**l tema del arca construida por Noé es uno de esos que tanto han sobresaltado mi imaginación, y desde los días infantiles. Tanto la dimensión misma del arca como la ubicación dentro de ella de los animales que había que salvar de las aguas, y los alimentos que necesitaban. Cuando por vez primera leí textos talmúdicos y otros sobre el diluvio, escribí un resumen con mucho de lo que la fantasía hebrea había creado alrededor de Noé, el arca y la gran lluvia del castigo. Sabemos que fue Yahvé mismo quien diseñó el arca, que tenía trescientos codos de largo, cincuenta de ancho y treinta de alto. Parece ser que tales dimensiones contradicen los principios más elementales de la construcción naval, y que una nave completamente de madera, tres cubiertas y cuatrocientos cincuenta pies de longitud se habría roto con la más ligera oleada. Noé pasó cincuenta y dos años construyendo el arca. Se sospecha, con fundamento, que trabajaba lentamente, "con la esperanza de retrasar la venganza de Dios". Se cree que fue ayudado, además de por los suyos, por unos ángeles que sabían algo de naves, prácticos carpinteros de ribera. Cada piso del arca estaba dividido en centenares de compartimientos; el primero para los animales salvajes y domesticados; el segundo para las aves, y el tercero para los reptiles, y, junto al gran tragaluz del techo, para la familia de Noé. Los animales comenzaron a entrar en el arca el mismo día en que murió Matusalén, a la edad de novecientos setenta años. Noé había alcanzado ya los seiscientos años de edad. Hay una tradición que cuenta que ciertas ánimas errantes lograron entrar en el arca y se salvaron. Esto parece a Patai ser de origen egipcio. Cuando Noé cerró la puerta del arca, aparecieron setecientos mil malhechores, procedentes de todos los rincones del mundo, quienes rogaban a grandes gritos a Noé que los dejase entrar, que se arrepentían. Intentaban derribar la puerta, pero en esto llegaron manadas de lobos, leones y osos, y despedazaron a los más en su ira.

En el techo del arca colgaba de un hilo una perla. Cuando su brillo se amortiguaba, Noé sabía que llegaba el día, y cuando brillaba intensamente, era la oscura noche. Esto de la perla respondía a una cuestión muy importante y concreta: ¿cómo no perdió Noé la cuenta de los sábados, encerrado en el arca? Otros talmudistas dicen que la luz dentro del arca procedía de un libro sagrado, que el arcángel Rafael dio a Noé, encuadrado con zafiros ahilados, y en ese libro estaban la ciencia de las estrellas, el arte de curar y el saber de la dominación de demonios. Este libro llegaría, con el tiempo, a estar en poder de Salomón. En lo que se refiere a los alimentos, parece, según otro texto rabínico, que todos los animales sin excepción se sometieron a la misma dieta, a dieta de pan de higo, menos el camaleón, que se dedicaba a comer los gusanos que salían de las granadas que llevaba una nuera de Noé para postre.

Algunos talmudistas de Babilonia sostenían que la nave de Noé se movió describiendo un gran círculo, ya que durante los primeros seis días sopló viento Sur, y los otros seis siguientes viento del Oeste, y hubo seis días de viento

del Este y seis de viento del Norte, y así sucesivamente, hasta que llegó el día sin viento, en el que el arca se encontraba en el Norte mismo, que es el monte Ararat, en Armenia. La madera del arca no era de cedro, como sostienen casi todos los comentaristas hebreos, y se habla del "árbol de madera amarilla", que podía ser madera de acacia, que se da la casualidad —no es casualidad, claro—, que es la madera de la egipcia embarcación fúnebre de Osiris. Se ha intentado saber cuántas veces Noé subió y bajó, en visita de inspección, las escaleras de los tres pisos del arca, y se llegó a la conclusión que 7.777 veces, y también está averiguado que habló con todos los animales. Esta cuestión nació de la conversación entre Noé y el ave fénix. Al ver Noé que el fénix se hallaba acurrucado en un rincón, Noé le preguntó:

—¿No pides comida?

—Tú y los tuyos estáis muy ocupados, y no quiero causaros molestias!, respondió el ave.

—¡Quiera Yahvé que nunca mueras!, dijo Noé, bendiciéndola.

Y por eso el ave fénix resurge de sus cenizas. La última vez que fue vista el ave fénix lo fue por un agente del Emperador Rodolfo II, primo de nuestro Felipe el Prudente. Fue visto en una selva al Noroeste de Bohemia. Un par de siglos antes, fue vista por unos venecianos en una isla griega. El aire se calentó al incendiarse el ave fénix, y los venecianos temieron arder. Algunas plumas del ave fénix que volaron incendiaron el velamen de una nave.

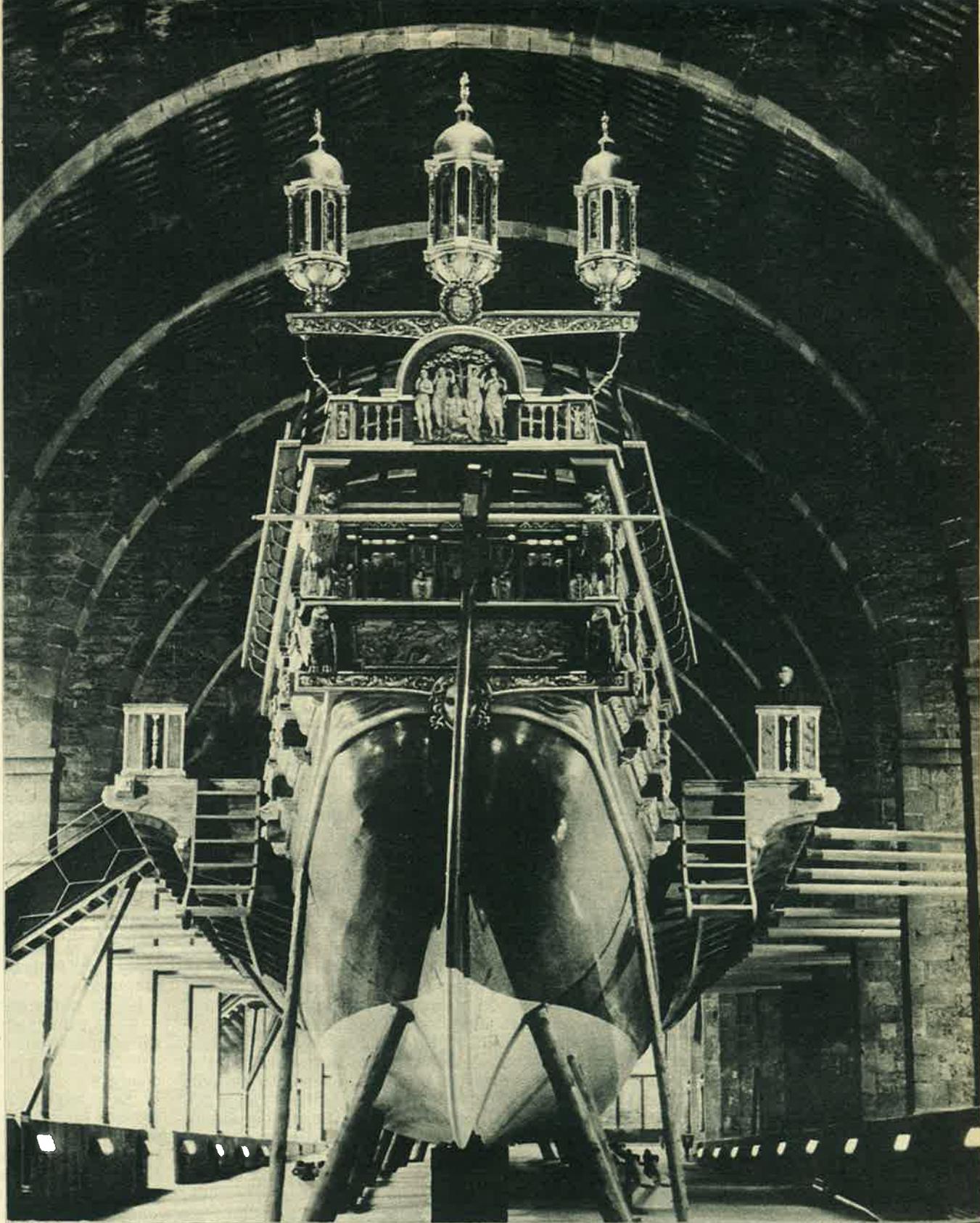
Solamente se mareó un animal, el más fiero: el león. La pareja de leones se mareó no bien entró en el arca. Quedó la pareja somnolienta, inapetente, y Noé la vio tan pacífica que no vaciló en poner a su lado la pareja de gacelas.

La nave navegó sin velas y sin timón, todo el tiempo del diluvio al gairete y a la voluntad de Yahvé y sus vientos, que son seis, y todos nacen de árboles que hay en el paraíso, excepto uno, que nace de un pozo de fuego. Es curioso, pero todos estos vientos tienen nombres femeninos, a excepción del viento del fuego. Como saben, los pilotos árabes creían que se podía emparentar con un viento, el cual se ponía a su servicio, y le salía siempre por popa.

Naturalmente que hay, entre los sabios rabinos de antaño, otras opiniones acerca del arca: que si Noé construyó una nave en forma de casa, que si el arca era redonda, que si tenía forma de pirámide... Pero las mayores variaciones sobre el arca se encuentran en la pintura toscana y veneciana del 500. Hay una pintada por un anónimo, en la que a la hora de desembarcar, terminado el diluvio, el arca aparece adornada con guirnaldas y banderas, y, lo que es curioso, en el horizonte marino hay otras naves más. Si podemos hablar de Noé como carpintero de tibera, no podemos hablar de Noé como piloto, porque nadie, como ya dijimos, pilotó el arca. Y después de la prodigiosa aventura, como saben, Noé plantó una viña y bebiendo su vino se emborrachó. Como dije antes, tenía seiscientos años cumplidos cuando llegaron a la tierra, justicieras, de las manos de Yahvé, las grandes lluvias. ■

La galera real de Don Juan de Austria en la batalla de Lepanto, reproducida en la grada mayor de las Reales Atarazanas, en donde se encuentra instalado el Museo Marítimo de Barcelona, considerado como uno de los mejores del mundo de esta clase.

# EL MUSEO MARITIMO DE LAS REALES ATARAZANAS DE BARCELONA



**S**E muy bien que el marino que llega a puerto lleva encima un bagaje de inquietudes que no son ciertamente de visitar museos. En estas páginas de la "Hoja del Mar", no hace muchos números, un articulista, con gran sentido del humor, se refería a unas supuestas "visitas museísticas" y hacía un parangón, hablando en sentido figurado de "obras de arte", dando preferencia el nauta que llega a puerto a las que Dios hace a imagen y semejanza de nuestra madre Eva. De modo honesto, claro está, pues el referido articulista no se refería, creo recordar, a ligereza alguna de ropa como la que se llevaba en el terrenal paraiso.

Todo ello tiene gracia, ¡desde luego!, pero el marino, por joven y ansioso de diversiones que esté, debe también ir saboreando las tradiciones y los tesoros del espíritu de nuestra historia marítima, formándose así de un modo integral. Por lo dicho, me inclino a hablarle hoy del Museo Marítimo de Barcelona, y a recomendarle mucho su visita. Está muy cerca del puerto: en la Puerta de la Paz; el monumento a Colón, al estar casi enfrente, le servirá para ubicar el lugar aun desde lejos.

Estoy seguro del éxito de la visita. Está este museo en el edificio ocupado antaño por las Reales Atarazanas; más tarde, por cuarteles; cedido, al fin, por el Ejército a la ciudad de Barcelona. Se inauguró como museo marítimo en enero de 1941, y ha sido un verdadero acierto, ya que el edificio es un verdadero joyel que da más prestancia a lo que en él se encierra, que ya, sin duda, la tiene.

Sobre la puerta de entrada campean las armas de don Pedro IV, "el del puñal", que no quiso saber de privilegios de nobles ante la autoridad real. Impulsor de las atarazanas, y en ellas de la construcción naval, aliado al Rey de Castilla para la guarda del Estrecho, ayudándole en la conquista de Algeciras con sus naves; conquistador de Mallorca...

Entramos; la primera sala que encontramos está a lo largo de las antiguas gradas; en una de ellas admiramos la reproducción de la galera real de don Juan de Austria. Merece la pena ver el museo sólo por ver esta obra de arte, decorada en Barcelona, a diferencia de la real verdadera, que lo fue en Sevilla, después de ser construida en Barcelona del mejor pino catalán. Cerca de la galera, una vitrina guarda miniaturas de plomo de "los hombres de Lepanto"; cerca también, una magnífica maqueta de la susodicha galera... En la sala están las estatuas de don Jaime I (que le da nombre) y de algunos almirantes de Aragón; algunos en forma yacente. Cepos de anclas romanas, vasijas, armas de distintas épocas; una variada colección arqueológica.

Podemos visitar después la sala de Capmany, dedicadas a marineros y barcos, en su mayor parte de la segunda mitad del siglo XIX. Subiremos después por la escalera de honor

de la torre y veremos en el vestíbulo alto la imagen de una bella muchacha, el mascarón de la fragata "La bella Aurora", un mascarón del tipo de "los parlantes", que representa a la bonita hija del capitán y armador del referido barco; hay otros, y también, como para hacer contraste, está "el negre de la Riba", horroroso personaje que, al estar en la Barceloneta, cerca de la fuente de Neptuno, causó pavor a muchos niños barceloneses que ya murieron ancianos.

En la sala de Pedro IV, presidida por su estatua, hay maquetas de barcos, retratos de célebres personajes, obras de arte, recuerdos de todas clases; cuya enumeración sería larga... Contiguas están tres saletas; una, dedicada a la cartografía antigua, con valiosas piezas, entre ellas la carta más antigua de España, el portulano de Vallseca, con nota manuscrita de Américo Vespucio. Esta sala es la de Ramón Llull. Otra de las saletas es la del arte popular, con colección de emotivos exvotos; otra, la de los Faquines de Ribera, antigua institución de 1513. Antes de salir de la sala de Pedro IV veremos recuerdos de nuestros dos "adelantados" de la navegación submarina, Monturiol y Peral.

Pasamos a la galería dedicada a la construcción de barcos de madera, con herramientas, retratos y acuarelas de barcos. Con ello se honra la memoria de los famosos maestros de hacha y de otros carpinteros de ribera y calafates.

Bajaremos después a la sala Antonio López, dedicada a la propulsión mecánica en la navegación. Ya está representada la atómica con una maqueta del "Savannah". Hay dioramas muy grandes y artísticos, representando buques navegando con algunos puertos como fondo... No falta en esta sala el recuerdo del valeroso capitán don Manuel Deschamps, que, con su barco, el "Montserrat", forzó por tres veces el bloqueo de la isla de Cuba en 1898.

Podemos casi concluir la visita con la de la sala Sáñez Reguart, dedicada a la pesca y al deporte náutico, tan formativo dentro del cuadro general del deporte. Reguart fue el autor del Diccionario de las Artes de Pesca de España. Dije "casi concluir", pues no podemos marchar sin visitar la magnífica biblioteca especializada en cosas de la mar. Tiene archivo fotográfico, abundancia de valiosos documentos y cartografía. Mucho se puede investigar; claro está, que el marino embarcado que visita el museo tendrá que dejarlo para una ocasión de su vida de mayor estabilidad. Pero... ¡bueno es empezar a desvelar un campo maravilloso del saber, aunque no pueda ser, de momento, en esa acogedora biblioteca!... ¡Los libros en el recogimiento de esa "monástica" celda de errabunda orden que es el camarote!

Digamos ¡hasta la vista! al museo. Una vez que lo conozcamos volveremos; es un sitio amigo. Su lema ya es de por sí generoso y humilde: "Lo que sabemos —dice—, lo sabemos entre todos y para todos". Anímate, lector, seas o no marino, a ser de esos "todos" amigos del museo de las Reales Atarazanas de Barcelona. ■ CARLOS MARTINEZ-VALVERDE.

Con Sabor y Acento



Por  
**NESTOR  
LUJAN**



## LA BRANDADE DE BACALAO

**U**N gran plato provenzal es esta especie de crema de bacalao que, según parece, tiene el exacto lugar de nacimiento en la romana Nimes. Como todos los platos populares, su creador es incierto. Se sabe, eso sí, que los pescadores vascos popularizaron el bacalao en el siglo XIV, cuando iban a pescar la ballena. (Eran osados pescadores los vascos: el sello de Fuenterrabía es una ballena herida por el arpón y data del siglo XIII.) Cuando la pesca del cetáceo fue más difícil dieron en la del bacalao y en conservarlo salado. Los grandes platos de bacalao son, pues, de las Vascongadas, del vecino Portugal y también del Sur de Francia e Italia.

En un momento dado, la brandade adquiere carta de naturaleza en París. Es un momento clave de la gastronomía parisiense: la época del Directorio, en la que, pasadas las angustias del terror, los hombres, y las mujeres sobre todo, se entregan al placer, al goce de vivir. Es el instante dorado y voluptuoso de madame Tallien, de la viuda Rose de Beauharnais —a quien un hombre llamará Josefina y la unirá a su leyenda—, de madame de Chateau-Renaud. Es el momento de aqueñ sensual que fue Barras, de Talleyrand, de Grimod de la Reynière. Es también el instante en que los cocineros de las viejas casas, con la gran nobleza emigrada, se ven obligados a abrir restaurantes. Y entonces llegan de la Provenza solar tres personajes avisados: Maneille, Barthélemy y Simon y montan en el Palais Royal, un restaurante que se llama Frères Provençaux. No son hermanos, sino asociados, pero tal es el nombre que escogen. Y traen un arma para conquistar París: la cocina de aceite y sobre todo un plato excepcional que Maneille manipula con delicada perfección y que es la brandade de bacalao. (Este Maneille era el maestro cocinero del grupo. A él se debe también la consolidación de un plato que ha llegado a nuestros días lozano y succulento: el pollo a la Marengo, única aportación de Napoleón a la ciencia gastronómica.

Pero la brandade auténtica es de Nimes y sus alrededores. Allí la comió Mistral cuando fue a conseguir el título de Bachillerato y celebró su éxito en el Pichol Sant-Juan,

alegre figón de huertanos y carreteros, según cuenta en su libro de recuerdos. Comió una brandade ligera, untuosa, delicadísima y un conejo de monte con una salsa espesa, oscura y aromática, y luego bailó la farándola en el patio, con unas muchachas de ojos brillantes y muy finos tobillos.

“Brandade” viene de “brandir” o “branler”. También en Provenza se llama “gangasse” porque “gangasser” quiere decir remover en provenzal. Y es que la mezcla de aceite, bacalao y leche perfumada con el ajo insustituible se trabaja blandiendo o agitando una cuchara de madera con mucho vigor hasta que se convierta en una masa. Otra persona ha de sujetar la cacerola para que, removiendo la cuchara el oficiante, pueda triturar con más fuerza. Luego se sirve con pan frito y hay quien añade, para mayor deleite, unas lonjitas muy finas de grandes trufas de la ‘Vaucluse, que son más perfumadas que las del Périgord, pero tienen menos finura y calidad. Y esta deliciosa crema de bacalao se acompaña de pan frito con aceite de oliva.

En cuanto al vino se refiere, hay uno que se recomienda sobre todos: Clairette de Bellegarde, de color ambarino, perfumado y sutil, un excelente vino blanco del país. Su sutileza —dicen— casa con este plato cremoso. Pero quien esto escribe, heterodoxo en algún punto de la gastronomía, tomaría también un rosado. Y un rosado de la región: el Tavel, seco, de color de piel de cebolla y aquel gusto inolvidable “como de piedra calentada por el sol”. Lo tomaría joven aunque mejore envejeciendo, sin perder su finura esencial. Con la brandade, y pidiendo excusas a mis amigos provenzales, probaría un Tavel 1970 que fue año sin tacha. Y si tuviese la rara suerte de poder estar luego, como el adolescente Mistral cuando fue a Nimes, un conejo de monte —del aromático monte bajo provenzal donde tan pocos orejados quedan, pues el buen Tartarín ya tenía que abatir gorrar en el siglo pasado— seguiría con un Tavel más viejo, de 1962, un vino maduro y delicado. Sería una excelente minuta. Sólo al escribirlo me invade la nostalgia y siento deseos de volver a Provenza con mi fiel amor de siempre. ■

N. L.

HM/5

EL SEGUNDO CONGRESO SOBRE GRANJAS DE PECES SE CELEBRO EN LONDRES

# CULTIVO, A ESCALA INDUSTRIAL, DE CULTIVOS MARINOS

*Al Congreso Europeo sobre Granjas de Peces celebrado en Londres los días 30 de noviembre y 1 de diciembre del pasado año, asistió una representación española compuesta por siete personas, dos de ellas pertenecientes al Instituto de Investigaciones Pesqueras, don José María San Felú y don Antonio Rodríguez Martín. A continuación publicamos el informe escrito por este último científico sobre lo tratado.*

*Dicho Congreso tuvo como fin promover la cooperación entre los científicos que trabajan en la acuicultura y los industriales interesados en la misma.*

El doctor Bilio, presidente de la European Mariculture Society, inició las conferencias y comunicaciones, señalando que la mayoría de los países marítimos del mar del Norte, del Báltico y del Mediterráneo están involucrados en el desarrollo de programas para explorar las posibilidades de incrementar la producción de alimentos mediante el cultivo a escala industrial de organismos marinos y de aguas salobres. Contrastó las diferencias de las especies cultivables de los países del mar del Norte y del Mediterráneo debido a factores de clima, mareas, salinidad, etc., señalando que el desarrollo de la tecnología podría incrementar los cultivos, y puso como ejemplo el uso de efluentes termales.

El éxito final de la mayoría de los proyectos de maricultura dependen de una considerable investigación y desarrollo de la tecnología, por lo cual hay necesariamente que mantener un libre intercambio de todo tipo de información entre los investigadores.

Adujo, finalmente, que la colaboración en el campo de la maricultura entre Europa y el resto del mundo podría ser asumido por la European Mariculture Society.

El doctor Kirk propuso el papel que debería tener el EEC en el desarrollo de la industria de granjas de acuicultura, por lo que una comisión de trabajo de la Comunidad Europea debería redactar previamente una lista de las especies más importantes de peces, crustáceos y moluscos de interés comercial de cada uno de los estados miembros de la Comunidad y los problemas involucrados en el desarrollo de técnicas de cría, así como incrementar el intercambio de ideas e informaciones en el campo de la acuicultura.

Desde su punto de vista, el EEC debe promover unas direcciones para regular y reestructurar la industria europea de la pesca, así como proponer el desarrollo de "stocks" dentro de las 200 millas, reduciendo las capturas de los Estados miembros dentro de los próximos años.

## EL CAMBIO DE AGUAS DEL SALMON NO DEBE SER BRUSCO

Dentro de las sesiones dedicadas a salmonidos, los doctores Joyner y Nash expusieron las principales propiedades a tener en cuenta del medio ambiente, para promover un Ocean Ranching.

Los doctores Mowinckel y Kualheim detallaron los puntos más importantes a observar en las granjas de salmones, haciendo hincapié en la composición de las dietas y las condiciones de oxígeno que son requeridas, ya que estos dos factores son vitales para un máximo de producción y, por otra parte, expusieron detalladamente los sistemas de corrales empleados.

El doctor Harache, del Centro Oceanológico de Bretagne, expuso las posibilidades que se dan en la costa atlántica francesa para cultivar con éxito el salmón.

El doctor Landless presentó una comunicación en la que mostró los principales puntos a tener en cuenta para resolver el problema de la aclimatación de los salmones al agua salada. El riesgo de una transferencia directa de agua dulce a agua salada puede

ser fatal si el nivel de sal en sangre llega a ser alrededor de 420 mosmoles/kg. En contra de lo que se creía, el salmón no permanece en el estuario algún tiempo, ya que recientes experimentos, por marcación, han demostrado que en sólo tres horas o menos pueden pasar del agua dulce a la salada; recomendando que la transferencia se haga directamente, pero a un agua que no sea totalmente salina.

El doctor Drinkwaard expuso los principales pasos a tener en cuenta, entre la producción y comercialización de los moluscos.

El doctor Kerr presentó una comunicación en la que expuso los límites entre la investigación y el desarrollo industrial, así como la aplicación de la misma a las granjas comerciales, con especial referencia a las granjas de peces planos, exponiendo a continuación los procesos técnicos más recientes en el cultivo del lenguado de Dover (*Solea solea*) y el turbot (*Scophthalmus maximus*), con especial referencia a la alimentación.

Las larvas del lenguado comienzan a ser alimentadas con nauplius de *Artemia salina*, y el porcentaje de supervivencia es del 38 por 100 desde el huevo hasta los sesenta y cuatro días después de la eclosión; a partir de este momento la demanda de nauplius excedió a la producción, ya que larvas de 14 milímetros de talla consumen alrededor de doscientos cincuenta nauplius por día, por lo que aquellas fueron suplementadas con *Lumbricillus sp.*, que fue gradualmente introducida. En esta fase, a la temperatura de 17° C, las larvas son muy activas, pero por encima de ellas, y sobre todo si el tiempo excede de veinte horas, reducen su eficacia de alimentación.

A partir de los ciento veinte días después de la eclosión y cuando comienza una mortalidad alta se empezó a suministrarle una dieta artificial junto con la dieta viva. Después de varios chequeos se pensó que la causa de la alta mortalidad en esta fase podría ser la densidad, por lo que se rebajó la misma a cuatrocientos peces por metro cuadrado, retornando la mortalidad a ser la normal (37 por 100 de supervivencia).

Por otra parte se demostró que el período de alta producción de huevos por los lenguados es sólo de tres semanas de duración, por lo que esto limitó las oportunidades de experimentación.

Con respecto al turbot, señaló el progreso del porcentaje de supervivencia en su cultivo en los últimos años: 1 por 100 en 1971, hasta el 25 por 100 en 1975. La alimentación de las larvas de turbot es a base de alimento vivo, por lo cual se cultivaron varias especies de algas, hembras de rotíferos (*Brachionus plicatilis*) portadoras de huevos y nauplius de *Artemia*, produciéndose una alta supervivencia en las mismas. A partir de los 15 milímetros de talla, las larvas requieren más alimentación que nauplius de *Artemia*, por lo que se le comenzó a dar alimento artificial, pero se comprobó que la supervivencia fue adversamente afectada en este punto, no siendo conveniente darle alimento artificial antes de que alcancen los 30 milímetros de talla. Por otra parte, tampoco se pudo emplear el *Lumbricillus sp.*, ya que el turbot no tiene hábitos de comedor demersal.

Se comprobó asimismo que el crecimiento depende mucho de la temperatura y que la mínima deseable es de 14° C.

La alimentación de las larvas de solea y turbot a base de pienso artificial es muy compleja y ha sido estudiada por los laboratorios del Gobierno; son del tipo pellet y contienen aproximadamente un 38 por 100 de proteínas en peso. Un conocimiento suficiente de las proteínas y lípidos requeridos ha llevado a formular la composición de dietas de costo reducido, aunque la adición de vitaminas encarece aún el producto, por lo que es necesario conocer el rango de vitaminas requeridas por el turbot y el lenguado.

El último punto tocado en este tema fue respecto a la economía y futuro de estos cultivos. Los más recientes cálculos, llevados a cabo en diciembre de 1975, llegan a la conclusión de que tanto el lenguado de Dover como el turbot de las granjas podrían rebajar sus precios en los próximos años.

Al comenzar el segundo día de trabajo, el doctor Nash presentó un film muy interesante sobre la reproducción y cría de larvas y poslarvas de Mugilidos, fuera de programa.

## LA SELECCION Y EL COSTO, IMPORTANTES

Con respecto al cultivo de crustáceos, el doctor Walne presentó una corta revisión, pero interesante, sobre el presente potencial para el cultivo de crustáceos en agua de mar, comenzando por una selección de especies adecuadas para ser cultivadas. Con respecto a este punto y a falta de no haber mencionado al *Penaeus kerathurus* fue interrogado al final de su disertación sobre tal ausencia, a lo que contestó aduciendo que dicha especie tiene un crecimiento muy lento.

Expuso los diversos métodos de cultivos para crustáceos, extensivos e intensivos, señalando las principales características de ambos y detallando el grave problema que puede presentarse en el último si se produce algún fallo en el sistema. Pasó a continuación a exponer las principales dificultades que se encuentran en el cultivo intensivo de *Peneidos*, tales como las dificultades para obtener hembras maduras en cautividad, lo que es asimismo un hándicap para implantar especies no indígenas, pero de gran crecimiento en otros lugares de cría. Señaló la importancia de la aireación artificial, aunque se requiera un ajuste del pH. Comentó la toxicidad del amoníaco, excretado, para los *Peneidos*, apuntando la importancia del pH en el medio de cultivo, ya que hay diez veces más de NH<sub>3</sub> a pH 8 que a pH 7.

Finalmente, indicó que en los últimos años se ha incrementado considerablemente el interés, sobre todo en Norteamérica y Europa, por el cultivo del bogavante, muchos de los cuales se han criado ya en los laboratorios hasta talla comercial. Los estudios realizados en Conway muestran que el máximo de crecimiento, a salinidad normal, se produce a 20-22° C, y que ejemplares de 450 gramos podrían ser obtenidos en dos años. Los juveniles, después de doce semanas de cultivo, alcanzan un peso de 1,2 gramos, sin protección, y 1,4 gramos, protegidos. Una buena dieta es una mezcla de carne de *Mytilus* y de *Carcinus*. Actualmente hay algunos grupos trabajando en California en el cultivo del bogavante, pero hay previamente que estimar el costo de la producción a escala comercial para comprobar si es viable.

El doctor Karlson desarrolló un tema sobre el cultivo de crustáceos de agua dulce, tales como camarones y cangrejos, exponiendo algunos ejemplos de especies que pueden ser cultivadas en granjas, y describiendo las técnicas más corrientes para su cultivo, así como su comercialización.

Con respecto a los cangrejos, relató la historia más reciente de los mismos y destacó la

restauración de éstos en las aguas europeas, así como el establecimiento de granjas, exponiendo las principales especies y técnicas empleadas, así como su manipulación, procesamiento y comercialización.

El doctor Young expuso algunas sugerencias sobre el aproximamiento de la investigación industrial a las granjas de peces, por lo que adujo la necesidad de contar con diversas organizaciones, tales como Universidades y laboratorios del Gobierno, que pudieran fundar cuerpos o departamentos que resolvieran los problemas científicos que se presentaran en aquéllas.

## ESCUELAS DE ACUICULTURA

El doctor Milne resaltó que el éxito de las granjas de peces no va a depender sólo de los avances biológicos en acuicultura, sino también de la elección de sitio para emplazar aquéllas y del desarrollo de técnicas de ingeniería económica para realizar unas construcciones fáciles. En la elección del sitio para emplazar una granja de peces es interesante conocer el terreno e hidrografía, así como la posibilidad de captación de aguas subterráneas, si bien la construcción de granjas y las técnicas empleadas en las mismas varía según los países y depende mucho del tipo de acuicultura y de las especies a cultivar.

El doctor Roberts propuso la creación de escuelas prácticas de acuicultura para formar a personas a todos los niveles, ya que el cultivo de peces es ahora un establecimiento industrial en muchas partes de Europa y a menudo los sistemas involucrados en el desarrollo del cultivo son altamente sofisticados y requieren instructores expertos a todos los niveles; la provisión de tales expertos es un problema que requiere la cooperación de la industria, Institutos de Enseñanza y Gobierno.

## LA COMERCIALIZACION ES FUNDAMENTAL

Mister Secretan abogó por la seguridad comercial de los "stocks" e hizo una breve exposición de las experiencias y problemas que se han presentado en los dos últimos años, sobre todo en la comercialización de algunas especies, por lo que se hace necesario acomodar a la actualidad las granjas de peces y conocer las necesidades de las mismas.

Con respecto a la demanda, es necesario conocer los sitios de mayores pedidos para promover las instalaciones en ellos.

Mister Richardson desarrolló su disertación sobre las probabilidades de inversión en las granjas de peces en Europa, ya que, antes de invertir, en acuicultura es esencial para el inversor determinar su posición en los términos de la cuantía de la inversión y conocer el nivel de retorno de esa inversión para apreciar ampliamente el riesgo involucrado en la misma.

Mister Simmonds cerró el ciclo de conferencias haciendo una recapitulación sobre las consideraciones legales a tener en cuenta para las granjas de peces en Europa.

La acuicultura produce actualmente el 8 por 100 de la producción mundial anual de peces, pero de este porcentaje sólo el 0,75 por 100 es producido en la Europa Occidental.

Expuso una estadística sobre la producción mundial de pesca y cultivo, pasando a continuación a exponer las leyes y tratados más relevantes en la actualidad, referentes a la pesca, y las concernientes a las granjas de peces.

Por último, volvió a tratar algunos puntos, ya expuestos anteriormente, sobre las características a tener en cuenta para dar los pasos iniciales en el establecimiento de granjas de peces. ■

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

Editor:

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo).

Redacción y Administración:

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

Génova, 24, planta séptima.  
Tels. 419 39 63 y 419 07 24  
Madrid-4 (España).

Telegramas: INSOMAR.  
Telex: 23746.

REDACCION

Corresponsales:

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

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

Redacción Central:

**Redactores:** José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

**Publicidad:** Pedro Cánovas.

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

Director:

Joaquín Vidal.

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

Imprime: Hauser y Menet, S. A. Plomo, 19. Madrid-5.

Depósito legal: M. 16.516-1963.

# FIRMADO EN RABAT EL ACUERDO DE COOPERACION PESQUERA CON MARRUECOS

**MADRID (Redacción).—El pasado día 17 de febrero, el ministro de Comercio firmó en Rabat el acuerdo de cooperación pesquera entre Marruecos y España. Se produjo este hecho al término de su visita oficial, de tres días, al citado país durante la cual celebró conversaciones con su colega de Comercio, Industria y Pesca; con el primer ministro alauita, y con el Rey Hassan II.**

En una rueda de prensa celebrada a su llegada a Madrid, el ministro calificó de complejo e importante dicho acuerdo por sus repercusiones y el apoyo que busca y dará a los armadores españoles. "Es necesario reconocer —dijo— que la pesca en aguas marroquíes representa para España 25.000 millones de pesetas, que son cerca de un millar de barcos los que faenan en esas zonas, y podría decirse que una parte muy importante de la exportación pesquera española está también en las aguas de esos litorales".

El señor Lladó añadió que no es acuerdo total plenamente satisfactorio, pues lo mejor hubiera sido no haber tenido que firmar ningún acuerdo y que los pescadores españoles pudieran haber seguido, como sus padres y abuelos, pescando dónde, cuándo y como querían, pero que el mundo de la pesca ha cambiado sustancialmente de signo. Estamos viviendo —afirmó— unos tiempos totalmente distintos y en todos los terrenos internacionales: las reclamaciones de derecho de las aguas, las ampliaciones de esos derechos, van a exigir a los pescadores de todo el mundo, y por tanto a los de España, una de las primeras potencias pesqueras, una reacción importante en sus formas de hacer y el acuerdo con aquellos que tienen proximidad y propiedad de las aguas.

El acuerdo pretende salvar esas dificultades —continuó el ministro—, y entiendo que en gran medida las ha salvado. Naturalmente, lo importante es la puesta en marcha del mismo, el cómo se es capaz de interpretar y de exigir. Espero que el número de problemas que surjan sean los menos posibles.

En otro momento, el señor Lladó dijo: "Creo que existe un espíritu muy profundo de colaboración por parte de los pescadores españoles y por parte de las autoridades marroquíes. En este sentido, yo creo y espero que hemos entrado en un camino de auténtica novedad, de auténtica cooperación, un camino más moderno y será necesario repetir en otras aguas y en otros países".

**ACTIVIDAD EN MARRUECOS.**—Durante su estancia de tres días en Marruecos, el ministro celebró conversaciones con su colega el titular de Comercio, Industria y Pesca. También ha tenido conversaciones con el primer ministro alauita, durante más de tres cuartos de hora, y con el Rey Hassan II. Dijo al respecto el señor Lladó que esta visita al Monarca fue "muy grata" y Hassan se interesó

mucho por todo lo español y ha demostrado muy vivamente su afecto por las cosas españolas.

"Creo —añadió más tarde el ministro— que estamos en un momento en que Marruecos desea vivamente mejorar, estrechar todas las relaciones en todos los campos con nuestro país".

**CONTENIDO DEL ACUERDO.**—Sobre el contenido del acuerdo pesquero, el señor Lladó manifestó que es mayoritariamente técnico y muy específico. En relación con las limitaciones a los pesqueros

españoles, dijo que para Canarias es muy satisfactorio, pues se fija una cuota de pesca para los próximos cinco años por un total de 80.000 toneladas de sardina cada año; se prevé con ello la posibilidad de que las Canarias sigan desarrollando la industria de la sardina.

El acuerdo establece un período de hasta diez años con posibilidades amplias y sin limitaciones para la pesca del cefalópodo, que se exporta casi en su totalidad.

**AMPLIACION DE AGUAS JURISDICCIONALES ESPAÑOLAS.**—También dijo el ministro que el Gobierno español estudia el tema de la ampliación de las aguas jurisdiccionales, del cual se encarga desde hace varias semanas una Comisión interministerial, presidida por el ministro de Asuntos Exteriores. ■

## Antecedentes del Acuerdo

Hasta finales de 1971, los pesqueros españoles podían faenar libremente dentro de las 70 millas marroquíes, sin más trámite que la solicitud de una licencia ante las autoridades norteafricanas.

En 1972, Marruecos se negó a conceder más licencias, y a partir de entonces comienza la escalada de "apresamientos" de barcos españoles.

Las autoridades españolas redoblan sus esfuerzos por conseguir un acuerdo bilateral ante el agravamiento de la situación, que alcanzó sus cotas máximas cuando en enero de 1973 el Gobierno marroquí decidió ampliar sus aguas jurisdiccionales hasta las 70 millas.

Un año más tarde se firmó un acuerdo pesquero a nivel comercial con Marruecos, que vino a sustituir el hasta entonces vigente de 1969. El nuevo acuerdo anunciaba la cooperación bilateral para la creación de la empresa mixta Maropêche.

Pero la situación de los pescadores que faenaban en las aguas cuestionadas siguió agravándose. Las lanchas patrulleras marroquíes continuaron apresando los pesqueros españoles. Por otra parte, Marruecos comunicó su intención de optar por una ampliación mayor a la de 70 millas sus aguas jurisdiccionales.

En mayo de 1976 las tensiones se suavizaron con la visita a Marruecos del entonces ministro de Asuntos Exteriores, José María de Areilza, que sirvió de punto de partida para enta-

blar nuevas conversaciones y firmar un nuevo acuerdo pesquero. Las conversaciones se sucedieron a lo largo de todo el año y siguieron una buena marcha, aunque con algunas dificultades. Así, por ejemplo, durante el mes de noviembre se produjo una radicalización de las autoridades marroquíes respecto a la presencia de barcos españoles en las proximidades de sus aguas jurisdiccionales. Las lanchas patrulleras marroquíes apresaron sólo en ese mes 23 embarcaciones españolas, con un total de 320 tripulantes.

No obstante, el 23 de diciembre se firmó finalmente el tan esperado acuerdo. Rubricado en Madrid por los ministros de Comercio de ambos países, señores Lladó y Guisasi, y ultimado por el director general de Pesca, Víctor Moro, y su colega marroquí, el acuerdo se basa fundamentalmente en los siguientes puntos:

- Creación de sociedades mixtas de capital hispano-marroquí, a las que se posibilita para que puedan fletar barcos bajo la bandera de los dos países.

- Constitución de una comisión mixta hispano-marroquí para fijar anualmente las cantidades de capturas autorizadas en esta zona por los barcos españoles beneficiarios de este acuerdo, cantidades que no podrán rebasar las 50.000 toneladas anuales de cualquier especie, fijándose en el caso de la sardina en 80.000 toneladas anuales.

(Pasa a la página siguiente)

Los barcos españoles podrán seguir faenando en aquellas aguas

# ACUERDO PESQUERO ENTRE ESPAÑA Y ESTADOS UNIDOS

WASHINGTON.—España se adaptó a la nueva legislación norteamericana que establece una zona de soberanía pesquera de 200 millas contigua a sus costas, firmando un acuerdo pesquero con Estados Unidos.

El acuerdo pesquero, que regulará la pesca de los barcos españoles en la zona de las 200 millas contigua a las costas norteamericanas, fue firmado por el embajador español en Washington, Juan José Rovira, y por el embajador de Estados Unidos para Asuntos Oceanográficos y Pesquerías, Rozanne L. Ridgway.

De no haber firmado España tal acuerdo, los pesqueros españoles no podrían seguir faenando en aguas norteamericanas a partir del próximo primero de marzo, fecha en que entra en vigor la ley aprobada por el Congreso norteamericano el pasado año.

Los pesqueros españoles faenan principalmente en la zona comprendida entre el cabo Hatteras, en el Estado de Caro-

lina del Norte, y el límite con Canadá y se dedican especialmente a la pesca del calamar y la pota, según informó una fuente oficial española en Washington.

Según el acuerdo, los barcos españoles podrán seguir faenando dentro de la zona de las 200 millas, limitando sus capturas a las especies y cuotas que determinen los Consejos Regionales de Pesquería, nuevos organismos creados por la ley norteamericana.

Estos consejos regionales están formados por representantes de los pesqueros norteamericanos, de la industria pesquera de este país y de la Administración de Estados Unidos.

Fuentes españolas en Washington dijeron que esperan que tales Consejos Regionales tengan en cuenta la tradición pesquera española en aguas de Estados Unidos y el hecho de que las especies que le interesan a España —calamar y pota— no son consumidas prácticamente en Estados Unidos. ■

## ESPAÑA-MARRUECOS: ANTECEDENTES

(Viene de la página anterior.)

● Acotación de las aguas de pesca en el Atlántico y en el Mediterráneo, según las características de los pesqueros: los barcos artesanales están autorizados a pescar a partir de las cero millas; los buques de arrastre, a partir de las tres millas en el Mediterráneo o de las 12 millas en el Atlántico.

La pesca de cefalópodos estará autorizada a partir de las seis millas, y se constituirán las sociedades necesarias para la comercialización de las capturas de los barcos españoles integrados o fletados por las sociedades mixtas.

● España se compromete, aparte de prestar asistencia técnica, a conceder un crédito a Marruecos por valor de 3.525 millones de pesetas para financiar diversos proyectos de infraestructura.

Con la firma del acuerdo, Marruecos espera ir adquiriendo una experiencia y capacitación pesquera que no tiene. Es por eso por lo que siempre ha planteado la necesidad de mantener una estrecha colaboración. España, por su parte, trata de no perder un banco pesquero de primera magnitud (el valor de lo que pescan los barcos españoles cerca de las costas marroquíes se eleva a unos 15.000 millones de pesetas anuales).

## LAS LIMITACIONES CANADIENSES ORIGINAN PROBLEMAS A LA FLOTA BACALADERA

MADRID.—El cupo de 300 toneladas de bacalao fresco que se autoriza a capturar en Canadá a cada unidad de las 46 de la flota bacaladera es altamente insuficiente, ya que cada una está capacitada para capturar 2.000 toneladas, por lo que las 300 no resultan económicamente rentables, según fue puesto de manifiesto en una reunión celebrada en el Sindicato Nacional

de Pesca por la Agrupación Nacional de Pesca de Bacalao.

Ante esta situación, la Agrupación estudió la posibilidad de que salgan ocho o diez barcos a pescar el total de la cuota, aunque esto crearía un problema de paro.

Tras la reunión, la Agrupación visitó al director general de Pesca, al que expusieron el problema. ■

## LEY SOBRE EL MAR TERRITORIAL

MADRID.—El mar territorial español ha quedado regulado por una ley que publicó el "Boletín Oficial del Estado" el pasado día 8 de enero.

El límite interior del mar territorial —se dice en el artículo segundo— viene determinado por la línea de la bajamar escorada y, en su caso, por las líneas de base rectas que están establecidas por el Gobierno.

El límite exterior del mar territorial se

determinará por una línea trazada de modo que sus puntos se encuentren a una distancia de doce millas náuticas de los puntos más próximos de las líneas de base.

Por una disposición final, la ley no puede ser interpretada como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativos a los espacios marítimos de Gibraltar, que no estén comprendidos en el Tratado de Utrecht. ■

## REUNION DE LA COMISION DE PESQUERIAS DEL ATLANTICO SURORIENTAL

La segunda reunión extraordinaria de la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Suroriental se celebró en el hotel Holiday Inn, de Málaga, del 1 al 16 de diciembre del pasado año, bajo la presidencia del doctor S. A. Studenetsky, viceministro de Pesca de la Unión Soviética.

Estuvieron representados los quince países miembros de la Comisión: República Democrática Alemana, República Federal de Alemania, República Popular de Angola, Cuba, Bélgica, Bulgaria, España, Francia, Israel, Italia, Japón, Polonia, Portugal, Sudáfrica y la Unión Soviética.

Asistieron también observadores de la República de Corea, Estados Unidos, IOC (Comisión Oceanográfica Intergubernamental), FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación), ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico) y JCFSC (Joint Commission for the Fisheries of Socialist Countries).

La finalidad de esta reunión extraordinaria era establecer una limitación global de las capturas de merluza y la asignación de las cuotas de captura de esta especie a todos los países interesados.

Se llegó a un acuerdo unánime por parte de todas las delegaciones sobre:

- Limitación global de las capturas a 700.000 toneladas para el año 1977.
- División del área del convenio en dos regiones, situadas al Norte y al Sur de los 30° latitud Sur.
- Asignación de cuotas a los países miembros del convenio en cada una de estas zonas, basada en las cifras de los resultados obtenidos por cada uno de ellos en 1975. La aplicación de este acuerdo de asignación de cuotas, sujeto a la ratificación de los Gobiernos de los

países miembros, queda asegurada por una recomendación que completa el Sistema de Control Internacional ya vigente.

Según los términos de esta recomendación, las partes contratantes deben prohibir a las personas bajo su jurisdicción la pesca de merluza en el área del convenio a partir del momento en que se haya alcanzado el tonelaje autorizado a cada una de ellas para el año 1977.

Con el fin de facilitar la inspección se dispuso:

- Que cada buque registre su captura diaria en un diario de pesca.
- Que los países miembros comuniquen a la secretaria de la comisión una lista de los buques que practican la pesca, o la elaboración de la misma en el área del convenio, y que mantengan al día la mencionada lista. Los Gobiernos contratantes, previa petición, pueden recibir copias de la misma.

La próxima reunión de la comisión tendrá lugar en Santa Cruz de Tenerife, del 1 al 17 de diciembre del presente año. ■

## MISION DE CONSERVEROS DE PESCADOS AL EXTRANJERO

MADRID.—En los últimos días de enero, una misión comercial española del sector de conservas de pescados organizada por Sercopesca realizó un viaje a Austria y Checoslovaquia.

La misión estaba integrada por cinco personas del sector. ■

**NOMBRAMIENTOS  
DE ALTOS  
CARGOS  
EN EL  
MINISTERIO**

*Acto de toma de posesión, que presidió el ministro de Trabajo, don Alvaro Rengifo, con asistencia del ministro de Relaciones Sindicales, don Enrique de la Mata. El señor De Isturiz pronuncia unas palabras. Están presentes asimismo el subsecretario de la Seguridad Social, don Victoriano Anguera, y el presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada.*



# DON FRANCISCO JAVIER DE ISTURIZ, SUBSECRETARIO DE TRABAJO

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros del pasado día 8 de febrero, y a propuesta del ministro de Trabajo, don Alvaro Rengifo Calderón, se acordaron para este Departamento los siguientes nombramientos:

*Subsecretario de Trabajo, don Francisco Javier de Isturiz Aguinaga; secretario general técnico, don Rafael de Luxán García; director general de Ordenación y Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social, don Gregorio García Díez, y director general del Instituto Español de Emigración, don José Luis Muñoz Selma.*

Las citadas personalidades sustituyen en sus cargos, respectivamente, a don Antonio Chozas Bermúdez, don Fernando Sánchez Creus, al señor Isturiz, que accede a la Subsecretaría, y a don Jorge Jordana de Pozas.

## TOMA DE POSESION

El acto de toma de posesión de los nuevos cargos tuvo lugar ante el titular del Departamento y el ministro de Relaciones Sindicales, don Enrique de la Mata.

Finalizado el mismo, hizo uso de la palabra en nombre de los titulares que cesan en sus cargos el hasta ahora subsecretario, don Antonio Chozas Bermúdez, quien agradeció la colaboración y confianza que se le había prestado en el desarrollo de su cargo. Manifestó que siempre le había guiado el principio de lealtad e hizo hincapié en el papel de desempeñar por el funcionariado en la sociedad.

A continuación intervino el nuevo subsecretario de Trabajo, en nombre propio y en el de sus compañeros, señores Luxán, García Díez y Muñoz Selma. El señor Isturiz manifestó ser profundamente respetuoso con la Historia, pero con ofrecimiento de la decidida colaboración, a fin de intentar construir el Ministerio para el porvenir, partiendo de lo hecho, pero de cara a un pluralismo político y sindical que ha de constituir el mañana.

El señor Isturiz añadió que el Ministerio de Trabajo es el de las relaciones laborales, que son la vida misma del que trabaja, conforman la sociedad e influyen decisivamente en la economía. Se refirió posteriormente al necesario encauzamiento de las líneas maestras de la acti-

vidad específica del Ministerio para la mejora de nuestra sociedad.

## TIEMPOS DE AJUSTE A NUEVAS CIRCUNSTANCIAS

Intervino posteriormente el ministro de Trabajo, agradeciendo la presencia del de Relaciones Sindicales y a los cargos salientes su colaboración y entrega. Destacó igualmente la personalidad de los nuevos altos cargos del Departamento.

El señor Rengifo concluyó señalando que vivimos tiempos de transición, tiempos difíciles que requieren brújula y coraje. Tiempos de cambios, de prudencia y de ajuste a nuevas circunstancias que nos hacen repensar nuestra organización y nuestros planteamientos y reflexionar sobre la política social y económica. Para éstos y los más tensos que vendrán —afirmó—, “espero contar plenamente con la colaboración de todos los que forman el Ministerio y de los nuevos altos cargos que acaban de tomar posesión”. ■

• SECRETARIO GENERAL TECNICO: DON RAFAEL DE LUXAN.

• DIRECTOR GENERAL DE ORDENACION Y ASISTENCIA SANITARIA DE LA SEGURIDAD SOCIAL: DON GREGORIO GARCIA DIEZ.

• DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE EMIGRACION: DON JOSE LUIS MUÑOZ.

## BIOGRAFIAS

### DON FRANCISCO JAVIER DE ISTURIZ

Nació el 3 de junio de 1934 en Zarauz (Guipúzcoa); cuarenta y dos años de edad. Es licenciado en Derecho. Abogado economista por la Universidad de Deusto (Bilbao). Ingresó en el Cuerpo Técnico de la Administración Civil del Estado en el año 1961 (excedente). Ingresó en el Cuerpo Nacional de Inspección de Trabajo en el año 1963, con el número uno de la promoción, siendo destinado a prestar sus servicios en la Delegación Provincial de Trabajo de Alava. En mayo de 1963 fue designado para el cargo de delegado de Trabajo de Toledo. Posteriormente ha desempeñado distintos puestos en el Ministerio de Trabajo: En la Dirección General de Empleo (asesor); en la Dirección General de Trabajo (asesor); en la Secretaría General Técnica (asesor); secretario general de la Inspección Central de Trabajo (seis años); subdirector general de Normas Laborales del sector industria en la Dirección General de Trabajo; director general de Ordenación y Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social desde agosto de 1976. ■

### DON RAFAEL DE LUXAN

Natural de Madrid, de cincuenta y seis años de edad, licenciado en Derecho, inspector técnico de



Señor Luxán García.

Trabajo y técnico del Instituto Social de la Marina. Ingresó en el Cuerpo Nacional de Inspección de Trabajo en enero de 1947, habiendo desempeñado los cargos de jefe de la Inspección Provincial de Trabajo, delegado del Instituto Español de Emigración y delegado de Trabajo en la provincia de Vizcaya; posteriormente jefe de la Inspección Central de Trabajo y director general de Trabajo; actualmente ocupa el puesto de jefe de la Sección de Inspectores Provin-



Señor García Díez.

ciales de Trabajo. Es vocal del Consejo Asesor de la Inspección de Trabajo. ■

### DON GREGORIO GARCIA DIEZ

Soriano de nacimiento, de cuarenta y cinco años de edad, es casado y tiene dos hijos. Licenciado en Derecho y perteneciente, por oposición, al Cuerpo Nacional de Emigración. (Pasa a la pág. siguiente)

## NOMBRAMIENTOS EN EL MINISTERIO

(Viene de la pág. anterior)

nal de la Inspección de Trabajo. Ha sido jefe de la Inspección Provincial de Trabajo de Guipúzcoa y delegado provincial de Trabajo en las provincias de Huelva, primero, y Oviedo, después. Ha sido subdirector general de Empleo y en el momento actual es subdirector general de Servicios de Empleo y Promoción Profesional. Está en posesión de varias condecoraciones, entre ellas, la Encomienda de Número de Isabel la Católica, Encomienda de Número del Mérito Civil, Encomienda de Número del Yugo y las Flechas. ■

### DON JOSE LUIS MUÑOZ SELMA

Nació en Catarroja (Valencia) en octubre de 1942. Es licenciado en Derecho por la Universidad de Valencia. Ingresó por oposición en la Inspección de Trabajo en 1966. Ha sido subdelegado provincial de Trabajo en Barcelona y delegado provincial en Gerona. Desde 1974 venía ocupando la gerencia de Relaciones Laborales de Ford España, S. A. Es profesor titular de Seguridad Social de la Escuela Social de Valen-



Señor Muñoz Selma.

cia y diplomado en inglés por las Cámaras de Comercio. ■

### DON ANTONIO CHOZAS

*Don Antonio Chozas Bermúdez cesa en el cargo de subsecretario de Trabajo, que ya venía desempeñando con el anterior ministro del Departamento, don José Solís. Con el ministro don Fernando Suárez había sido secretario general técnico. Desempeñó importantes puestos en la Organización Sindical. El señor Chozas, toda una vida profesional dedicada al mundo del trabajo, ha hecho aportación de su talento intelectual a la problemática que enlaza la Administración y la vida laboral, y, por supuesto, también la marítimo-pesquera, a la que siempre prestó especial atención durante su permanencia en los puestos que ha desempeñado. ■*



## OTROS NOMBRAMIENTOS

Ha sido designado subdirector general de Gestión del Instituto Nacional de Previsión, Lamberto Samper Reig, según una Orden del Ministerio de Trabajo que publicó el "Boletín Oficial del Estado" el pasado 18 de enero.

Por otra Orden del mismo Departamento, se designa a José Luis Vallejo Flórez, subdelegado general de Servicios Sanitarios del Instituto Nacional de Previsión.

También, el diario oficial publicó los ceses de Francisco Armas Andrés como subdelegado general de Gestión del Insti-

tuto Nacional de Previsión y Gonzalo Cabanillas Gallas como subdelegado general de Asistencia Sanitaria del mismo Instituto.

Asimismo, por sendas Ordenes del Ministerio de Trabajo, aparecidas en el "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 17 de febrero, se nombran a don Angel Salas Rubio y a don Gonzalo Vidal Caruana, inspector general de Servicios y jefe de la Inspección Central de Trabajo, respectivamente. El señor Salas Rubio sustituye en el cargo a don Eduardo Urgorri Casado, y el señor Vidal Caruana sustituye a don Juan Miguel Martínez Martínez.

## EL SUBSECRETARIO DE LA SEGURIDAD SOCIAL RECIBE AL CONSEJO NACIONAL DE EMPRESARIOS

MADRID.—El subsecretario de la Seguridad Social del Ministerio de Trabajo, Victorino Anguera Sansó, recibió a la Mesa del Consejo Nacional de Empresa-

rios, que le informó sobre la postura empresarial respecto a los planteamientos actuales y futuros de la Seguridad Social, así como sobre otros temas de interés. ■

MINISTERIO DE TRABAJO  
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

# MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA (MINISTERIO DE TRABAJO), HA EDITADO UN

## MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Dirigido a los interesados, por cualquier circunstancia, en conocer el Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, ofrece de modo sistemático y completo las normas que regulan su contenido material.

Se ha editado en hojas intercambiables, que permitirá una constante puesta al día del contenido de la obra.

Su formato, 165 x 240, portada a dos colores, 188 páginas, más 78 de anexos. Hojas troqueladas. Cada volumen va acompañado de dos anillas. Envoltura plastificada.

Pedidos a: Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.

Génova, 24. Madrid-4

Se servirá la obra contra reembolso. P. V. P.: 175 pesetas, más 22 de gastos de envío.

## ONCE TRIPULANTES DE LOS CONGELADORES "NOTOS III" Y "NOTOS IV"

# PESCADORES ABANDONADOS A SU SUERTE EN AFRICA DEL SUR

Han sido repatriados por el Instituto Social de la Marina

"Por fin"...

Como un prolongado suspiro, al término a una situación angustiosa, once pescadores españoles repatriados por el Instituto Social de la Marina, desde Africa del Sur, nos han contado a su llegada al aeropuerto de Madrid-Barajas la increíble situación en la que se han visto inmersos durante tres meses.

La historia es triste. Es de esas que lamentablemente se suceden, sin solución de continuidad (?), y "Hoja del Mar" viene denunciando reiteradamente.

### ABANDONADOS EN DURBAN

Esta vez les ha tocado el turno a las tripulaciones de los congeladores onubenses "Notos III" y "Notos IV", de la Compañía Notos, S. A.

En total, once hombres —cuya media de edad puede cifrarse en los cuarenta y cinco años— han pasado por todo tipo de calamidades como consecuencia del abandono, por parte de la citada empresa armadora, en el puerto de Durban.

La lamentable historia comenzó el pasado día 4 de noviembre, cuando, a instancia de parte (un mecánico portugués a quien se le adeudan seis millones de pesetas por reparaciones) la Magistratura de Africa del Sur procedió al embargo de los dos congeladores españoles citados. En esta situación, las tripulaciones de ambos pesqueros hubieron de permanecer dentro de sus barcos, en puerto, en espera de que la armadora hiciese frente a la reclamación. Pero la espera se hizo tan larga y angustiosa que no ha podido tener un final "más feliz" que la repatriación por parte del Instituto Social de la Marina.

"Menos mal que por fin hemos podido regresar a España —nos ha dicho el capitán don Manuel Prendes—, porque de verdad le digo que ha sido tal nuestra situación (y la mía peor, por mayor responsabilidad) que no en pocos momentos me dieron ganas de tirarme por la borda..."

El mismo señor Prendes nos explica así lo sucedido: "A partir de la detención del barco que yo mandaba, quedamos totalmente abandonados, tanto por la casa armadora como por la consignataria. Ni nosotros allí, ni nuestras familias aquí, recibíamos siquiera un anticipo de la mensualidad correspondiente, por lo que a nuestras penalidades personales sumábamos las que nuestros respectivos hogares debían estar pasando.

"Concretando —sigue diciendo—: la situación fue tal que, al desentenderse de nosotros la consignataria (por no recibir órdenes del armador, y sobre todo porque ya le adeudaba, al parecer, cerca de veinticuatro millones de pesetas), se nos llegó a negar incluso la asistencia sanitaria.

Por otro lado, nuestra estancia a bordo era lamentable: comimos conservas podridas, no teníamos agua, ni luz y las condiciones higiénicas y de habitabilidad eran inhumanas".

Don Manuel Prendes no exagera. Eso se nota en su forma de decir las cosas, y en sus ojos no hay ira, no hay rencor. Al revés, tanto a él como a sus hombres se les ve resignados y con deseos de seguir adelante. Por eso se puede entender que únicamente se lamentase de una cosa: "... que a los cincuenta y nueve años —la mayoría de ellos en la mar— me haya podido encontrar en una situación tan desesperada. Yo creo que no hay derecho a eso y que estas situaciones no deberían darse nunca más..."

### A LA ESPERA DE LA LEY

Lo peor ya ha pasado para estos hombres, pero ellos confían en que la justicia española se hará cargo de la defensa de sus intereses (su trabajo) y podrán cobrar pronto los salarios que la compañía Notos, S. A. les adeuda: cerca de doscientas mil pesetas al capitán, cien mil a varios marineros y cantidades menores al resto de los tripulantes. De todas formas, ellos no las tienen todas consigo, puesto que la compañía tiene muy diversos acreedores, además de los señalados anteriormente.

Aunque, según los pescadores, los dos congeladores tienen una antigüedad de diez años, están en perfectas condiciones para la pesca de la gamba, a la que se venían dedicando, y su precio se podría calcular en unos setenta millones de pesetas.

### YA ESTAN EN CASA

El conocimiento de este caso fue posible gracias al cónsul español en Capeton (Ciudad del Cabo), que lo comunicó, mediante Asuntos Exteriores, a la Dirección General de Pesca, y ésta, a su vez, al Instituto Social de la Marina, que inmediatamente acordó hacerse cargo de todos los gastos de repatriación hasta que estos hombres estuviesen en sus respectivos hogares. Y así ha sucedido. En Barajas, un representante del Instituto les recibió y se encargó de todos los problemas para que pudieran llegar a sus puntos de residencia. ■ MAURO RODRIGUEZ.

## EXCEDENTES EN LA FLOTA PETROLERA ESPAÑOLA

MADRID.—La flota petrolera española está ya entre las 14 mayores del mundo y a partir del segundo semestre de este año va a desbordar las necesidades de transporte del país y a generar un tonelaje excedentario, según fuentes del sector.

En medios petroleros se indica que hasta 1980 no se superará la crisis del sector de transporte de crudos. La flota mundial de crudos creció en 1976 unos 18 millones de TRB, pese a la crisis del sector y al hecho de que el volumen de tonelaje parado o a velocidad reducida supone unas 64.700.000 toneladas inactivas, según un análisis de Intertanko.

En 1976 la flota petrolera española aumentó en seis unidades y 1.385.941 toneladas de peso muerto, lo que supone un alza del 28 por 100 en el volumen de la flota.

Al comienzo de este año la flota petrolera española llegaba a alcanzar un total de 47 petroleros y 6.405.730 TPM, y había pendientes de entrega 17 unidades, con más de cuatro millones de toneladas de peso muerto.

Está previsto que la flota petrolera española esté integrada en 1978 por 64 unidades, con 10.479.739 TPM. Este tonelaje —según "Petróleo"— pondría a España en el décimo puesto de las flotas petroleras del mundo para dicha fecha.

En 1978 la flota petrolera española podría

estar, tras esta evolución alcista, por delante de las de países tan cualificados como Suecia, Alemania Occidental y la Unión Soviética.

Según recientes declaraciones del director de Ibertanques, Carlos Barreda, destinar los buques excedentarios a tráfico exterior puede tener sus dificultades, máxime cuando los barcos construidos en nuestros astilleros suelen salir más caros que los construidos en Japón.

Ibertanques propone, para salvar esta situación, una ayuda oficial especial para los armadores yue se comprometan a utilizar sus barcos en tráfico internacional, que permitiría que la carga de financiación fuera tal que los costos anuales no superasen a los producidos de haber contratado el buque en astilleros extranjeros más competitivos.

Los barcos destinados al tráfico exterior constituirían una lista especial, realizarían un servicio de exportación, beneficiándose de la desgravación fiscal correspondiente, y contribuirían a incrementar ingresos de divisas y trabajo para los astilleros españoles. ■

## NOTABLE REDUCCION DE LA EXPORTACION ESPAÑOLA DE BUQUES

MADRID.—La exportación española de buques, que había sido de cerca del millón de toneladas de registro bruto (t. r. b.), se redujo en torno a un 40 por 100 en 1976, al registrarse una cifra de tan sólo 540.905 toneladas de registro bruto, según datos facilitados por la Asociación de Constructores Navales Españoles.

Los buques exportados en 1976 han sido los siguientes: trece "bulkcarriers", con 204.040 toneladas de registro bruto; otros tres buques de carga, con 27.956 t. r. b.; dos petroleros, con 280.156 t. r. b.; diecinueve pesqueros, con

24.904 t. r. b., y, en "varios", otros dos buques, con 3.849 t. r. b.

Los contratos de exportación siguen acusando la difícil situación del mercado mundial. Entre los pedidos realizados por armadores extranjeros cabe destacar dos "obos" de 80.000 t. p. m., para "Hideca" (Venezuela); tres cargueros de 16.000 t. p. m. cada uno, para Costa de Marfil, y 23 pesqueros de tonelajes varios para armadores de Irán, Libia y Marruecos.

Al finalizar 1976 existían favorables perspectivas de importantes contratos con Brasil, Argentina, Senegal y otros países. ■

## LIBIA FIRMA EL CONVENIO DE BARCELONA SOBRE EL MEDITERRANEO

MADRID.—Ha sido firmado el Convenio de Barcelona para la protección del Mediterráneo contra la contaminación, con el embajador libio en Madrid, señor Gariani.

El acuerdo se firmó en el palacio de Santa Cruz, en presencia del subsecretario de Asuntos Exteriores, señor Solano. Con esta firma son ya veintuno los Estados signatarios del Convenio de Barcelona, y los protocolos anejos sobre contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, y sobre contaminación causada por vertidos de buques y aeronaves.

Los países firmantes son: Chipre, Egipto, Francia, Grecia, Israel, Italia, Libano, Malta, Marruecos, Mónaco, Turquía, Túnez, CEE, Yugoslavia y España.

El pasado 7 de diciembre, España, depositaria del Convenio de Barcelona, se constituyó en el primer país que ratificó el Convenio y sus protocolos.

Dentro de unos días se reúnen en Atenas los Estados ribereños del Mediterráneo para preparar el texto que se ocupará de la contaminación

por vertidos desde tierra. En esta reunión participará una delegación española. ■

## NOMBRAMIENTOS EN ASTILLEROS ESPAÑOLES

En la última sesión del Consejo de Administración de Astilleros Españoles, S. A., han sido nombrados Francisco Sánchez Asiain y Manuel Banquerizo, director general y secretario general, respectivamente.

De este modo, el equipo de alta dirección de Astilleros Españoles queda integrado, bajo la presidencia de Fernando Benzo Mestre, por los señores Aldecoa, Cervera y Sánchez Asiain, como directores generales, y Manuel Banquerizo al frente de la Secretaría General de dicha sociedad. ■

# PRIMAS AL DESGUACE DE BUQUES PESQUEROS

• LOS EXPEDIENTES SE TRAMITARÁN A TRAVÉS DE LAS COMANDANCIAS Y AYUDANTÍAS DE MARINA Y EL IMPORTE SE ABONARÁ POR EL CRÉDITO SOCIAL PESQUERO

El Real Decreto de 30 de octubre de 1976 estableció el pago de unas primas al desguace de determinados buques pesqueros.

Para desarrollar lo regulado en la mencionada disposición legal, ha sido dictada la Orden del Ministerio de Comercio de 3 de febrero del actual, que por su importancia transcribimos a continuación:

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Real Decreto 2595/1976, de 30 de octubre, en el que se establecen las primas al desguace de determinados buques pesqueros, es preciso dictar una normativa que regule la tramitación de los expedientes de concesión de tales primas, procurando agilizar y abreviar en lo posible el trámite de los mismos.

Por lo expuesto, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, con el favorable informe de los Ministerios de Hacienda y de trabajo, oído el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima y en uso de las facultades que me confiere la disposición final del mencionado Real Decreto, se dispone lo siguiente:

Artículo 1.—Las instancias y documentos a que se refiere el artículo quinto del Real Decreto 2595/1976 serán presentadas por los propietarios de los buques afectados, o sus representantes legales, en las Comandancias o Ayudantías de Marina en cuyo distrito marítimo esté situado el puerto base del buque. Las Comandancias de Marina, con el informe que estimen pertinente, remitirán los expedientes a la Dirección General de Pesca Marítima.

Art. 2.—De conformidad con lo preceptuado en el artículo sexto del mencionado Real Decreto, la Dirección general de Pesca Marítima resolverá, en cada caso, si procede, la concesión de la prima especial por desguace y la cuantía de la misma. Dicha resolución será comunicada al interesado a través de la autoridad de Marina correspondiente, y se remitirá copia de la misma, en unión del expediente de su razón, al Crédito Social Pesquero, a sus efectos.

Art. 3.—Cuando de la documentación del expediente de concesión de primas al desguace resulte que la embarcación es garantía hipotecaria de préstamo o deuda a favor de entidad de crédito o particular, la Dirección General de Pesca Marítima, antes de resolver, exigirá la cancelación de la hipoteca que pesa sobre el buque. A tal efecto, notificará la existencia del expediente al acreedor hipotecario y dará cuenta de ello al propietario del buque.

Art. 4.—Al notificar al interesado, en su caso, la favorable resolución de la Dirección General de Pesca Marítima, se le concederá un plazo de quince días, contados a partir de la fecha de la notificación, para que haga entrega de la documentación del buque a la autoridad de Marina en cuya dependencia se tramita el expediente. Dicha resolución entrañará el preceptivo permiso de la Subsecretaría de la Marina Mercante para proceder al desguace del buque.

Art. 5.—Recibida la documentación del buque, la autoridad de Marina extenderá certificación de dicho acto, que entregará al interesado, y remitirá copia de la misma a la Delegación Provincial del Crédito Social Pesquero, a sus efectos, dando cuenta de ello a la Dirección General de Pesca Marítima.

A los efectos de lo dispuesto en el apartado 7.1 del Real Decreto 2595/1976, se entenderá que la mencionada certificación de la autoridad de Marina, como delegado local de la Dirección General de Pesca Marítima, es bastante para el abono del 20 por 100 del importe de la prima por desguace que corresponda al propietario del buque.

Art. 6.—De acuerdo con lo dispuesto en el artículo octavo del Real Decreto 2595/1976, el buque no podrá realizar actividad alguna salvo lo dispuesto en el artículo séptimo de esta Orden, a partir de la fecha en que se entregue su documentación a la autoridad de Marina.

A efectos de lo dispuesto en el artículo 12 de dicha disposición, la certificación de entrega de la documentación del buque, que obra en poder del interesado, según lo dispuesto en el artículo anterior, acreditará ante las autoridades laborales competentes que la embarcación se encuentra acogida a los beneficios del desguace.

Art. 7.—Si para proceder a su desguace el buque ha de trasladarse a otro puerto, bien sea por sus propios medios o remolcado, el propietario solicitará la oportuna autorización de la autoridad de Marina.

Art. 8.—Tan pronto como el propietario contrate en firme el desguace del buque con alguna empresa o vaya a iniciar las obras, a tal fin, por sus propios medios, solicitará por escrito la oportuna autorización de la Comandancia de Marina, indicando la localidad, lugar y, en su caso, la empresa que realizará el desguace.

Art. 9.—Finalizado el desguace del buque dentro del plazo de diez meses que se concede en el artículo octavo del Real Decreto 2595/1976, su propietario lo comunicará por escrito a la autoridad de Marina que tramita el expediente. El citado escrito se acompañará, en su caso, con la relación de equipos y efectos recuperables a que se refiere el párrafo 2 del artículo 10 del mencionado Real Decreto.

Las Inspecciones Provinciales de Buques, previas las comprobaciones necesarias, tomarán nota de los equipos y efectos recuperables, a los efectos de lo dispuesto en el mencionado párrafo 2 del artículo 10, y certificarán, con el conforme de los comandantes de Marina, el desguace de los buques. Dicha certificación se elevará a la Dirección General de Pesca Marítima y se entregará copia de la misma al interesado.

Art. 10.—La Dirección General de Pesca Marítima comunicará al Crédito Social Pesquero la finalización del desguace del buque, a efectos de lo dispuesto en el apartado 7.2 del Real Decreto 2595/1976.

Art. 11.—Si el propietario de un buque acogido a los beneficios de desguace establecidos en el Real Decreto 2595/1976 encuentra dificultades insuperables para efectuar el desguace dentro de los diez meses concedidos en el artículo octavo del mencionado Real Decreto, elevará a este Ministerio instancia razonada solicitando una

prórroga para finalizar el desguace del buque, que no excederá en ocho meses al plazo previsto.

Art. 12.—Se faculta a la Dirección General de Pesca Marítima, a la Dirección

General de Navegación y a la Inspección General de Buques y Construcción Naval para dictar las normas complementarias que consideren oportunas para el mejor cumplimiento de esta Orden. ■

## PRESENTACION DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DE LIGAS MARITIMAS Y NAVALES

MADRID.—Se ha celebrado la presentación de la Federación Internacional de Ligas Marítimas y Navales, organismo constituido en el curso del Primer Congreso Internacional del Mar, que por iniciativa de la Liga Naval Española tuvo lugar en Barcelona durante el pasado mes de noviembre.

Los principales objetivos de la Federación son: crear y mantener vínculos de solidaridad en defensa del patrimonio marítimo de la humanidad; promocionar la cultura marítima, a fin de desarrollar una conciencia mundial de los múltiples problemas vinculados con la mar, y contribuir al acercamiento y entendimiento entre los pueblos en lo concerniente a los intereses marítimos.

La Federación decidió establecer en

España su sede y designó como primer presidente fundador al almirante Ignacio Martel Viniegra, presidente de la Liga Naval Española, y como secretario general a Robert Prerez-Ochoa, representante personal del presidente de la Liga Naval USA, zona atlántica.

Forman parte de la Federación las Ligas Marítimas y Navales de Australia, Chile, España, Estados Unidos, Francia, Irlanda, Italia y la República Dominicana.

Próximamente se convocará la primera asamblea constituyente de la Federación, cuya tarea principal será examinar y adoptar oficialmente el proyecto de estatutos, designar la junta directiva y aprobar el presupuesto del primer ejercicio fiscal. ■

## LA OLA DE FRÍO OBSTACULIZA LOS FLETES

MADRID.—La ola de frío intenso que afecta a las costas atlánticas y del Golfo de Estados Unidos, con inmovilización de medios de transporte, especialmente barcazas a través de los ríos helados, representa un verdadero colapso para la salida de los cereales, carbón y otros productos que constituyen generalmente la base de los tráficos marítimos transatlánticos.

En estas circunstancias, la demanda

de tonelaje a corto se ha paralizado y numerosos buques que normalmente operan en dicha zona quedan, de momento, sin empleo, lo que repercutirá, sin duda, en el tipo de flete, bastante bajo ya en los últimos tiempos.

En la zona europea los fletes están más estables, y en el sector Mediterráneo-Norte de África se mantienen a un nivel aceptable. ■

## GRATITUD POR DEFENDER AL SECTOR MEJILLONERO

MADRID.—En el Ministerio de Comercio se están recibiendo numerosos mensajes de agradecimiento por parte de los productores de mejillón tras las recientes medidas adoptadas por dicho Departamento ministerial en defensa del sector mejillonero.

Entre los firmantes de los mensajes figuran los productores de la isla de Arosa, la Agrupación Mejillonera de la Ría de Pontevedra, la Cofradía Sindical de Pescadores de Villajuán y Villagarcía de Arosa, el alcalde de Moaña, la Cofradía Sindical de Pescadores de la Ría de Vigo, el Grupo Sindical Mejillonero de Moaña, etc.

Como es sabido, días atrás el Ministerio de Comercio recibió a una comisión mejillonera, que expuso al señor Lladó la difícil situación planteada a este sector y que afectaba a unas 16.000 familias modestas de Galicia. ■

# MARISPAN

SOCIEDAD LIMITADA  
CONSIGNATARIOS DE BUQUES

CENTRAL:  
DIPUTACION, 4-BIS  
BILBAO

SUCURSAL:  
CANTON GRANDE, 16-17  
LA CORUÑA

## VIGO

### COOPERATIVA DE MEJILLONEROS

VIGO.—Los mejilloneros de la ría de Vigo han decidido la creación de una cooperativa que agrupe a todos los propietarios de bateas de este sector marisquero, a fin de promocionar y comercializar adecuadamente el mejillón, después de la grave crisis padecida meses atrás por la aparición de la denominada "pulga de mar", que motivó la no exportación durante muchas semanas.

Ha sido designada una comisión gestora, que preside Ignacio Villanueva González, que con carácter urgente realizará la tramitación oportuna bajo los auspicios del Sindicato Provincial de la Pesca. ■

### GAMBAS Y MERLUZA LIOFILIZADOS

MADRID.—Varios investigadores del laboratorio del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, llevan a cabo un estudio de liofilización de cigalas y platos preparados a base de merluza congelada.

Las ventajas de este tipo de conservación se centran en la posibilidad de almacenar el alimento durante grandes períodos de tiempo sin que pierda sus cualidades. Asimismo, la disminución de peso por pérdida de humedad favorece su transporte y almacenaje, pues no requiere cámaras especiales de baja temperatura. ■

### OCHO MIL MILLONES DE PESETAS EN PESCADO DURANTE 1976

VIGO.—Un total de 184.918.173 kilos de pescado y marisco han sido vendidos durante 1976 en la lonja viguesa de El Berbes.

El valor en primera venta ha sido de 7.856.546.665 pesetas, lo que significa mil millones de pesetas más que en 1975.

El total del pescado fresco ha sido de 61.167.488 kilos, por un valor de 2.503.859.197 pesetas. ■

### MARINERO FALLECIDO EN ACCIDENTE DE TRABAJO

VIGO.—A consecuencia de un accidente de trabajo falleció el marinero don Juan Antonio Rodríguez Rodríguez. Prestaba sus servicios en la embarcación "Rosa Barcia", con base en el puerto de La Guardia, y tenía veinticinco años de edad. Deja esposa y una hija. ■

### MALESTAR ENTRE LOS ESTIBADORES

VIGO.—Una representación de estibadores del puerto vigués visitó al gobernador civil para solicitar su mediación ante los casos de intrusismo que se registran en El Berbés, donde desarrollan su actividad estos estibadores.

Los estibadores vigueses tenían el propósito de presentar declaración de conflicto colectivo por la situación en la que se encuentran debido al intrusismo señalado, pero han decidido aplazar dicha presentación en espera de las gestiones que realice la primera autoridad provincial. ■

## MOAÑA

### DESAPARECIO EN LA MAR

MOAÑA (Pontevedra).—El marinero José Lemos Portela, de cincuenta y tres años, vecino de este municipio de Moaña, ha desaparecido en el mar.

José Lemos había salido junto con otros catorce pescadores de Moaña como tripulante de un pesquero de altura. Al sufrir un resbalón se cayó al mar y desapareció entre las aguas a la altura de cabo Estay-cabo Silleiro.

Se efectuó intensa búsqueda por la zona con resultados infructuosos. ■

## LA CORUÑA

### PIDEN QUE LA MUJER TENGA ACCESO A LA CARRERA NAUTICA

LA CORUÑA.—Los alumnos de la Escuela de Náutica de La Coruña, en el transcurso de una asamblea general con la dirección y claustro de profesores, han considerado que la mujer debía de tener acceso a la carrera de Náutica.

En esta asamblea el alumnado acordó enviar un escrito a la Subsecretaría de la Marina Mercante, desaprobando ciertos aspectos del anteproyecto de la normativa que regirá en las distintas especialidades de la carrera de Náutica cuando ésta tenga rango universitario. ■

### POSIBLE CONFLICTO COLECTIVO EN FACTORIAS BACALADERAS

LA CORUÑA.—La posibilidad de plantear conflicto colectivo en todo el sector nacional de las factorías bacaladeras, ha sido uno de los temas tratados en el transcurso de una asamblea de trabajadores de dicho sector celebrada en La Coruña.

La reunión fue presidida por el titular de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de la Pesca, señor Comersaña, quien informó de los intentos para iniciar las conversaciones para el convenio colectivo interprovincial de factorías bacaladeras, señalando que éstos no pudieron comenzarse ante la negativa de los empresarios a dialogar, y manifestó que tal situación motivará el plantear a las autoridades laborales la declaración de conflicto colectivo.

En la reunión también se trataron diversas cuestiones relacionadas con la Ordenanza Laboral del sector y la repercusión de los expedientes de regulación de empleo planteados por la empresa Arturo Bodelon y de Industrias Atlántico. ■

### CRUZ DEL MERITO NAVAL AL PRACTICO DEL "URQUIOLA"

LA CORUÑA.—Le ha sido concedida la cruz del Mérito Naval al práctico del puerto de La Coruña, Benigno Sánchez Lebón, por su actuación y comportamiento durante el siniestro del petrolero "Urquiola", ocurrido el 12 de mayo del pasado año.

El señor Sánchez Lebón, de cuarenta y dos años de edad, cursó los estudios de Náutica y se hizo capitán de la Marina Mercante, en la Escuela Oficial de Náutica y Máquinas de La Coruña. Navegó por espacio de varios años, primero como piloto y después como capitán, mandando diversos buques. En La Coruña llevó 14 años desempeñando su cometido. ■

### EXPLOSION DE UN PESQUERO

LA CORUÑA.—Han llegado noticias a La Coruña de un siniestro ocurrido a bordo del buque congelador "Maruma", de base en el puerto coruñés y que faena en aguas próximas a Venezuela. El accidente se produjo en Puerto Cayena, capital de la Guayana Francesa, en donde se encontraba el "Maruma" descargando, al ser manipulada una bombona de freón en la gambuza de popa, cuando de repente se produjo una explosión alcanzando al mecánico naval mayor, José Antonio Martínez Martelo, de veintinueve años, casado, con una hija de corta edad, natural de Noya, y al segundo motorista, Jesús Díaz Meitín, de veintiséis años, soltero, vecino de Vivero.

Los dos heridos fueron inmediatamente trasladados al sanatorio Lamart, de aquella capital, en donde poco después José Antonio Martínez Martelo falleció. Por su parte Jesús Díaz Meitín, dentro de la gravedad había experimentado mejoría. ■

### TRIPULANTE DEL "MONTEVEO", DESAPARECIDO

LA CORUÑA.—José Guerrero Méndez, tripulante del pesquero "Monteviso", desapareció al ser arrebato por un golpe de mar, cuando faenaba en aguas del Gran Sol.

La tripulación del "Monteviso" llevó a cabo intensos rastreos en la zona donde se produjo el suceso, sin resultado positivo. ■

## PESQUERO DESAPARECIDO

LA CORUÑA.—Tras la identificación de los restos hallados en las Gabeiras-Prior, se da por segura la desaparición del pesquero "Rabadeira" con sus tres tripulantes a bordo.

La embarcación, un pequeño motopesquero con base en La Coruña, salió a faenar en la mañana del día 17 de enero, y no se tienen noticias de su paradero.

El "Rabadeira" iba tripulado por los marineros Carlos Lago García, de cuarenta y cinco años, viudo, padre de cinco hijos; Antonio Seijal López, de cuarenta y un años, y José Queijo Martínez, de cincuenta y cinco años, todos ellos vecinos de La Coruña.

Al parecer, según la opinión de los marineros, el "Rabadeira" pudo sufrir un accidente debido a un golpe de mar mientras se dedicaba a la pesca del rodaballo y el congrio. ■

## UN MUERTO Y UN HERIDO EN EL "MARUMA"

LA CORUÑA.—Un marinero del pesquero coruñés "Maruma" resultó muerto y otro gravemente herido a consecuencia de una explosión registrada en el barco cuando faenaba en aguas próximas a Venezuela.

El accidente se produjo en el puerto Cayena, capital de la Guayana Francesa, al ser manipulada una bombona de freón en la gambuza de popa, según dan cuenta noticias llegadas a La Coruña, donde el pesquero "Maruma" tiene su base.

La explosión alcanzó al mecánico mayor, José Antonio Martínez Martelo, de veintinueve años, casado y natural de la localidad coruñesa de Noya, y al segundo maquinista, Jesús Díaz Meitín, de veintiséis años, soltero, vecino de Vivero (Lugo).

Ambos fueron trasladados a un centro sanitario, donde José Antonio Martínez Martelo dejó de existir.

El cadáver del marinero noyés será trasladado a París y desde la capital francesa, por vía aérea, a Santiago de Compostela, para posteriormente ser llevado a su pueblo natal de Noya, donde recibirá sepultura. ■

## SANTA EUGENIA DE RIBEIRA

### IMPORTANTE PUERTO PESQUERO

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (LA CORUÑA).—Más de veintinueve millones de kilos subastados y un rendimiento económico superior a los ochocientos ochenta y dos millones de pesetas ratifican al puerto de Santa Eugenia de Ribeira como uno de los primeros de España en pesca de bajura y tercero de Galicia, después de Vigo y La Coruña, en subastas de pesca general.

Durante el año pasado de 1976 se vendieron en Ribeira un total de 29.347.416 kilos de pescado, por un importe de 882.835.633 pesetas.

Con relación al año anterior de 1975 el rendimiento económico supone un aumento de más de 280 millones de pesetas.

Las especies de más importancia en esta lonja de Ribeira son la merluza, sardina, jurel, palometa, congrio, faneca, abadejo, pulpo y besugo. ■

#### EFFECTOS NAVALES

#### PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables cabullería, pinturas, ferretería naval, etcétera.

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

## INDUSTRIAL FERROLANO ADAPTA TRUCHAS AL MAR

LA CORUÑA.—La adaptación de truchas de la vida en agua dulce a la de agua salada en una cetaria de la zona de San Felipe está siendo lograda con éxito por el industrial ferrolano Manuel Romalde Rodríguez.

El señor Romalde Rodríguez, en un reportaje de "La Voz de Galicia" señaló que las truchas de unos 200 gramos proceden de la piscifactoría del río Jubia.

El proceso de adaptación, según manifestaciones del industrial ferrolano, se logra alimentando a las truchas a base de un pienso compuesto por residuos de marisco. La temperatura no debe de ser superior a los veinte grados. Las truchas primero van al agua salada, pero paulatinamente gracias al pienso ingerido y al creciente aumento del agua del mar en la cetaria, la trucha va asimilando perfectamente su nuevo ambiente. El proceso debe continuarse durante tres meses hasta llegar a la adecuada concentración de sal. Entonces la trucha se convierte en un reo.

El señor Romalde Rodríguez manifestó al periódico coruñés que la diferencia trucha-reo es muy grande y que la operación resulta altamente fructífera y de grandes resultados comerciales. Tiene el proyecto de lograr ejemplares de hasta tres kilos de peso, ahumarlos y comercializarlos posteriormente. (Cifra.) ■

## ENTREGA DE UN NUEVO SUPERPETROLERO

Recientemente se entregó en Astano de El Ferrol el superpetrolero "Carthago Nova" de 272.495 T. de P. M., que navegará bajo pabellón español y es propiedad de Enpetrol.

La capacidad de tanques del buque es de 383.616 metros cúbicos; su potencia es de 33.000 SHP; su velocidad en pruebas, de 15,94 nudos y su registro bruto, de 136.400 toneladas. Su construcción se llevó a cabo bajo la supervisión del American Bureau of Shipping, alcanzando la cota más alta de clasificación.

El buque tiene una sola cubierta corrida, proa cilíndrica con bulbo, popa de espejo, timón semicompensado y está propulsado por una sola hélice accionada a turbinas.

En el puente y cuarto de derrota están instalados los sistemas más modernos de navegación, entre los que figuran: dos equipos de radar, una giroscópica, un sistema integrado de navegación por satélite, un eco-sonda eléctrico, una corredera, un radiogoniómetro y dos receptores de navegación.

Cuenta con alojamiento para 41 tripulantes. ■

## ACCIDENTE LABORAL EN LA "BAZAN"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Un trabajador resultó muerto a consecuencia de las gravísimas heridas sufridas en un accidente ocurrido en el petrolero "Monte Aragón", en el recinto de la factoría "Bazán".

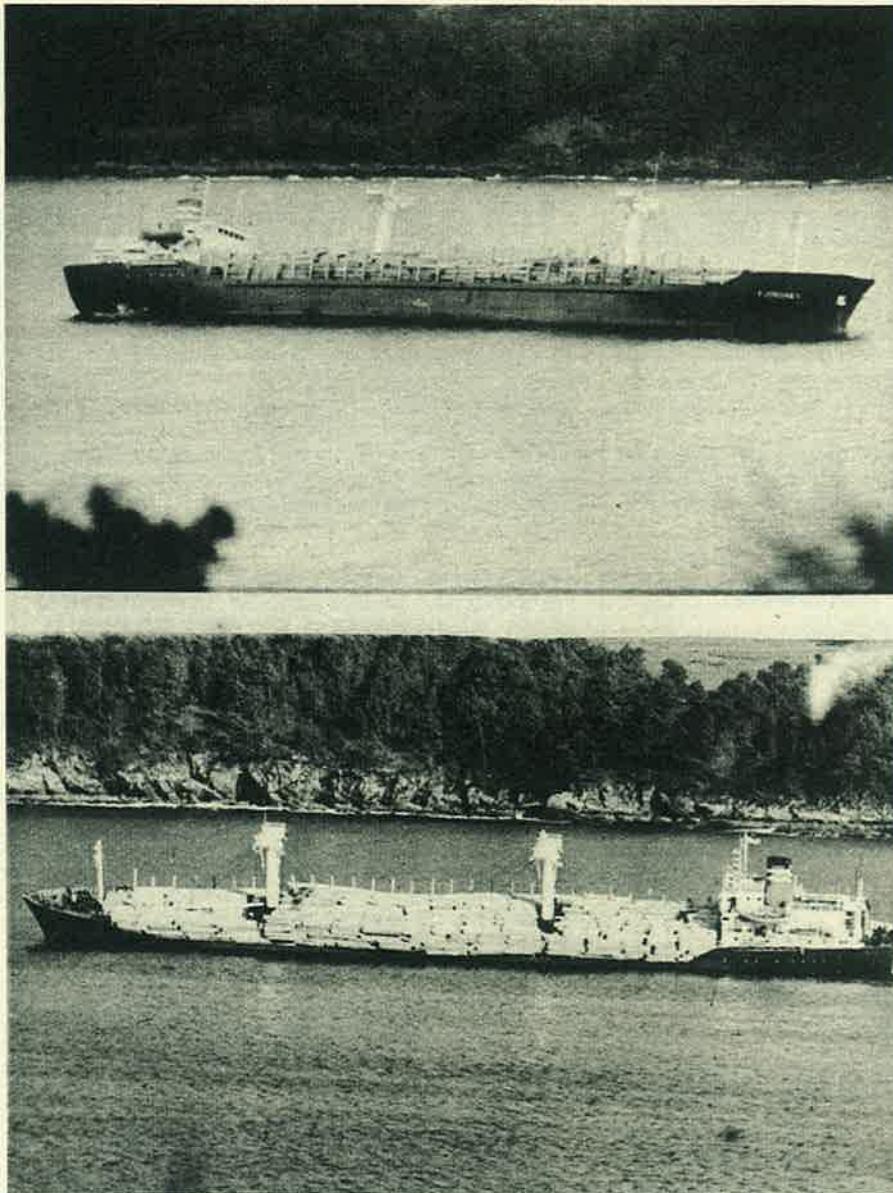
El trabajador, Laureano Charlon Campos, de cincuenta y cinco años, sufrió una caída y resultó con gravísimas lesiones. Tras ser atendido en la enfermería de la factoría, fue trasladado a un centro sanitario donde falleció. ■

## TELEGRAMA DE LA REINA A LOS MARISCADORES

EL FERROL DEL CAUDILLO.—La Reina de España, doña Sofía, ha dirigido un telegrama a los mariscadores ferrolanos en contestación al mensaje que éstos le habían dirigido para solicitar su ayuda en la concesión de indemnizaciones motivadas por la catástrofe del buque-tanque "Urquiola".

Representaciones de la agrupación de mariscadores ferrolanos celebraron una rueda de prensa en el transcurso de la cual informaron que habían recibido un telegrama de la secretaria particular de la Reina doña Sofía, fechado el 4 de enero en el palacio de la Zarzuela y cuyo texto dice: "Cumpliendo las órdenes recibidas de S. M. la Reina, con esta fecha y número 3.480, se ha dado traslado de su escrito a la Presidencia del Gobierno, para que por el Departamento, organismo o servicio de la Administración al que corresponda, se estudie la solución que en justicia proceda".

Los mariscadores ferrolanos manifestaron también que pretenden cobrar indemnizaciones similares a las recibidas por los mariscadores de La Coruña, para reparar los graves daños surgidos tras el accidente del buque-tanque "Urquiola", ocurrido en la bahía coruñesa el doce de mayo del pasado año y destacaron que las cantidades por ellos cobradas eran sensiblemente inferiores a las pagadas a sus compañeros de La Coruña. ■



## CORCUBION

### ESCORADO POR UN GOLPE DE MAR

El carguero noruego "Fjord", que se dirigía a Argelia con un cargamento de madera, entró escorado en la ría de Corcubión, a causa del corrimiento de la carga por un golpe de mar. ■

## CILLERO

### DESAPARECE A CAUSA DE UN GOLPE DE MAR

LUGO.—Por un golpe de mar ha desaparecido el marinero del pesquero "Virgen de la Barquera", don Carlos Aguiar Lage.

Dicho marinero contaba la edad de cuarenta y cinco años y deja esposa y dos hijos. ■

### PESCADOR AHOGADO EN EL GRAN SOL

VIVERO (Lugo).—Un tripulante del pesquero "Virgen de la Barquera" pereció ahogado al caer al mar cuando el barco faenaba en aguas del Gran Sol.

El marinero desaparecido en alta mar es Carlos Aguilar López, de cuarenta y cuatro años, casado y vecino de Cillero.

Al parecer el accidente se produjo cuando un golpe de mar hizo caer al agua al infortunado marinero. ■

## GIJON

### TRAFICO PORTUARIO

GIJON, 8 (Cifra).—A un total de 914.189 toneladas ascendió el tráfico de mercancías en el puerto de Gijón durante el pasado mes de enero.

Este volumen se desglosa en las siguientes partidas: hierros, maquinaria y otros productos: 64.990 toneladas, graneles sólidos, carbón, etc., 653.458 toneladas, graneles líquidos, productos petrolíferos, butano, propano y otros: 181.546 toneladas, avituallamientos y desguaces: 14.195.

Estas mercancías corresponden al total de 241 barcos que entraron a lo largo del mes. ■

### TRIPULANTE DE UN BUQUE SOVIETICO

Ha desaparecido Urdomas Petras, marinero del buque de bandera soviética "Pridovino", surto en el puerto del Musel.

Urdomas Petras, de veintitrés años, 1,76 de estatura, pelo rubio y ojos azules, falta del "Pridovino" desde las 2,30 de la madrugada del 29 de enero, según denunció el capitán, en las dependencias de la Comisaría de Policía.

Las gestiones hechas para dar con su paradero han resultado inútiles. Un equipo de hombres-rana inspeccionó los bajos donde está atracado el buque por si el marinero hubiese caído al agua, pero no se encontró el menor rastro.

Por otra parte, tampoco se confirmaron los rumores iniciales sobre una supuesta petición de asilo político, ya que las autoridades de Gijón dicen ignorar el asunto. ■

Continúa CRONICAS NACIONALES en página 31.



Comatisa

**ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS -  
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -  
ESTIBADORES**

**FLOTA**

<p>"Horus" "Lago Negro"</p> <p>Cádiz: Avda. Generalísimo, 2 Tels.: 27 46 50-27 46 54 Cables: Comatisa Telex: 76036 OSA</p>	<p>92.000 pies cúbicos 90.000 pies cúbicos</p> <p>Puerto Santa María: Muelle comercial, s/n. Tel. 86 27 93 Cables: Comatisa Telex: 76036 OSA</p>
--	--

# CATERPILLAR

el empuje que la pesca necesita  
¡CON SEGURIDAD!



**MOTORES  
MARINOS  
PROPULSORES**  
desde 125 a  
1125 BHP.

**GRUPOS  
AUXILIARES**  
desde 75 a  
1250 BHP.



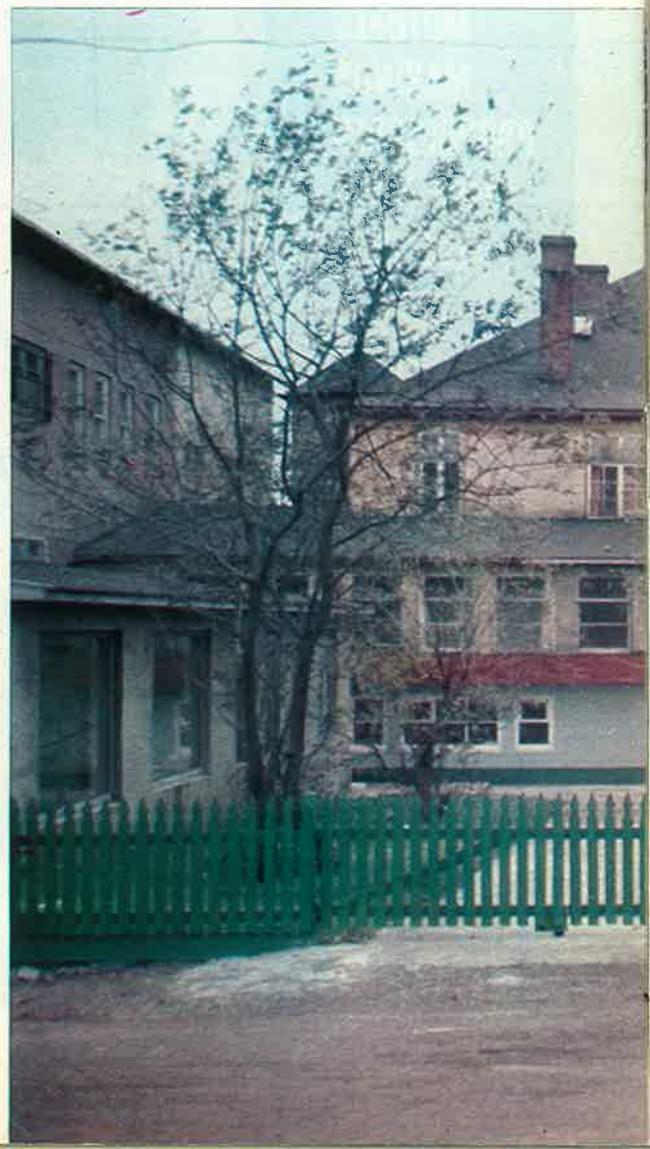
**MOTORES  
MARINOS  
CATERPILLAR**  
¡auténticos lobos de mar!



**CENTRAL:** Plaza de las Cortes, 6  
Tels. 448 27 00 y 445 71 50  
Madrid - 14

**ARGANDA-BARCELONA-VALENCIA  
BILBAO-OVIEDO-SEVILLA-TENERIFE  
LAS PALMAS-ZARAGOZA-MALAGA  
LA CORUÑA-LERIDA-PALMA DE MALLORCA**

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.



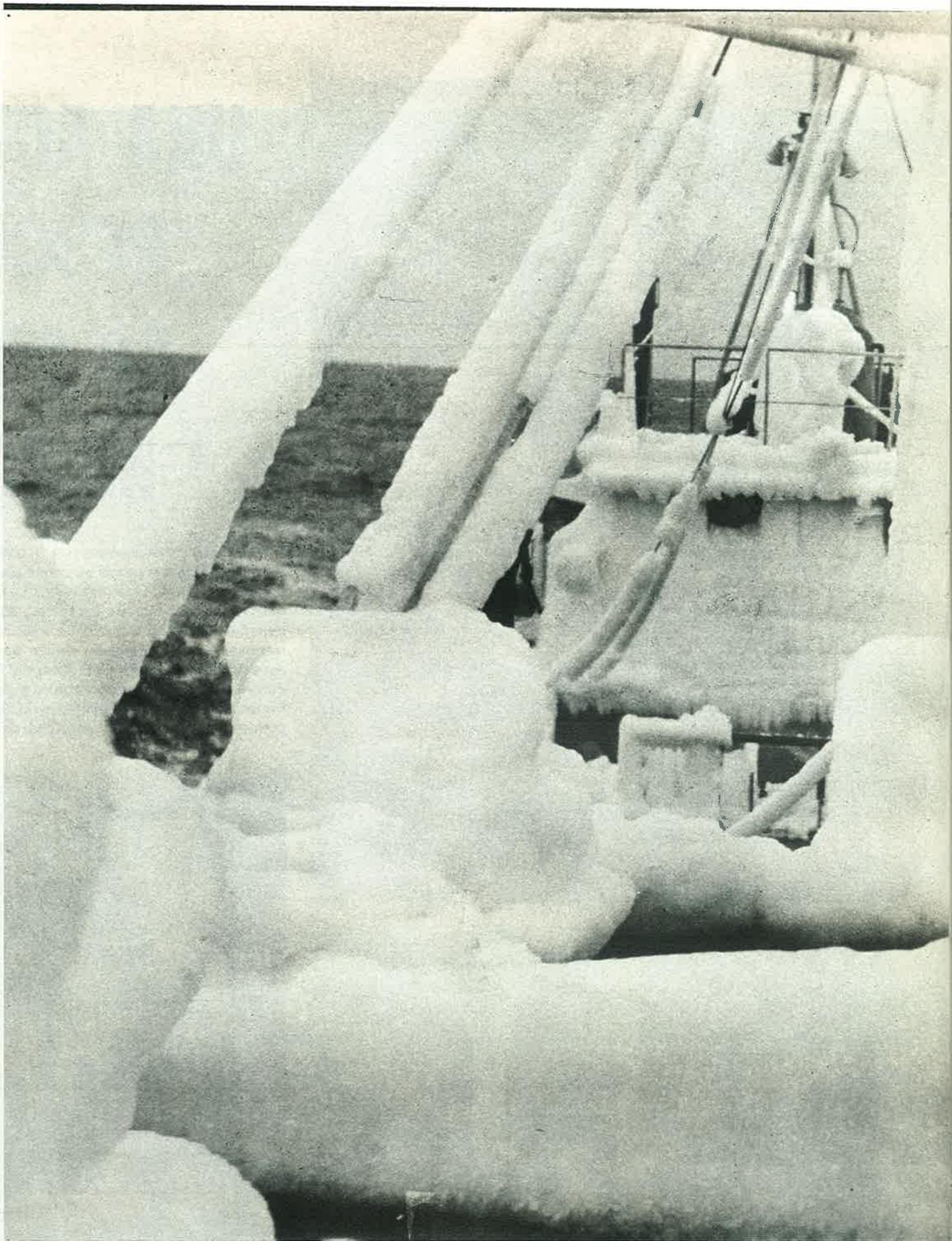
# UNA ACTIVIDAD PESQUERA EN MARES REMOTOS

Dos grandes contrastes de la actividad pesquera española en mares remotos: Desde la pesca en zonas tórridas, sin otra posibilidad de arribada que el desierto (a la izquierda, "La Charca" de Nouadhibou en Mauritania), hasta las áreas de los hielos. Abajo, dos imágenes del Dispensario Español del Instituto Social de la Marina en Saint-Pierre et Miquelon (Terranova) —otro dispensario similar tiene el organismo en Nouadhibou— y aspecto de la fachada de la Casa del Mar de Saint-John's (Terranova). La dureza del trabajo en estas zonas, y por tan contrapuestos motivos, es extrema. La presencia en ambos del ISM, como en tantos otros sitios, responde a una auténtica necesidad de las tripulaciones.

(SIGUE)



**Centros  
del  
Instituto  
Social  
de la  
Marina  
en el  
extranjero  
atienden  
a  
nuestros  
pescadores**



# UNA ACTIVIDAD PESQUE

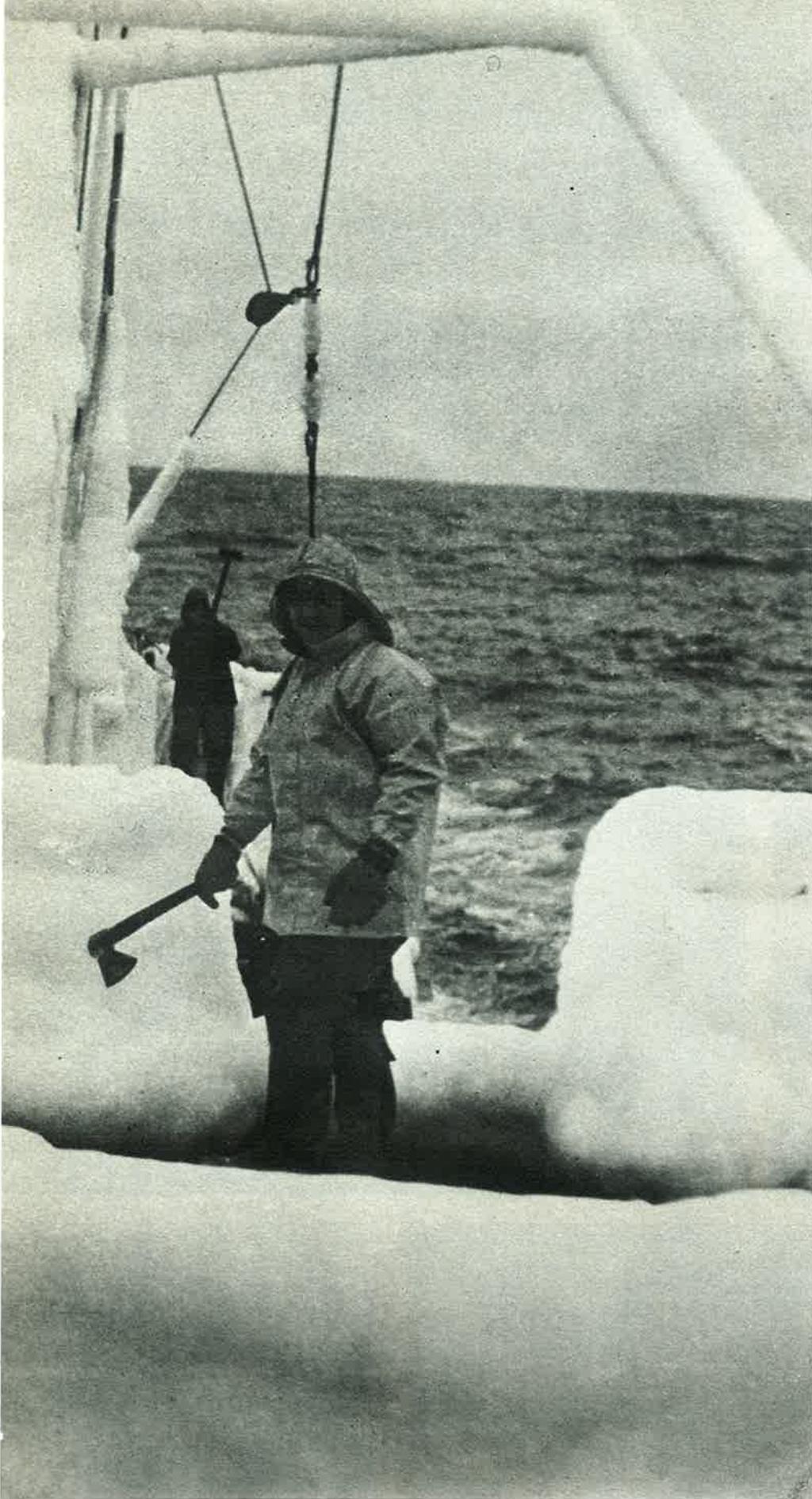
**Y**A hace mucho tiempo que la pesca no es en España esa salida a la mar, para echar las redes a la vista de la costa, o por lo menos no lo es en exclusiva.

Aquellas imágenes del puerto, y las gaviotas, y el barco entrando al atardecer, tan bonita, tan tónica, ya no puede ser ni tónica cuando se habla de la pesca. Porque hoy, junto a esta actividad —que subsiste, es cierto—, la pesca verdadera no se practica aquí, sino en la lejanía, en mares remotos, en climas muchas veces inhóspitos.

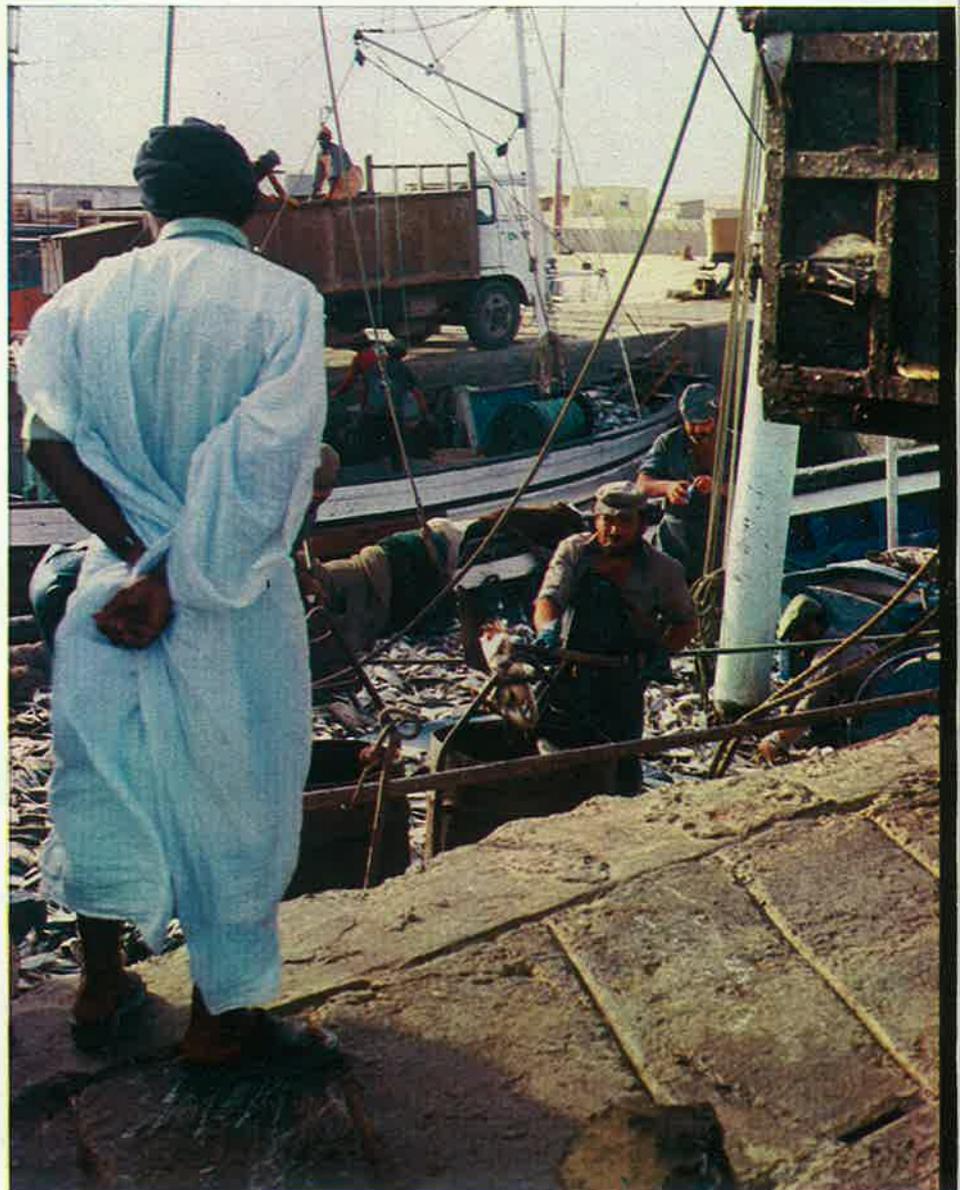
El mundo pesquero de hoy es problema, que en tantas ocasiones tienen que resolverse en las Cancillerías. El mundo pesquero de hoy, o la España pesquera —si se quiere—, es fuertes inversiones, hombres no sólo capacitados profesionalmente, sino formados humanamente también, con solidez, para soportar con buen talante un

trabajo que es duro hasta el límite y la angustia por el prolongado distanciamiento. El hombre de la mar español ha de renunciar a la familia, durante meses; bregar ora en un océano de hielos y mil zozobras, ora en un mar tórrido. Y no se sabe qué extremo es peor.

Por eso la asistencia del hombre de la mar ha tenido que cambiar de signo. La asistencia del hombre de la mar no puede ser únicamente —de hecho no lo es desde hace años— una pensión, un seguro, un médico a punto en tierra, aquí, en nuestros puertos, sino que hay que llevarla allá donde se encuentre, a otro continente, a otro hemisferio. Y hay que dotarle de cuantos medios sean posibles por si el accidente o la enfermedad se producen a bordo y a muchas millas de la costa. Y hay que llevarle



A la izquierda, un bacaladero español en aguas de Terranova. Tan importante como la pesca es el trabajo previo, a primera hora de la mañana (con frecuencia, varias veces al día), de quitar el hielo, que haría zozobrar al buque. Arriba, pescadores vascos del atún, en el puerto de Dakar (Senegal). Abajo, pescadores canarios de la corvina, en Mauritania.

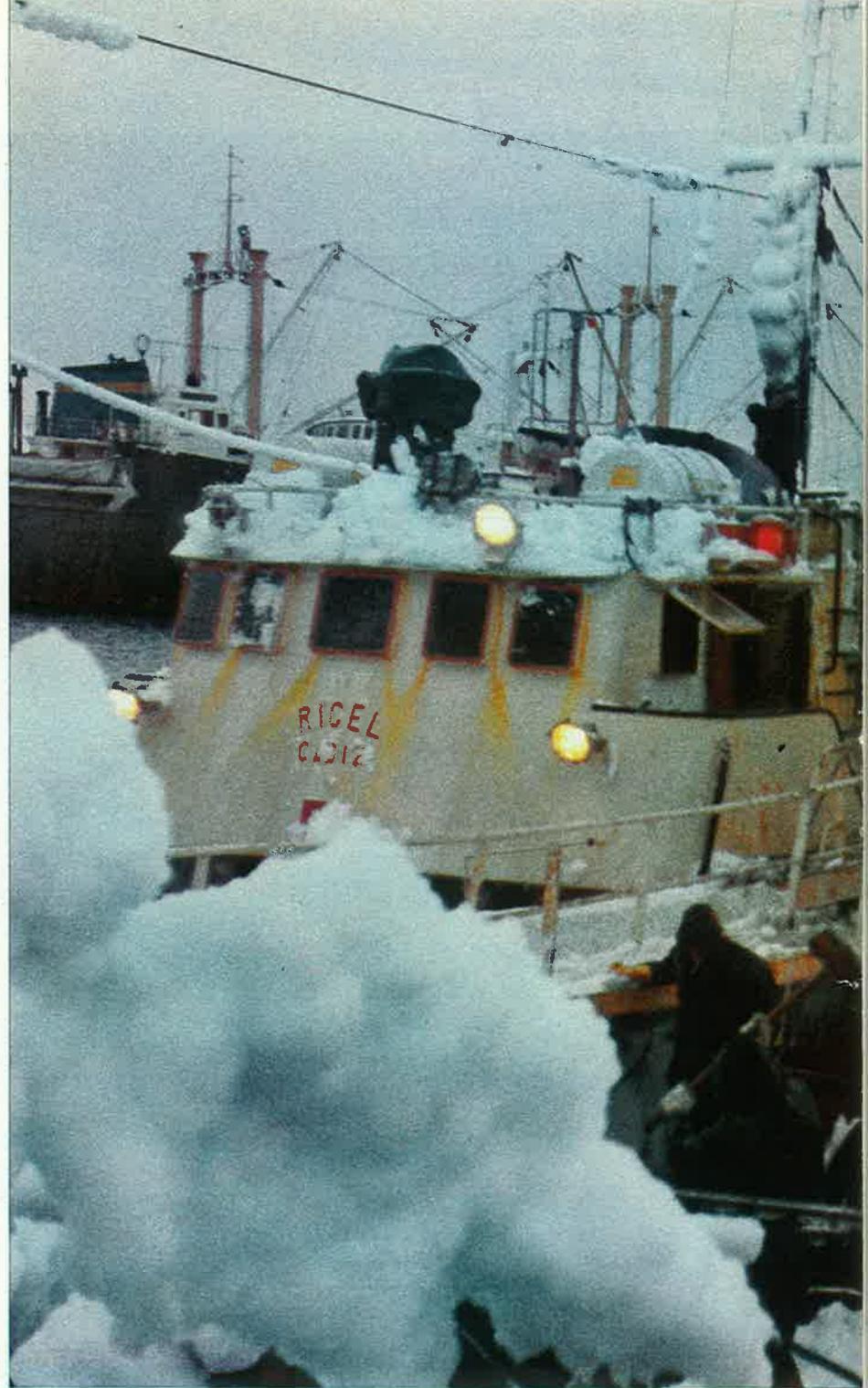
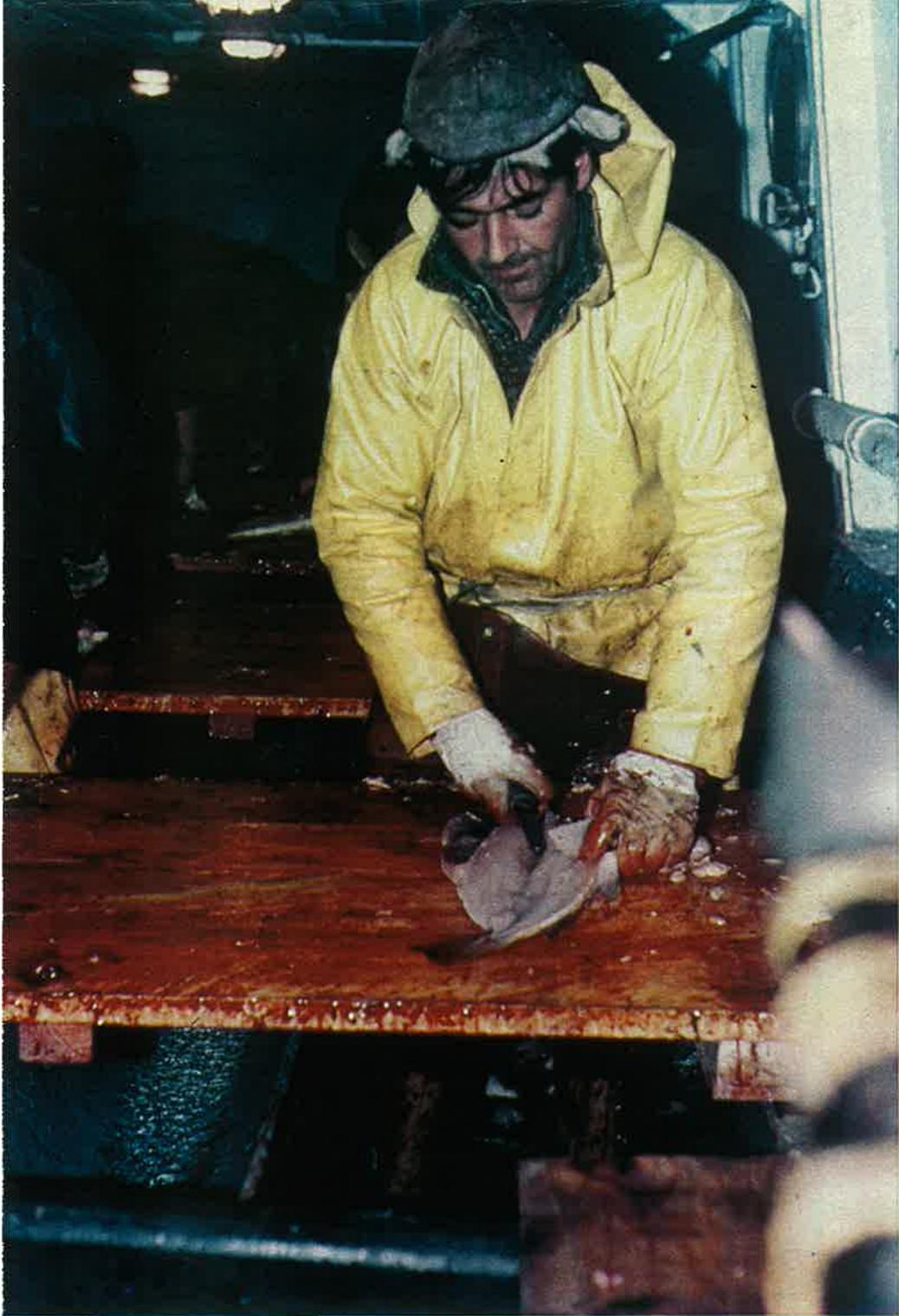


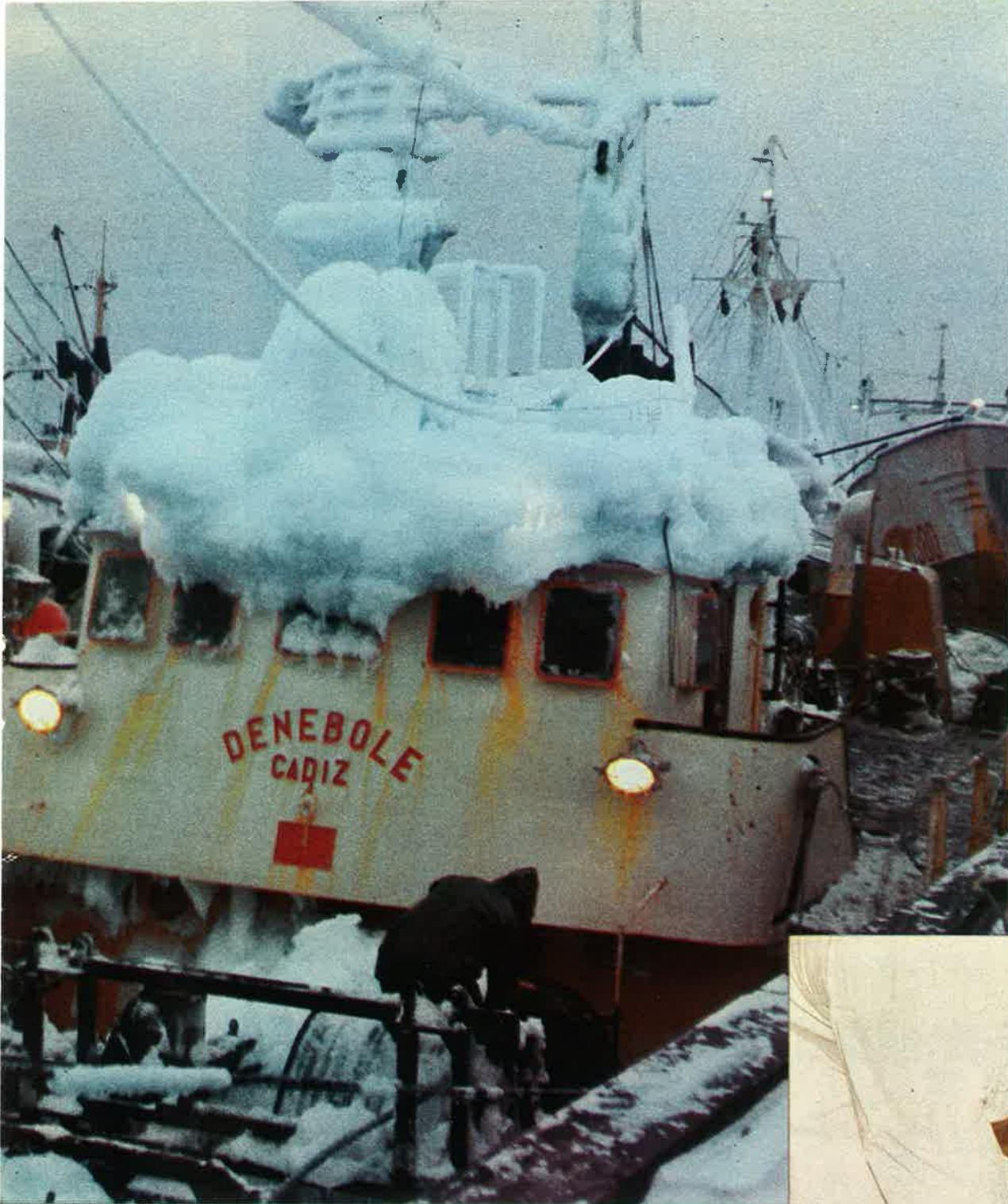
# RA EN MARES REMOTOS

también más, mucho más que la cobertura sanitaria: calor humano, distracción, apoyo en los mil problemas que le surgen cuando desembarca y ha de relacionarse entre gentes que le son extrañas por carácter e idioma. La OIT ha hecho las oportunas recomendaciones en estos aspectos, y el Instituto Social de la Marina las ha recogido para ponerlas en práctica donde se precisan.

La acción del Instituto Social de la Marina ha sido real —es real— en Luanda y Dakar, por la presencia de centenares de buques marisqueros congeladores españoles; en Africa del Sudoeste, por la de los buques merluceros congeladores; en Terranova, por la de la flota del bacalao. Hay Casas del Mar en Saint-John's (Terranova), Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte) y Walvis Bay (Africa del Sudoeste); en Villa

Cisneros y Novadhibon (Africa Occidental-banco sahariano). Médicos del Instituto asisten en estos puertos del extranjero a enfermos y accidentados, en dispensarios especialmente instalados por el organismo, y mediante consultas radiomédicas cuando la lejanía del buque o las características de la enfermedad o el accidente así lo aconsejan. Las asistentes sociales, también por designación del Instituto, atienden en puerto a los hombres de la mar. Hay una auténtica cobertura de toda esta problemática, que se extiende en la intensidad de las acciones y también en el radio de influencia, pues hay proyectos concretos de ampliar esta obra a todas las nuevas bases en el extranjero de nuestra flota pesquera, así como en las rutas de la Marina Mercante. ■

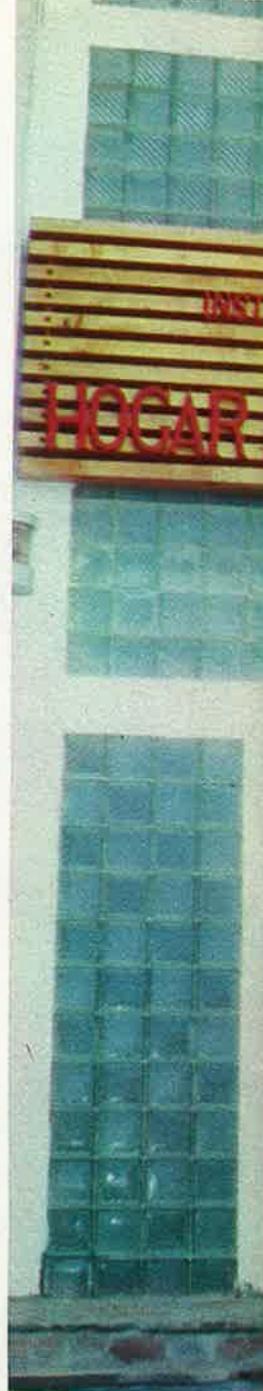




# UNA ACTIVIDAD PESQUERA EN MARES REMOTOS

Junto a una vista parcial de Saint-Pierre, tres imágenes de la actividad pesquera en Terranova: Una pareja bacaladera en puerto, trabajo de preparación del copo en la bodega y recuperación del copo en cubierta. Finalmente, asistencia sanitaria a tripulantes accidentados en el Dispensario Español, del Instituto Social de la Marina, por un médico compatriota (en las fotos, el doctor Alarcos).





## CAS EN W

Jardines, entrada  
(África del Sudoeste),  
cial que precisan los tr





# CASA DEL MAR WALVIS BAY

varias de las dependencias de la Casa del Mar en Walvis Bay del Instituto Social de la Marina, para la asistencia sanitaria y so- les mil hombres de la flota merluquera congeladora en aquella zona.



# UNA AC PESQUERA REM

Villa Cisneros (a la derecha, Casa del Mar del ISM), Mauritania, Senegal, Angola, Nigeria, Madagascar, Africa del Sur, Sierra Leona y Costa de Marfil, banco sahariano en general, Gran Sol, con las restantes costas de Irlanda, Escandinavia, continente sudamericano, aguas estadounidenses, Terranova, Groenlandia, etcétera, conocen de la presencia de las flotas pesqueras españolas en sus distintas actividades.

Las imágenes hablan por sí solas y no será necesario, por tanto, ponderar cuánto es el esfuerzo de nuestros tripulantes para conseguir un fruto que no siempre se presenta en abundancia.



# TIVIDAD EN MARES OTOS

Desde el trabajo en los mares tórridos (a la izquierda, foto color, pescadores vascos en aguas senegalesas), a los fríos y peligrosos (abajo, pescadores gallegos en aguas del Norte), se trata, no cabe duda, de una actividad exclusiva. Por el lugar del trabajo —movible, sujeto a los riesgos que son propios de la navegación, a merced de los elementos, sin producción garantizada, sin permanencia en parajes fijos, por la especialización que este trabajo requiere y por las circunstancias psicológicas, de azar y de desarraigo familiar—, la vida laboral marítima no cabe duda que es de una absoluta peculiaridad. ■





Para sus vuelos migratorios de Norte a Sur, las aves del continente americano utilizan como descansaderos el interminable rosario de islas que hacen a modo de arco entre las costas de Florida y Venezuela.

# LAS AVES EMIGRANTES, PILOTOS

El descubrimiento de América, los proyectos y viajes de Colón, han sido tratados innumerables veces desde los más diversos ángulos. Hipótesis, controversias, dudosos antecedentes, se han analizado una y otra vez. Hoy, próximos ya a los seis siglos del suceso, el tema sigue manteniendo apasionante actualidad.

Los conocimientos actuales en ornitología, la utilización de modernos medios que permiten conocer exactamente los comportamientos de las aves, dan también oportunidad para ver hasta qué punto fueron los movimientos migratorios de las aves los que influyeron en el primer viaje de Colón y, sobre todo, en infundir en las tripulaciones la necesaria confianza en hallar pronto la tierra.

La llegada de las naves de Colón a las Antillas coincide con las fechas en que millones de aves migratorias regresan desde las tierras del Norte hacia sus refugios del Sur, en donde han de invernar.

Desde las costas de Florida hasta las de Venezuela, un interminable rosario de islas marcan las etapas o descansaderos de las aves migratorias. Sólo el grupo de las Bahamas comprende 29 islas, entre grandes y pequeñas, 660 arrecifes y 2.387 rocas dispersas por el mar.

Muy diversos son los viajes que realizan las diversas aves viajeras del continente americano. Así, por ejemplo, mientras que el chorlito dorado vuela en la primavera hacia Norteamérica Artica, siguiendo la cuenca del Mississippi, en otoño, cuando regresa, llega a Sudamérica sobrevolando una buena parte del Atlántico.

## FORMACION CULTURAL Y MARINERA DE COLON

Es indudable que Colón poseía una gran experiencia marinera, tanto por su vida en el mar como por sus contactos con navegantes.

Conocía el almirante, por ejemplo, que siglos antes de Jesucristo los cartagineses habían colonizado las islas Canarias, aventurándose incluso a llegar al mar de los Sargazos.

Casado Colón con Felipa Muñiz de Perestrello, marchó a vivir a Porto-Santo, donde tenía una posesión su suegro Bartolomé. Allí se ganó la vida Colón trazando cartas marineras, pero sin descuidar tampoco sus estudios y sus proyectos.

Con gran frecuencia repasaba Colón las afirmaciones de Aristóteles, Séneca, Plinio y Estrabón sobre la forma y confi-

nes de la Tierra. Leía una y otra vez los viajes de Marco Polo. Tenía consigo la obra "Imago Mundi", escrita por el cardenal D'Ailly, que compendia todas las teorías que sobre nuestro mundo tenían los antiguos.

Por no confiarlo a su memoria, Colón anotaba minuciosamente todos los datos y noticias concernientes a los navegantes que decían haber visto tierra al Oeste de Canarias.

Un piloto de Niebla (Huelva), llamado Alonso Sánchez, navegando en el año 1484 hacia la isla de Madera, fue sorprendido por vientos contrarios que le arrojaron sobre una isla del lejano Occidente. A su regreso, profundamente extenuado, fue recogido por Colón, junto con otros dos compañeros, y llevados a su casa, donde, a pesar de todos los cuidados que se les dispensaron, murieron. Pero Colón pudo conocer por ellos, antes de morir, muchos y muy interesantes detalles.

Familiarizado con los navegantes y con los viajes realizados por los portugueses, Colón sabía perfectamente que la mayor parte de los países descubiertos se debía a haber observado y seguido el vuelo de las aves. Tampoco hay que olvidar el hecho de que habiendo vivido el almirante en las proximidades del

Coto de Doñana, y en una costa que es la vía de entrada y salida de infinidad de migraciones de aves, el conocimiento de ellas y de sus costumbres había de servirle de mucho, como realmente lo fue más tarde cuando se encontraba a bordo de la "Santa María".

## REFERENCIA A LAS AVES EN EL DIARIO DE COLON

Como es sabido, el día 3 de agosto de 1492 parten las tres carabelas del puerto de Palos, poniendo proa a las Canarias. Tres días después se origina una avería en el timón de la "Pinta", motivando que la flota tenga que recalar en la Gomera para efectuar la reparación, que dura casi un mes y no permite reemprender el viaje hasta el día 6 de septiembre.

El padre Bartolomé de las Casas, al darnos la versión del diario de Colón durante la travesía, se despreocupa de algunas de sus anotaciones, como, por ejemplo, las relativas a los datos astronómicos, pero cita con detalle el anecdotario de los encuentros habidos en el mar, así como la picaresca del almirante, que para evitar que su tripulación se preocupe por lo mucho que se navega sin hallar tierra, deja constancia diaria





3



2



4



1

# REALIZACIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN LA COSTA

Como continuación a la información gráfica que, desde hace varios números, publicamos en estas páginas, recogemos

aquí diversas nuevas realizaciones del Instituto Social de la Marina en la costa.

1. Casa del Mar de Lastres (Asturias).
2. Clínica de Espasante (La Coruña).
3. Casa del Mar de Panjón (Pontevedra).
4. Policlínica de Algeciras.



# *Auxiliar de Transportes Marítimos, S.A.*

"AUXTRAMARSA"

NAVIEROS - FLETAMENTOS - CONSIGNATARIOS DE BUQUES  
MADRID: Don Ramón de la Cruz, 13 - Teléfono 226 25 00. Telex 23803 ATM

## DELEGACIONES

HUELVA: Avda. de Italia, 23 - Teléfono 21 54 07. Telex 75534 ATM M  
SEVILLA: Avda. de la Raza, s/n. - Teléfono 61 65 47. Telex 72743 ATM S  
CARTAGENA: Príncipe de Vergara, 2 - Teléfono 50 24 14. Telex 67232 ATM C  
TARRAGONA: Avda. del Generalísimo, 2 - Teléfono 21 56 28

Dirección Telegráfica: AUXTRAMARSA

## DEPARTAMENTO INSPECCION Y PERSONAL

HUELVA: Avda. de Italia, 23 - Teléfono 22 66 50. Telex 75534 ATM H

## FLOTA EN EXPLOTACION

b.t.	"GALDACANO"	P. Químicos	750 T.	P.M.
m.n.	"LUGONES"	Graneles sólidos	3.865 T.	P.M.
m.n.	"GUARDO"	Bulk Carrier	11.848 T.	P.M.
m.n.	"MANJOYA"	Bulk Carrier	11.848 T.	P.M.
m.n.	"MILANOS"	Bulk Carrier	11.848 T.	P.M.
b.t.	"NERVA"	P. Químicos	1.098 T.	P.M.
b.t.	"NIEBLA"	P. Químicos	1.098 T.	P.M.

## FLOTA EN CONSTRUCCION, PROPIA Y ADMINISTRADA

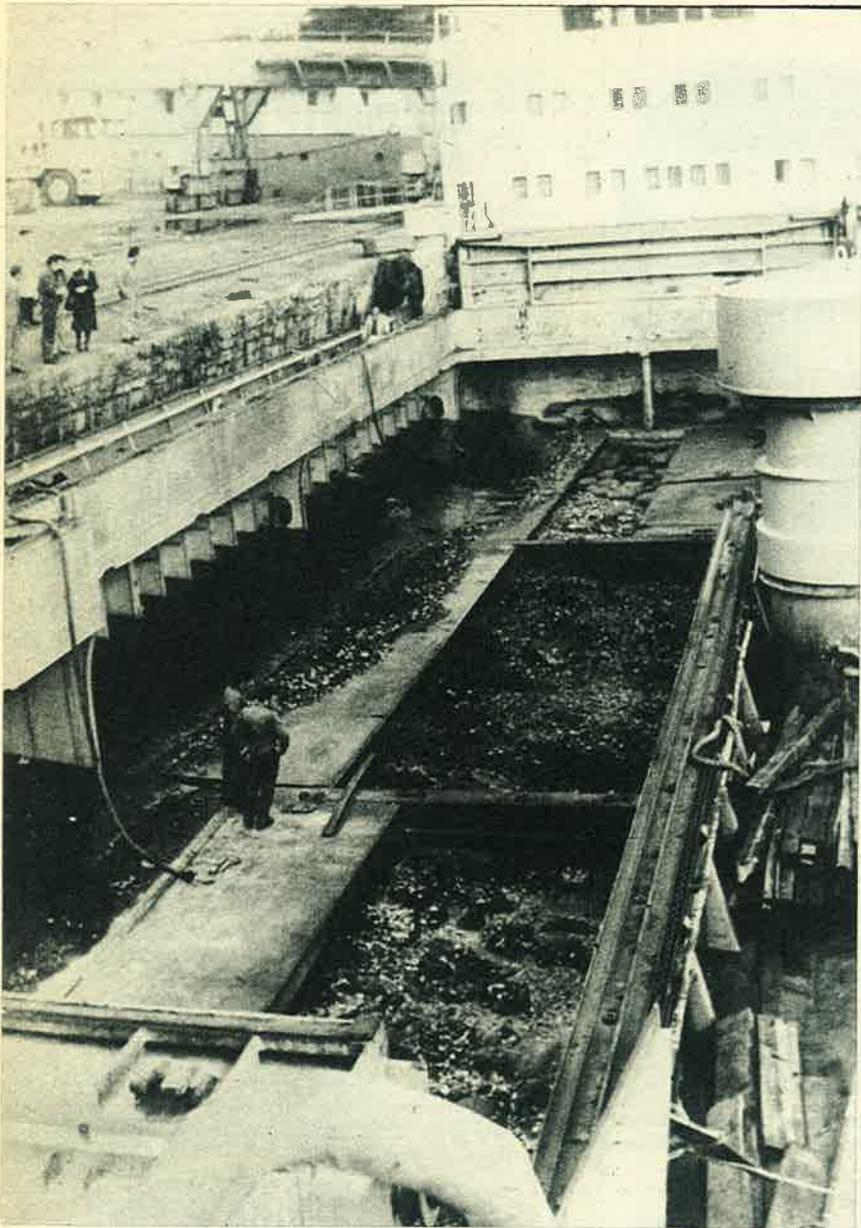
m.n.	"CARDONA"	Bulk Carrier	35.000 T.	P.M.
m.n.	"CARTAGENA"	Bulk Carrier	35.000 T.	P.M.
b.t.	"CORTA ATALAYA"	Petrolero	130.000 T.	P.M.
b.t.	"CERRO COLORADO"	Petrolero	130.000 T.	P.M.
b.t.	"RIO TINTO"	Petrolero	260.000 T.	P.M.
b.t.	"RIO TINTO"	Asfaltero	5.500 T.	P.M.

Entrega de estos buques en 1977/78.

*Auxiliar de Transportes Marítimos, S.A.*

ES LA EMPRESA NAVIERA DEL GRUPO





## INCENDIO EN EL "ALFER"

En el buque "Alfer" se produjo un espectacular incendio cuando se encontraba en el muelle de Ribera, de Gijón. Había llegado de Ceuta con un cargamento de copra. En la foto, el barco después del accidente. (Cifra Gráfica.)

## SANTANDER

### LIGERO DESCENSO EN EL MOVIMIENTO PORTUARIO

SANTANDER.—Durante el último año entraron en el puerto de Santander 2.513 buques, con 7.445.103 toneladas de registro bruto, cifras ligeramente inferiores a las del año anterior, que fueron 2.540 buques y 7.827.871 toneladas.

Los pabellones más frecuentes fueron daneses, noruegos, holandeses, alemanes, griegos, chipriotas y liberianos.

En cuanto a los principales productos importados y exportados en el puerto de Santander, entre los primeros están el maíz, yeros, sorbo, habas de soja, habas forrajeras y café. Respecto a las exportaciones, cebada y patata, seguidas por metales comunes y sus manufacturados, ocuparon los primeros lugares.

El movimiento de pasajeros que entraron en este puerto representó un 17 por 100 de aumento sobre el año anterior, con 28.367 pasajeros, mientras que en 1975 fueron 23.450, corriendo este tráfico turístico en su totalidad a cargo del "ferry" "Monte Toledo", de la naviera Aznar, que une el puerto santanderino con el inglés de Southampton. ■

### CURSO PARA ESPOSAS E HIJAS DE PESCADORES

SANTANDER (Corresponsal).—Dentro de la labor que viene desarrollando el Instituto Social de la Marina en favor de la promoción de las esposas e hijas de pescadores, se clausuró el día 21 de enero un curso de corte y confección impartido a lo largo de dos meses.

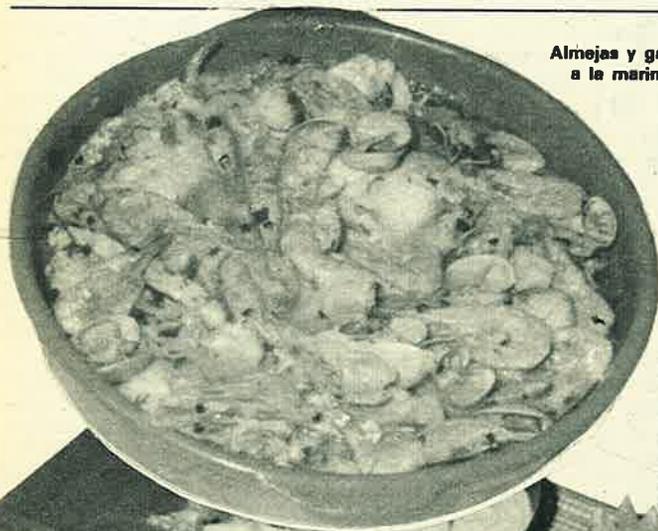
Este es el tercer curso de esta modalidad que se da en Santander, y acudieron en su mayoría señoras que habían participado en los cursos anteriores, más otras promociones de hijas de pescadores.

El curso fue dirigido por doña Aurea Gómez Riosero y por la asistenta social del ISM. Las clases, tanto teóricas como prácticas, se llevaron a cabo por las tardes durante dos horas diarias.

Al acto de clausura asistieron el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, secretario, administrador, jefe de Seguridad Social, jefe de Fomento Social y asistente social, así como las alumnas que componían el curso. ■ **TORRE MARTINEZ.**

## AVILES

Almejas y gambas a la marinera.



Merluza cocida y salpicón. Vinagrata.



### CURSO DE COCINEROS DE A BORDO

AVILES.—Se ha celebrado en la Casa del Mar de Avilés un curso para cocineros de a bordo, organizado por el Instituto Social de la Marina.

Al mismo han asistido 15 alumnos, que han visto premiado su esfuerzo al superar las pruebas de aptitud en el Instituto Politécnico Nacional Marítimo Pesquero del Cantábrico (Pasajes).

La importancia de estos estudios está avalada por la necesidad de que a bordo de los buques nacionales, pesqueros y mercantes, existan buenos cocineros, ya que infinidad de veces el trabajo de la mar enferma por estar consumiendo una dieta irracional o indebidamente condimentada. Por otra parte, ello es también fundamental para que este sacrificado trabajo tenga esta pequeña compensación, que, sin lugar a dudas, contribuye decisivamente a hacer la vida a bordo más grata. ■

Pixin" o rape langostado.



Cinco de los tripulantes que perecieron en la tragedia del "Angel". De izquierda a derecha y de arriba abajo, el capitán, don Julián Sanz Bachiller; primer oficial, don Genaro Rodríguez; segundo oficial, don Antonio Vallejo; primer maquinista, don Manuel Urrea, y segundo maquinista, don Fidel Cavada Díez.

**EL SINIESTRO SE PRODUJO CERCA DE CERDEÑA Y CON MUY MALA MAR**

## TRES MUERTOS Y OCHO DESAPARECIDOS EN EL NAUFRAGIO DEL "ANGEL"

**El barco se dirigía a Polonia y transportaba 4.000 toneladas de raíles.**



Seis de los siete tripulantes del buque que fueron rescatados con vida, a su llegada al aeropuerto de Bilbao. Falta el cocinero, que permaneció unos días en Marsella, para identificar los cadáveres de sus compañeros.

MADRID (Redacción).—El buque santanderino "Angel", propiedad de la naviera Astro, naufragó el pasado día 12 de enero cerca de Cerdeña. A consecuencia del accidente resultaron tres tripulantes muertos y ocho desaparecidos, de un total de dieciocho, lo que da idea de la magnitud de la catástrofe, ya que en cuarenta y cinco minutos el barco se hundió.

El "Angel", con un cargamento de cuatro mil toneladas de raíles de ferrocarril, se dirigía al puerto polaco de Gdansk (Dantzig) desde el Piombino, en la costa italiana de Toscana. Parece ser que cuando se encontraba navegando con muy mala mar, en una posición equidistante entre Baleares y Cerdeña, el barco sufrió un corrimiento de la carga, por lo que tomó una escora que le resultó insostenible y la tripulación hubo de abandonar el barco.

Tras permanecer los supervivientes catorce horas en el agua, todo el tiempo haciendo señales con una linterna y sin ser vistos, un avión, ya de día, los divisó, y fue el que lanzó bengalas para señalar la posición de los naufragos, siendo recogidos los siete por el buque de bandera francesa "Napoleón".

Se consiguieron posteriormente recuperar tres cadáveres, que fueron reconocidos por el cocinero, don Miguel Balco Naranjo, y que resultaron ser los de don Juan Bautista Vega, don Francisco López y don Manuel Álvarez, engrasador y marineros, respectivamente.

Los ocho desaparecidos fueron: el capitán, don Julián Sanz; primer oficial, don Genaro Rodríguez; segundo oficial, don José Antonio Vallejo; mecánico, don José M. Trueba; primer maquinista, don Manuel Urrea; segundo maquinista, don Fidel Cavada; engrasador, don José Manjón, y marinero, don José Manuel Creo. ■

### BILBAO

## ACCIDENTE MORTAL EN LA MAQUINILLA

BILBAO.—Un tripulante del buque de arrastre "Alzaga", propiedad de una empresa bilbaína, ha resultado muerto al sufrir un accidente a unas 75 millas del puerto guipuzcoano de Pasajes.

El accidente se produjo cuando el marinero, Guillermo Alvarez, de veintiséis años, casado y con domicilio en Bilbao, intentó pasar por encima de uno de los cables que recogía la red para su embarque a bordo. El pantalón de aguas fue enganchado por el cable y arrastró al marinero hasta la maquinilla de recogida, que le seccionó la pierna izquierda por encima de la rodilla.

Pese a los esfuerzos de sus compañeros, que le aplicaron un torniquete, el accidentado falleció seis horas más tarde, cuando el pesquero estaba cerca del puerto de Pasajes. Seguidamente, el "Alzaga" puso rumbo a Bilbao, donde llegó a las tres de la tarde de ayer.

El juzgado de marina de Portugalete ordenó el levantamiento del cadáver y su traslado al depósito del hospital civil de Bilbao. ■

## TRAFICO MARITIMO

BILBAO.—A 21.524.040 toneladas ascendió el tráfico marítimo total registrado en el puerto de Bilbao durante 1976, lo que supone un aumento del 3,79 por 100 respecto al año anterior, con 20.737.804 toneladas.

En 1976 el puerto de Bilbao ha vuelto a ocupar el primer lugar en España en cuanto a carga general, con una cantidad de 3.803.179 toneladas, que significan un incremento de un 10,83 por 100 respecto a 1975, con 3.430.592 toneladas.

La facturación durante 1976 ha alcanzado la cantidad de 1.165.205.942 pesetas, lo que supone un aumento del 28,98 por 100 respecto al año anterior, en que se facturaron 903.390.703 pesetas.

El número de pasajeros ha sido de 69.154, con 12.321 más que en 1975. En pesca se alcanzaron 1.878.229 kilos, que supone una disminución de 226.921, pero la venta llegó a la cifra de 135.178.778, con un incremento del 32,57 por ciento respecto a 1975. ■

## SALVO LA VIDA A TRES MARINEROS FRANCESES Y NO SE LO AGRADECIERON

BILBAO.—Manuel Cano, patrón de una embarcación de amarre de buques, ha salvado de perecer ahogados a tres marineros franceses y ni siquiera le dieron las gracias.

Después de haber estado alternando en los bares de Bilbao hasta bien entrada la madrugada de ayer, tres marineros del buque francés "Aristides", que se encuentra en este puerto descargando madera, se vieron sin medios para trasladarse a bordo.

Pese al enorme frío, se lanzaron al agua de la ría con el fin de llegar a su embarcación, distante unos 300 metros. Ya habían nadado unos cincuenta y estaban a punto de perecer ahogados cuando fueron descubiertos por el patrón de una embarcación de amarre de buques, que se acercó y logró salvarles.

Manuel Cano, el salvador, se encuentra muy satisfecho por la acción realizada, pero se lamenta que aún no le hayan dado las gracias ni los marineros ni el capitán de la embarcación a la que pertenecen. ■

### PORTUGALETE

## ENTREGA DE TITULOS DE LA ESCUELA DE NAUTICA

PORTUGALETE (Vizcaya).—En la Escuela Oficial de Náutica de Bilbao, enclavada en Portugalete, se procedió el pasado día 5, por vez primera, a la entrega de títulos a capitanes y jefes de máquinas de la Marina Mercante, procedentes de diversos puntos de España.

Presidió el acto el comandante militar de Marina de Bilbao, Enrique Rolandí, a quien acompañaba el director de la Escuela, señor Apariz, profesores y otras autoridades.

Tras una Misa celebrada por el capellán del centro, padre Barcón, se procedió a la entrega de los títulos a 49 capitanes —de 111 aspirantes— y 39 jefes de máquinas —de un total de 87 presentados para este cargo.

Los primeros de la promoción han sido, respectivamente, José Hernando Mas, de Madrid, y Amalio Llano San Emeterio, de Santander. ■

## PLANTE DE LOS TRIPULANTES DE FLOTA BACALADERA

BILBAO.—La no satisfacción de reivindicaciones de tipo económico y social y la inseguridad creada por los límites de aguas jurisdiccionales son los motivos que parecen fundamentar el plante realizado por parte de los tripulantes de la flota bacaladera con base en Pasajes (Guipúzcoa) los primeros días del mes de enero.

Según informó "El Correo Español-El Pueblo Vasco" del día 8 del mismo mes, "tres de las ocho parejas del citado puerto guipuzcoano, que se encontraban faenando en Terranova, regresaron a Pasajes, base de la mitad de la flota bacaladera española, al negarse los pescadores a seguir trabajando.

"La vuelta en estas condiciones —señalaba la información citando a un armador como fuente—, implica unas pérdidas muy cuantiosas, ya que cuesta entre 10 y 1 millones de pesetas preparar la salida de una pareja".

Respecto a la inseguridad creada por la ampliación de aguas territoriales, radica en el hecho de que con dicha medida disminuirán las capturas y, en consecuencia, los ingresos de las tripulaciones, una parte de los cuales se derivan del porcentaje sobre la pesca. ■

## TRIPULANTE DEL "ALZAGA"

BILBAO.—En accidente de trabajo falleció el pasado día 3 de enero el tripulante del buque "Alzaga" don Guillermo Alvarez Alvarez. Tenía veintiséis años de edad y deja esposa y una hija. ■

## SAN SEBASTIAN

### FALLECIO EL VICEPRESIDENTE DEL CONSEJO PROVINCIAL DEL I. S. M.

SAN SEBASTIAN.—El pasado día 31 de diciembre falleció, por enfermedad, don Bruno Gebelli Alsina, vicepresidente-empresario del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina en Guipúzcoa. ■

### MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Edita:

Instituto Social de la Marina.

Pedidos, contra reembolso:

Gabinete de Información y Publicaciones del ISM.

Génova, 24. Madrid-4.

### TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE  
ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"

Motores Diesel y eléctricos - Calderería-Soldadura - Instalaciones - Carpintería y ajuste - Servicio oficial DEUTZ-OTTO LEGITIMO, para Valencia y provincia



Vicente Brull, 22 y 24  
Francisco Cubells, 38  
Teléfono 67 01 27  
VALENCIA (Grao)

## GERONA

### PARQUE MARINO PARA LAS MEDES

La Liga Naval de Gerona ha propuesto la construcción de un parque marino en las islas Medes (en la foto), cuyas obras presupuestas en unos cuarenta millones de pesetas.



## LA CAPTURA DE ERIZOS EN LA COSTA BRAVA

Con las "minves de Gener" (bajamar de enero), los sabrosos erizos de mar están en el mejor momento de madurez, lleno su interior de roja pulpa alimenticia, que, además de nutritiva, tiene un alto poder afrodisíaco al decir de los entendidos. Los pescadores, provistos de una larga pértiga, van ensartándolos con paciencia, tal como vemos en la foto de Cifra tomada en Palamós. ■

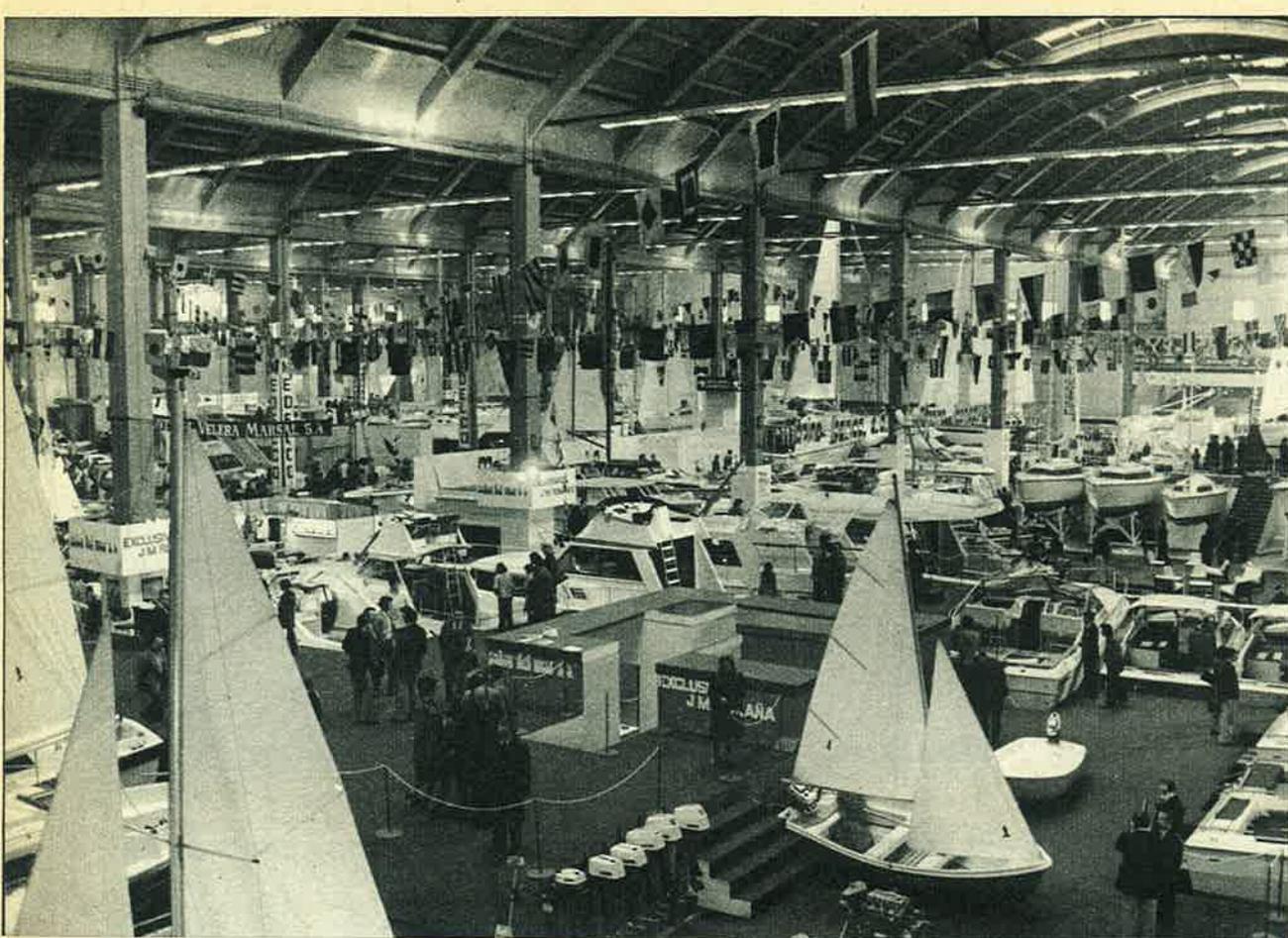
## BARCELONA

### ARROJAN PESCADO FRESCO AL MAR

BARCELONA.—Setecientas cajas de pescado fresco fueron arrojadas al mar el pasado día 12 de enero por los pescadores de Barcelona a causa de la bajísima cotización que se ofreció en la acostumbrada subasta diaria.

Los pescadores de Barcelona, unos 1.700 en total, se negaron a vender sus capturas al precio que se les ofrecía y tomaron tal decisión que ahora acaba de conocerse.

La postura se basa en que los intermediarios ejercen una acción monopolista de las compras, lo mismo en Barcelona que para su envío a otros mercados, y citan como ejemplo los pescadores que mientras ellos consiguen en la subasta precios de 20 a 30 pesetas kilo para la sardina y el boquerón, en el mercado se venden entre 80 y 100, lo que representa beneficios de hasta un 500 por 100 para los intermediarios y sueldos que no llegan al salario mínimo para los pescadores. ■



## EL SALÓN NAUTICO INTERNACIONAL Y DEL DEPORTE

Una vez más, el Salón Náutico abrió sus puertas, siendo la versión de este año la que hace el número quince. Esto ya es una cifra, y sus organizadores bien pueden estar satisfechos con la labor realizada, pues presentar la importante cantidad de quinientos quince expositores, representando mil quinientas veintidós marcas nacionales y extranjeras, significa un verdadero record. Ha habido necesidad de habilitar cinco pabellones para acoger todo lo presentado, con una superficie de 42.310 metros cuadrados.

No hay duda que el Salón Náutico es ya una exposición con unas características apropiadas y determinadas, pero al mismo tiempo dispone de sus "forofos", que no sólo son cuantos están atraídos por el deporte de la vela o de la motonáutica, sino también por otras personas, que acaso nada saben de navegar, pero, sin embargo, lo que les atrae es sólo y sencillamente todo ese conjunto de objetos que se venden en el Salón, y que pueden ser desde muebles procedentes de desguace de buque (¡por desgracia, hoy día quedan menos legítimos y más imitaciones!) hasta una camiseta que en su frente lleva estampada la insignia por la cual se ha regido esta versión número quince del Salón, a base de un viejo lobo de mar fumando su pipa y sentado encima de un balón de fútbol, pues no olvidemos que, además de la Náutica, allí también están representados los deportes y, claro es, lo que más abundaba en los "stands" era precisamente lo relacionado con el fútbol, potenciado, además, por los

propios organizadores, que montaron en amplio espacio la historia de la rivalidad local entre el C. de F. Barcelona y el Real Club Deportivo Español de Barcelona. Allí, "culés" y "periquitos" (nombres con los cuales se conocen a los seguidores de uno y otro equipo), podían asombrarse y solazarse con los triunfos de su equipo y sus retinas contemplaban las imágenes de esos mitos del fútbol, cuales son Ricardo Zamora, José Samitier, Traba, Paulino Alcántara y muchos más.

Por lo que respecta a embarcaciones, allí había todo lo que se quería, desde el magnífico yate, que la penilla de su palo mayor rozaba la techumbre del Palacio de la Metalurgia, hasta el cascaroncillo llamado "Optimist", con el cual un niño empieza sus primeras singladuras, con la ilusión inmensa de su edad y la inconsciencia de no saber que dentro de él, bien posible es que haya un olímpico que represente a España en una competición internacional o en unos Juegos Olímpicos.

Pero este año ya está en

pleno desarrollo un tipo de embarcación que desde hace un par de Salones estaba empezando a apuntar tímidamente. Se trata de un bote, imitando una embarcación de pesca pequeña de la costa catalana, provisto de un motor de petróleo, con espacio suficiente para llevar varias personas, que es un ideal para el veraneante, a fin de darse sus paseos por la mar, o para que un par de amigos se dediquen horas y horas al deporte de la pesca. Casco y motor no son caros y, por lo tanto, están al alcance de cualquier bolsillo. Es, pues, una embarcación que cumple dos fines: el de simple solaz y el utilitario, desde el momento en que con la misma se puede desarrollar un deporte cual es la pesca, que, además de la satisfacción de la captura, tiene la otra satisfacción de comer lo pescado. Tanto empiezan a abundar este tipo de embarcaciones que, al parecer, habrá que darlas una situación legal en lo que respecta a su utilidad como sistema de pesca.

Son unas embarcaciones que ya construyen varias firmas, y la totalidad de ellas tienen línea, están francamente bien terminadas, incluso algunas disponen de una amplia gambuza, donde pueden ir los aparejos de la pesca, la comida y otros menesteres. El público ha comprendido su utilidad, y entre su costo, limitado, su maniobrabilidad, su motor, que

despacio es capaz de llevarla a cualquier lado y no implica su manejo el tener que disponer de ninguna clase de título, la convierten en un bote ideal. Comprendemos el éxito logrado.

Si en esta última versión del Salón Náutico internacional hay de todo, desde el yate de muchos millones hasta la insignia de un club náutico, por desgracia aún no está allí representada la Marina de Pesca y sus industrias derivadas. Este año, la Subsecretaría de la Marina Mercante montó un amplio "stand", en donde había una fenomenal colección de maquetas de buques de las más diversas navieras españolas y, además, en unos paneles se explicaba de forma bien objetiva y sencilla cuáles son las carreras que se pueden hacer dentro de la Marina Mercante y la Marina de Guerra, con lo cual ha hecho una labor positiva en relación con la profesionalidad de los hombres de la mar. Pero cualquier visitante del Salón aún desconoce cuál es el potencial pesquero del país, y esta información quien tiene que darla son las empresas pesqueras, las Cofradías de Pescadores y las empresas que industrializan los productos de la mar. Por lo tanto, a pesar de la magnitud del XV Salón Náutico, éste, en versiones modernas, se puede ampliar y mucho con la Marina Pesquera. ■ LUIS MARIA LORENTE.

## BARCELONA: DESPUES DE LA CATASTROFE EN EL PUERTO

### FUNERAL POR LAS VICTIMAS

BARCELONA.—A bordo del portahelicópteros "Guam" surto ante el puerto barcelonés, se celebró el pasado 21 de enero un solemne funeral por las víctimas de la tragedia ocurrida en la madrugada del pasado lunes en el interior del puerto de Barcelona, al zozobrar una lancha que transportaba marinos de la VI Flota de los Estados Unidos.

Presidieron la ceremonia los altos mandos de la VI Flota, y asistieron a la misma el capitán general de Cataluña, gobernador civil de la provincia y otras autoridades barcelonesas.

Tras los solemnes responsos por las 48 víctimas del accidente, una compañía de Infantería disparó las salvas de ordenanza, y fueron lanzadas al mar numerosas coronas de flores. ■

### AGRADECIMIENTO DE LA VI FLOTA A LOS HOMBRES-RANA

BARCELONA.—La VI Flota norteamericana ha tributado un acto de agradecimiento a los miembros del equipo de hombres-rana del Ayuntamiento de Barcelona, por su eficaz labor en el salvamento y rescate de los marineros implicados en la tragedia del puerto barcelonés.

Los mandos de la VI Flota entregaron, a bordo del portaaviones "Guam", y en el transcurso de una comida, una placa conmemorativa de este agradecimiento.

Igualmente fueron distinguidos el comandante del buque de la Armada española "Poseidón" y miembros del "Cris".

Antes de abandonar el buque, los bomberos presenciaron un simulacro de extinción de un incendio en la cubierta del navío, llevado a cabo por soldados norteamericanos. ■

### CRUCES DEL MERITO NAVAL A LOS SEÑORES BALLESTE Y OLEA

BARCELONA.—En el Salón de la Virgen de Montserrat, de la Diputación, tuvo lugar la imposición de la Gran Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco, a Jacinto Balleste y a Francisco Olea Muñido.

Hizo la entrega de ambas condecoraciones el ministro de Marina, almirante Gabriel Pita de Veiga, a quien acompañaba el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Carlos Buhigas, capitán general de la zona del Mediterráneo; almirante Alizalde y el presidente de la Diputación Provincial de Barcelona, Juan Antonio Samaranch.

El almirante Pita de Veiga destacó en su discurso la amplia labor que en los diversos aspectos de la vida marítima y náutica han desarrollado los dos homenajeados: Jacinto Balleste, como vicepresidente del Salón Náutico Internacional, y Francisco Olea Muñido, como profesor de la Escuela de Guerra Naval. La conciencia marítima, dijo el ministro, que España necesita nunca será obra de quienes navegamos, sino de quienes desde tierra miran a la mar con respeto, comprensión y cariño.

Jacinto Balleste agradeció en su nombre y en el del profesor Olea la distinción de que eran objeto, y ensalzó asimismo la labor tan positiva para España de quienes la sirven desde la mar.

A continuación, en la residencia del palacio, Juan Antonio Samaranch ofreció a los altos mandos de la Armada que visitan Barcelona, con motivo del Salón Náutico, un almuerzo de honor. ■

### ESPECTACULAR INCENDIO EN UN BUQUE EN DESGUACE

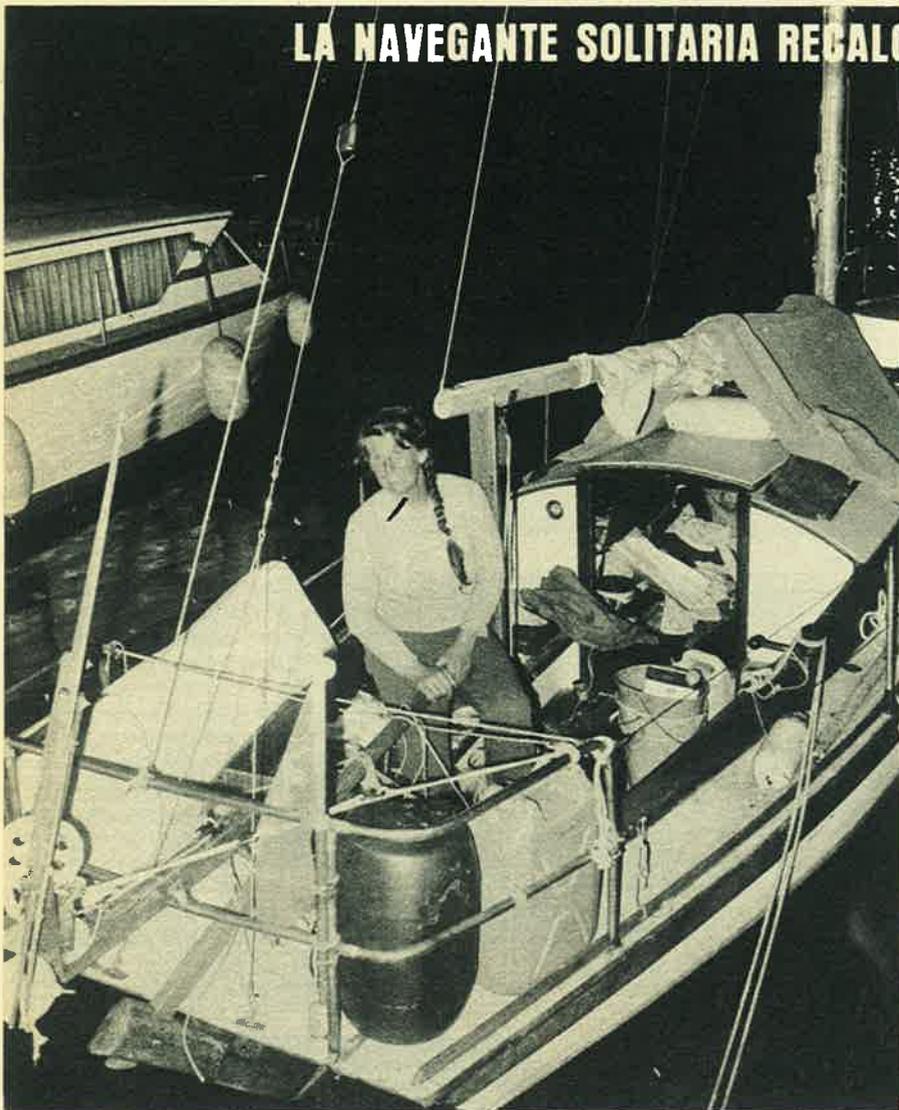
BARCELONA.—Un espectacular pero corto incendio —apenas una hora de duración— ha tenido efecto esta noche, sobre las once menos veinte, en el muelle de desguace del puerto de Barcelona.

Las llamas afectaron a un buque que se está desguazando actualmente, por lo que los daños son mínimos, no habiendo que lamentar ningún tipo de desgracias personales.

Al parecer, aunque no hay todavía confirmación por parte de los bomberos, el siniestro pudiera haberse iniciado a causa de una de las múltiples chispas que se desprenden de los sopletes que los trabajadores emplean para cortar la plancha de los buques en desguace.

El incendio causó bastante alarma en la zona portuaria, ya que las llamas llegaron a alcanzar una notable altura, recortándose en la noche, pero careció de importancia y peligrosidad. ■

## LA NAVEGANTE SOLITARIA RECALÓ EN TARRAGONA



Ann Gash, navegante solitaria, en el puerto de Tarragona a bordo de su yate. De cincuenta y seis años de edad, tiene cuatro hijos y seis nietos.

TARRAGONA.—En el puerto de Tarragona recaló el velero "Ilimo" procedente de Australia, que lleva como patrón y único tripulante a la australiana Ann Gash.

La señora Gash, de cincuenta y cuatro años, madre de seis hijos y abuela, intenta dar la vuelta al mundo, sola y con el citado velero que tiene siete metros de eslora por 1,50 de manga. Pesa dos toneladas y va equipado con velas y un pequeño motor auxiliar.

Partió de Sidney y se dirigió a Nueva Guinea. Fondeó más tarde en la isla de Pascua y después de dar la vuelta al Cabo de Buena Esperanza tocó en Ghana, Santa Elena, Azores y las Islas Británicas. Atravesó el Canal de la Mancha y llegó a Tarragona, desde donde se dirigió a Gibraltar para después del gran salto del Atlántico llegar a Panamá cruzando el Canal y consumiendo las últimas etapas en el Pacífico hasta llegar nuevamente a Sidney.

Según indicó la señora Gash, tuvo la idea de emprender esta aventura por no estar satisfecha con su trabajo como enfermera a pesar de que no tenía ninguna experiencia marítima y sólo el dinero suficiente para adquirir el pequeño velero. ■



## AMETLLA DE MAR

### CLAUSURA DE UN CURSO DE PROMOCION DE LA MUJER

AMETLLA DE MAR (Tarragona).—Fue clausurado en Ametlla de Mar (Tarragona) el curso de Promoción de la Mujer, que, en estrecha colaboración entre el Servicio de Empleo y Acción Formativa de la Delegación Provincial de Trabajo y el Instituto Social de la Marina, fue impartido en las aulas de la Casa del Mar, que recientemente ha sido puesta en funcionamiento en esta localidad marinera.

Al acto de clausura asistieron el alcalde, don José Ballesteros Balfego; el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Escudero Martín, y el jefe del SEAF, don José Rocamora Llop, quien ostentaba la representación del ilustrísimo señor delegado provincial de Trabajo.

Después de visitada la exposición de trabajos confeccionados durante el desarrollo del curso, fue servido un aperitivo preparado por las propias alumnas, que con una afectiva fiesta organizada en las salas de recreo de dicho centro, daban por terminado un período de tan grato como aprovechado recuerdo. ■

## VALENCIA

### PROBLEMAS EN LA PESCA DE ANGULA

VALENCIA.—La incidencia de la pesca de la angula sobre la de anguilas fue estudiada hoy en el Ayuntamiento por una comisión establecida al efecto.

Presidió el teniente de alcalde señor Pérez Alcántara, y asistieron el delegado de Icona y los presidentes y secretarios del Sindicato Provincial de Pesca y de varias Cofradías de Pescadores del entorno del lago de la Albufera.

El tema de la reunión era estudiar un recurso interpuesto por la Cofradía de Pescadores de El Palmer, contra las restricciones por parte del Ayuntamiento en la pesca de angulas en la presente temporada.

Se llegó a la conclusión de que el Ayuntamiento necesita un estudio global para reglamentar la pesca en todas sus especies, en aquel lago, lo que se afectuará por una propuesta de Icona para un plazo de cinco años. ■

### QUEJA POR EL MAL FUNCIONAMIENTO DEL PUERTO

VALENCIA.—La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia acordó dirigirse a diversas autoridades quejándose por el mal funcionamiento del puerto, debido a problemas laborales del día 11 del pasado mes de enero.

Las autoridades a las que el organismo comercial piensa expresar sus quejas son: gobernador civil, delegado de Trabajo, comandante de Marina y director del puerto.

"Queremos exponer la grave situación—dice la Cámara de Comercio— en que se encuentra el puerto de Valencia desde el día 27 de diciembre último, al realizar los trabajos portuarios, con una evidente disminución sobre el rendimiento habitual, lo que ocasiona, entre otras circunstancias, una fuerte congestión de buques en el puerto, un lamentable desvío de tráfico, incumplimiento de contratos, deterioro de mercancías perecederas, recargos especiales sobre fletes, incremento de los costos de los artículos y pérdida de mercados extranjeros".

La Cámara termina diciendo que "de no remediarse urgentemente esta anómala situación, supondrá, aparte del colapso actual, unas cuantiosísimas pérdidas y un irreparable daño para todas las actividades portuarias y para la economía del país". ■

## CASTELLON

### MAS DE CUATROCIENTOS MILLONES DE PESETAS EN PESCADO DURANTE 1976

CASTELLON.—El año 1976 ha sido bueno para la pesca en el puerto de Castellón.

En conjunto, durante el pasado año las embarcaciones surtas en este puerto capturaron 8.191.949 kilos de pescado, lo cual representó unos ingresos, en lonja, de 403.833.038 pesetas.

Según el tipo de pesca, estas cifras anteriores se dividen así:

Cerco o mampara: 6.627.462 kilos, por un valor de 24.924.308 pesetas.

Arrastre: 1.347.489 kilos, con un importe de 142.269.733 pesetas.

Atún: 70.617 kilos, por valor de 9.175.122 pesetas.

Trasmallo: 146.381 kilos, valorados en 17.463.875 pesetas.

Destaca en las anteriores cifras la baja cotización de las capturas de cerco, es decir, boquerón y sardina, frente a la excelente cotización para las variedades que se obtienen, tanto por el sistema de arrastre como de trasmallo, todas ellas muy apreciadas por el público, puesto que se trata de salmonetes, paje, pescadilla, rape, calamar, langostino, sepia, mabras, doradas, etcétera.

Comparando estos datos con los correspondientes a 1975, se advierte un aumento tanto en los kilos de pescado capturado como en el valor de la pesca, ya que entonces se obtuvieron 7.933.199 kilos, cuyo valor en lonja ascendió a 365.242.948 pesetas.

#### HOMBRES Y BARCOS

La pesca es la principal actividad laboral del Grao de Castellón. De la misma viven directamente más de 600 familias, e indirectamente, un número superior. En la actualidad tienen su base en el puerto unas 106 embarcaciones.

#### PROBLEMAS

No obstante, algunos problemas están resultando de difícil solución. Uno de ellos ha surgido como consecuencia de la reciente promulgación del decreto sobre desgüace obligatorio de embarcaciones que lleven más de veinticinco años de vida. Aquí, en el Grao, casi el 50 por 100 de las barcas se encuentran dentro de este período de tiempo y lógicamente, en aplicación de lo dispuesto por la ley, se verán obligados sus propietarios a desmantelarlas. ■

## Y 75 MILLONES EN BURRIANA

BURRIANA (Castellón).—La actividad pesquera en el puerto de Burriana ha presentado un saldo bastante favorable, al efectuar el balance de las capturas conseguidas a lo largo de 1976, cuyo producto casi alcanzó los 65 millones de pesetas.

La flota pesquera burriana está formada por 61 embarcaciones, con un total de 220 tripulantes. Las capturas obtenidas durante el pasado año fueron las siguientes: Modalidad de arrastre: 445.251 kilos, con un valor de 47.114.266 pesetas. Modalidad de trasmallo: 99.588 kilos, cuyo valor de subasta, en lonja, ascendió a 17.795.196 pesetas.

Las cifras anteriores suponen un notable incremento respecto a los rendimientos económicos de otros años, con un aumento de más de 12 millones en este último sobre 1975.

#### PROBLEMAS

Un par de problemas importantes ensombrecen un tanto el porvenir de los pescadores de Burriana. Uno de ellos tiene carácter nacional y el otro exclusivamente local. En efecto, preocupa en este puerto, como en todo el litoral, el decreto sobre desgüace obligatorio de embarcaciones que tengan más de veinticinco años. Las primas que la Administración ofrece como compensación económica se consideran aquí muy bajas; pero no es sólo eso, sino que la parte principal del problema surge del hecho de que la aplicación rigurosa de lo dispuesto en el decreto tendrá como consecuencia la inmovilización de una parte importante de la flota, con el consiguiente deterioro económico para unas familias de condición modesta, que en la actualidad se defienden bastante bien.

Para muchos pescadores esto significará la imposibilidad de continuar practicando su viejo oficio, sin otra salida más que aumentar las filas de brazos dedicados a la agricultura.

En segundo problema es más que nada un conjunto de molestias producidas por la insuficiencia de los muelles. Con la reciente creación de una línea regular de tráfico de contenedores entre el puerto de Burriana y las islas Canarias ha sido ocupado por los buques de carga de todo el muelle de Levante, con lo cual las embarcaciones de pesca carecen del espacio indispensable para atracar y, prácticamente, están amontonadas, si es que este término puede aplicarse correctamente en una zona reducida, donde se ha dado el caso de tener que atracar hasta en fila de a siete. Sobre este asunto se tiene la impresión de que con cierta facilidad podrá encontrarse la solución apropiada, sobre todo cuando un par de cascos de hierro, llevados a puerto para su desgüace hace ya bastante tiempo, dejen de ocupar la enorme cantidad de muelle que actualmente está inutilizado por dicho motivo. Lo más lamentable es que pasan los meses sin que se registre en esos viejos cascos ningún tipo de actividad. ■

## INCENDIO EN EL PUERTO DE VALENCIA

VALENCIA.—Un incendio se declaró el pasado 13 de enero en el muelle Sur del puerto de Valencia, en el depósito al aire libre de mercancías en tránsito.

Ardieron varios sollados de madera, unas 150 balas de trapo de nylon y otras 75 balas de papel usado.

El fuego fue sofocado por los bomberos, que tuvieron que trabajar durante algo más de cuatro horas para lograr la total extinción del mismo. ■

## CARTAGENA

### TRIPULANTE CHECOSLOVACO DESAPARECIDO

CARTAGENA.—Un hombre desapareció el día 8 de febrero en el buque de carga de bandera panameña "Elenitsa", que, procedente de Argel, se dirigía en lastre a Cartagena.

Se trata del primer maquinista, Cerniek Adolar, de nacionalidad checoslovaca.

Se sabe que por la noche realizó su guardia normalmente, y hasta la mañana siguiente, ya camino a Cartagena, no se notó su ausencia. ■

### APARECE UN CADAVER EN ALTA MAR

CARTAGENA (Murcia).—En alta mar, a la altura del Peñón de Ifach, fue encontrado flotando el cadáver de un hombre, según edicto publicado por la Comandancia Militar de Marina.

En el bando se hacen constar los datos personales del cuerpo, y se solicita que cualquier persona que pudiera aportar detalles a su identificación se persone ante el juez instructor de la Comandancia Militar de Marina de Cartagena.

Aparentemente, debe tener unos cuarenta y cinco años, mide 1,86 metros, pesa 85 kilos, pelo rubio, complexión fuerte, vestía bañador tipo "slip", estampado naranja, verde y negro y camiseta blanca. Llevaba sortija de oro con piedra amarilla a rayas y número en su interior (333). ■

### DOS FALLECIDOS EN EL INCENDIO DEL "FEDERAL BYBLOS"

ALMERIA.—Los dos tripulantes fallecidos en el incendio de la motonave británica "Federal Byblos", ocurrido el pasado día 3 de febrero en el puerto de Almería, resultaron ser el electricista del barco, Reginald Plank, y el cocinero, Kenneth J. Pyle.

Ambos fallecieron por asfixia, según informó la Comandancia de Marina de esta ciudad.

En el mismo siniestro resultó herido, aunque no de gravedad, el tercer maquinista, Stephen Embleton, que fue trasladado a una clínica particular almeriense.

El fuego se declaró en los camarotes del "Federal Byblos" posiblemente por un cortocircuito, originándose rápidamente una gran humareda, a consecuencia de la cual fallecieron por asfixia los dos tripulantes citados.

Durante unas seis horas los bomberos del parque de Almería estuvieron trabajando, con toda eficacia, hasta sofocar el incendio.

En el barco se personaron, durante la madrugada, el comandante militar de Marina Carlos Campos Arias y el alcalde de Almería, Rafael Monterreal Alemán, quienes dirigieron personalmente las operaciones de extinción, y se interesaron por el estado de los tripulantes.

El "Federal Byblos" es un transbordador de 1.024 toneladas de registro bruto, que permanecía surto en el muelle de Ribera del puerto de Almería desde el pasado 17 de enero.

Su dotación la forman 18 tripulantes, al mando del capitán William Garden. ■

### MELILLA: SIGUE SIN APARECER EL PESQUERO "MARGONI"

MELILLA.—El día 17 de diciembre pasado salió de este puerto, para dedicarse a la pesca de "cordel", el pesquero denominado "Marconi", folio 916, matrícula de esta base, tripulado por su propietario y patrón, don Francisco Varela Cortizo, de sesenta y seis años de edad, sin que hasta la fecha se tengan noticias del paradero de la citada embarcación y tri-

## ALMERIA



## EXPOSICION DE MODELOS

ALMERIA.—Se celebró en el salón de actos de la Casa del Mar la clausura de la exposición de modelos de barcos de pesca organizada dentro de la campaña cultural del año 1976.

Aunque esa clausura, de acuerdo con las bases del concurso, debía haberse realizado el día 15 de diciembre, hubo que prolongar la exposición durante un mes más por la gran afluencia de público que venía a visitarla.

El Jurado, compuesto por un capitán de la Marina Mercante, el perito naval de la Comandancia de Marina y un calafate, concedió los tres premios convocados a dos embarcaciones de arrastre y a una de vela, del antiguo tipo que hasta hace pocos años faenaba en las costas de Almería. Aunque no estaba previsto, se otorgó un accésit a una embarcación de cerco, porque, a juicio del Jurado, reunía los méritos suficientes para esta distinción. ■ EGUIZABAL

## MALAGA

### DIMITIO EL PATRON MAYOR DE LA COFRADIA DE PESCADORES

MALAGA.—El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores y presidente del Sindicato Provincial de la Pesca de Málaga, Manuel Villalta Ortiz, presentó la dimisión de sus cargos ante el delegado provincial de la Organización Sindical, en carta en la que le expuso su deseo de no demorar esta decisión para no enturbiar los acuerdos a que se había llegado días atrás y gracias a los cuales se puso fin al conflicto pesquero.

Aunque la inspección que él mismo había solicitado se demoró por causas ajenas a su propia voluntad, en la carta manifestaba su deseo de que la misma se realizase inexcusablemente y se le diese cuenta de su resultado junto con la aceptación de la dimisión.

Se tienen noticias de que el retraso de la labor inspectora se produjo por tener que acudir apremiantemente a la provincia de Almería por circunstancias planteadas en aquella Cofradía Sindical. ■

## PUERTO REAL

### PUESTA A FLOTE DE UN PETROLERO

PUERTO REAL (Cádiz).—Se ha llevado a cabo en la factoría de Astilleros Españoles, S. A., de esta ciudad, la ceremonia de puesta a flote del petrolero "Santillana", de 260.000 toneladas de peso muerto, que se construye en dichos astilleros por encargo de Naviera de Castilla, S. A., de Santander.

El nuevo petrolero tiene de eslora 331 metros; manga de trazado, 55 metros; puntal, 27; calado, 20 metros, y una velocidad de 15,80 nudos.

## CADIZ

### PROHIBIDO DESCONGELAR EL PESCADO PARA VENDERLO "COMO FRESCO"

CADIZ.—Según una nota del Gobierno Civil de esta provincia, remitida para su publicación en el "Boletín Oficial" de la misma, se recuerda y advierte a los armadores, exportadores, compradores de pescado en las lonjas de esta provincia la prohibición de descongelar el pescado para su remisión como fresco a los mercados de destino.

Las subastas en lonjas del pescado fresco se realizarán, normalmente, según el uso y costumbre de las mismas.

Las ventas de pescado congelado que pudiera realizarse en lonjas lo serán a horas distintas de las habituales del pescado fresco, para diferenciar claramente ambas ventas.

Según la circular del Gobierno Civil, los almacenistas-frigoristas, armadores y tenedores de pescado congelado cuidarán que las cantidades vendidas lleguen al detallista mediante transporte frigorífico a la temperatura y grado higrométrico reglamentariamente establecidos.

Los organismos competentes vigilarán y exigirán el exacto cumplimiento de la normativa que regula la comercialización del pescado, dando cuenta al Gobierno Civil de las posibles transgresiones que pudieran observarse para su inmediata corrección. ■

### GUARDA DE PESQUERO MUERTO EN ACCIDENTE

CADIZ.—El guarda de un pesquero gaditano ha muerto a consecuencia de un accidente ocurrido en el buque, surto en este puerto.

El hecho ocurrió a primeras horas de la madrugada del día 12, cuando Francisco Lojo Tomé, de sesenta y seis años de edad, se encontraba registrando las distintas zonas del pesquero "La Chicharra", del que era guarda, y a causa de alguna falsa maniobra cayó al agua entre la borda del buque y el cantil del muelle.

A sus gritos de socorro acudió el guarda del pesquero "Pacolo", al que se encontraba abarloado "La Chicharra", y que poco antes había estado conversando con Francisco Lojo, al que logró rescatar del mar.

SUSCRIPTOR: Si cambia de domicilio y desea seguir recibiendo HOJA DEL MAR, debe comunicarnos tanto sus nuevas señas como las antiguas.

Inmediatamente, el herido fue trasladado al hospital de San Juan de Dios, pero cuando ingresó en el mismo ya había dejado de existir. ■

## HUELVA

### COLABORACION ENTRE EL PEMARES Y EL I. E. O.

HUELVA.—Ha visitado esta ciudad Carlos Vélez Vázquez, subdirector general de Flota y Pesca, bajo cuya presidencia se ha celebrado en la Casa Sindical una reunión de la Comisión de Dirección del Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Suratlántica (PEMARES).

Se acordó la realización de una amplia colaboración entre el Instituto Español de Oceanografía y PEMARES, así como tratar de propiciar un asesoramiento científico a los salineros de Cádiz con la finalidad de que puedan convertir sus actuales explotaciones en establecimientos de piscicultura.

Estas ayudas de tipo científico serán estudiadas por la Comisión ejecutiva del Plan, para que la labor divulgadora y promotora pueda alcanzar las máximas cotas.

### PESQUERO APRESADO EN ANGOLA

HUELVA.—Según noticias recibidas en esta ciudad, pese a que le fue precintada la radio de a bordo, los tripulantes del "Pesquero Onubense III", buque apresado por una fragata angoleña, se encuentran sin novedad en el puerto de Luanda, al que fue conducido el barco.

También se recibieron nuevas noticias del "Cep-sa IV", de esta misma base, apresado a primeros de enero y cuya tripulación se encuentra bien y tiene autorización para bajar a tierra a diario.

Parece ser que la detención de "Pesquero Onubense III" se produjo cuando el barco faenaba a unas cuarenta millas de la costa angoleña, e inmediatamente después de conocerse la noticia del apresamiento las autoridades españolas han iniciado las gestiones para la liberación del pesquero y sus tripulantes. ■

### RESCATA NAUFRAGOS PORTUGUESES

HUELVA.—Un total de cuarenta y ocho personas fueron recogidas en alta mar por el barco pesquero "Pesquera Onubense IV", según noticias llegadas a este puerto, donde tiene su base.

Cuando navegaba en aguas próximas a Angola descubrió luces de bengala, con las que se suele pedir auxilio en alta mar.

Inmediatamente el barco onubense puso proa hacia la zona, logrando encontrar dos botes salvavidas, en los que se hallaban un total de cuarenta y ocho hombres, entre ellos uno ya muerto, y otros siete con heridas de diversa consideración.

Los naufragos pertenecían al buque portugués "Braga", en el que se habían registrado una serie de explosiones, por lo que la tripulación se vio obligada a abandonarlo.

Tras recoger a los naufragos, y mientras se prestaban a algunos de ellos los primeros auxilios, el "Pesquera Onubense IV" se dirigió al puerto angoleño de Luanda, donde les dejó a salvo.

El "Pesquera Onubense IV" es un buque congelador perteneciente a la compañía de armadores onubenses Alvarez-Entrena. ■

### EL PESQUERO HUNDIDO EN EL PUERTO SERA VOLADO

HUELVA.—El barco pesquero "Tafanech", hundido el pasado 27 de enero en las proximidades de la barra del puerto onubense, va a ser volado, tras haber desistido la compañía de seguros de su rescate.

Al parecer, los técnicos de la compañía encontraron una serie de dificultades que llegan a hacer peligrosa la operación de rescate del buque, por lo que, a la vista de los obstáculos que el mismo está presentando para el tráfico en este puerto, sobre todo para los buques de gran calado, las autoridades portuarias han dado un plazo de cuatro días para proceder a su voladura.

El "Tafanech", perteneciente a la compañía armadora Vidser, S. A., se hundió tras chocar cerca de la barra con el mercante "María de los Angeles", en un falso desplazamiento de algunas de las embarcaciones a consecuencia de la fuerte mar reinante.

En principio se pensó en la posibilidad de rescatarlo, pero a la vista de las dificultades encontradas y de lo costoso de la operación se ha desistido de ello, optando por su voladura. ■

### COLISIONA CONTRA UN MERCANTE

HUELVA.—Un buque mercante y un barco pesquero colisionaron a la salida del puerto onubense, hundiéndose rápidamente la segunda de las embarcaciones, aunque no hubo que lamentar desgracias humanas.

El hecho ocurrió al salir del puerto de Huelva el buque mercante "María de los Angeles", tras haber realizado operaciones de carga y descarga en el mismo.

Cuando iba a cruzar el canal de la barra, y posiblemente a consecuencia de la fuerte mar reinante, choca con el barco pesquero "Tafanech", con base en este puerto, que se hundió rápidamente.

La tripulación del pesquero fue recogida por el propio mercante, que inmediatamente después varió su rumbo y regresó al puerto onubense, donde quedó nuevamente amarrado.

Como consecuencia de este accidente, tuvo que

quedar cerrada al tráfico la barra, al haberse interceptado la ruta hasta los muelles a través del canal.

Según parece, en principio, será la compañía aseguradora la que intente el rescate del barco hundido. En caso de no poder realizarlo se solicitaría la oportuna autorización para que sean los técnicos del propio puerto autónomo quienes lo intenten, a fin de dejar nuevamente restablecido el tráfico por la zona. ■

### BOTADURA DEL MAYOR ATUNERO ESPAÑOL

HUELVA.—El mayor buque atunero español construido hasta la fecha ha sido botado en el puerto onubense, y es el primero de una serie de tres que, por encargo de la empresa Congeladores Sur-Norte, acaba de terminarse su construcción en los astilleros de Huelva.

El nuevo atunero cuenta con un motor propulsor de 4.000 caballos y puede lograr una velocidad de 18 nudos. Mide 57 metros de eslora y tiene un registro bruto de 1.100 toneladas y 16 cubas, que cargarán 700 toneladas de atún. ■

### TRAGEDIA A 200 MILLAS AL NORTE DE LANZAROTE

El tercer oficial, Kalogeropoulos, uno de los heridos graves, en compañía de su esposa, Stella, única mujer que viajaba a bordo, y que resultó ilesa.



## EXPLOSION EN EL BUQUE-TANQUE "EXOTIC", CON OCHO VICTIMAS

Las Palmas de Gran Canaria. (De nuestro corresponsal).—Un grave accidente marítimo con seis desaparecidos y dos muertos ha habido que lamentar el pasado día 30 de enero a las 20,20 horas en la posición 31° 36' Norte y 11° 00' Oeste, a unas 200 millas al norte de la isla de Lanzarote. Protagonista de este hecho fue el petrolero-mineralero de bandera liberiana "Exotic", nave de 70.337 toneladas brutas, que cuando se dirigía en lastre desde el puerto francés de La Vera con destino a Sepetiba (en Brasil) sufrió una violenta explosión, localizada en el tanque número ocho, que obligó a los supervivientes a abandonar el barco, varios de ellos con quemaduras graves.

En el momento de producirse el accidente navegaba por la popa del "Exotic", procedente de Algeciras con destino a Las Palmas, el transbordador español "Juan March", al mando del capitán don Alejandro Sánchez Blasco, llevando a bordo cerca de un centenar de pasajeros. Por suerte, para los supervivientes del "Exotic", la explosión fue vista desde el barco español a modo de un gran hongo volcánico y rápidamente su capitán ordenó cambiar el rumbo con el fin de acudir al lugar del accidente.

—Llegamos —nos dijo el capitán— a los treinta minutos aproximadamente. Comenzamos a dar vueltas y sólo veíamos en el agua chalecos salvavidas con las luces encendidas pero ningún naufrago. El estado del tiempo era bastante malo, con mar gruesa y olas de unos seis metros. En una de las pasadas acertamos a ver un bote dentro del cual estaban los únicos supervivientes de la tragedia y que eran un total de 33, de los cuales ya había un muerto y otro falleció al subirlo a bordo. El bote estaba haciendo mucha agua y muy difícilmente podían haber aguantado los naufragos en esa situación si no acertamos a divi-

sar nosotros el accidente, porque no les dio tiempo para nada.

### UN HELICOPTERO CON UN EQUIPO SANITARIO EN AYUDA DE LOS HERIDOS

Nada más conocerse el accidente en Las Palmas se movilizaron todos los medios para atender a los supervivientes. Así, a las 11,30 horas del lunes 31 de enero salía desde el puerto de La Luz el helicóptero de "Helicosa" pilotado por el señor Macein, llevando de copiloto al señor Tosca, así como el doctor Pavillard Núñez y un sanitario, que llegaron hasta el "Juan March" para tratar de evacuar a los heridos más graves. Así consiguieron traer hasta Las Palmas al capitán del barco, Alecos Lampidonis, primer oficial Zojana Sotirius y el marinero Salmh Mwaffak, con los cuales llegaron sobre las 16'20 horas, siendo evacuados en unas ambulancias hasta una clínica local.

### LLEGADA DEL "JUAN MARCH" CON LOS NAUFRAGOS

Sobre las ocho de la tarde del lunes 31 de enero entraba en el

puerto de La Luz con los naufragos el transbordador español "Juan March". Entre los supervivientes que aún estaban a bordo figuraban también varios heridos, así como los dos muertos que habían sido recogidos. A bordo del barco fuimos atendidos por el segundo oficial y tercero de máquinas, que nos explicaron brevemente cómo se había producido el accidente.

—Creemos que éste se produjo al entrar en contacto dos planchas de las que cierran los tanques, produciéndose una chispa que originó la explosión. El mal tiempo reinante durante la travesía nos obligó a trasegar el lastre, y como el barco estaba desgasificando, de ahí vino la fatal explosión. Esta fue en el tanque número ocho, junto al puente, de ahí que los heridos tengan incrustaciones de cristales y cuerpos extraños, siendo la oficialidad la más afectada.

—En cuanto a los seis desaparecidos, ¿nos podrían dar algunos datos?

—Dos de ellos volaron en el momento de la explosión. En cambio, de los otros cuatro nada sabemos, porque no los vimos más, posiblemente no les dio tiempo de coger el otro bote de salvamento. Los desaparecidos son el radiotelegrafista Mehis Simos; el jefe de camareros, Aninos Ioannis; dos marineros, Piriotakis Georgios y Chesan Eggeri; un engrasador, Roumeli Otisadreas, y un ayudante de camarero, Vasilou Dimitrios. En cuanto a los fallecidos, son el jefe de cocina, Sagani Costas y el marinero Zahos Viron.

—La totalidad de la tripulación era de nacionalidad griega, a excepción de cinco miembros, que eran sirios. El barco había sido construido en el Japón y estaba navegando desde el año 1970. En Canarias había estado en Tenerife el 27 de febrero de 1973, para dejar un cargamento de crudo en la refinería de la Cepsa. Era un buque tipo mixto, ya que se adaptaba para transportar líquidos o sólidos como el mineral.

### EL "EXOTIC" EMBARRANCADO A LA ALTURA DE CABO SIN

Las últimas noticias que nos llegan sobre la situación del "Exotic" nos dicen que, empujado por los vientos del noroeste, ha embarrancado en la tarde del pasado día 1 de febrero a la altura de Cabo Sin, al norte de Agadir, con una ligera escora a babor. Por otra parte, la mayoría de los supervivientes ya han marchado desde Las Palmas con destino a Grecia, quedando en una clínica local únicamente tres tripulantes que son los que tienen heridas más graves y que necesitarán un mayor tiempo para recuperarse.

Por cierto, entre estos heridos se encuentra el tercer oficial —Kalageropoulos—, el cual iba en el "Exotic" acompañado de su esposa, única mujer que iba a bordo y que resultó ilesa afortunadamente, no así su esposo, que tiene graves quemaduras. ■ JUAN F. FONTE. (Fotos: C. QUESADA.)



Los naufragos del "Rápido", a su llegada a Las Palmas.

## LANZAROTE

### RESCATE DE LOS NAUFRAGOS DEL "RAPIDO"

ARRECIFE DE LANZAROTE.—A bordo de una balsa neumática fueron localizados sanos y salvos los seis naufragos del buque mercante "Rápido", desaparecido cuando navegaba entre los puertos de Arrecife y Las Palmas.

El buque, que salió del puerto lanzaroteño a las dos de la tarde del día 10 del mes de enero, conducía un cargamento de setenta toneladas de sal marina con destino a Las Palmas de Gran Canaria.

Los naufragos fueron descubiertos tres días después por el barco cementero "Islas número dos", a unas dieciocho millas de Punta Jandía, al Sur de la isla de Fuerteventura.

Se supone que el "Rápido" sufrió una vía de agua en su casco de madera, no dando tiempo a los tripulantes para utilizar la radio en demanda de auxilio, por lo que tuvieron que abandonar la embarcación a bordo de la balsa neumática en que fueron encontrados. ■

## LAS PALMAS

### LA FLOTA JAPONESA NO ABANDONA CANARIAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—La flota pesquera japonesa no abandonará, por ahora, el puerto de esta capital, según manifestó al "Diario de Las Palmas" el embajador del Japón en Madrid, Takaaki Keigowa, que estuvo en esta ciudad para pronunciar una conferencia sobre las relaciones económicas entre los dos países.

El señor Keigowa dijo en sus declaraciones que nunca oyó hablar del tema del abandono de los puertos canarios por parte de la flota pesquera de su país que faena en estas aguas. Agregó que los pesqueros nipones se abastecen de combustible, víveres y otras provisiones en el puerto de Las Palmas, donde han realizado, hasta ahora, una inversión de aproximadamente diez millones de dólares.

El embajador nipón señaló, por otra parte, que las relaciones políticas son excelentes entre los dos países, sin que exista problema alguno en ese sentido. ■

## CAMPAÑA OCEANOGRÁFICA

LAS PALMAS.—La campaña oceanográfica denominada "Operación Nautilus" dará comienzo en aguas de las islas, con una duración aproximada de quince días, con objeto de conocer las circunstancias ambientales marinas de todo el archipiélago y calibrar la eficacia del instrumental de investigación del "Nautilus" y del avión que colaborará en el trabajo.

La investigación se llevará a cabo por ocho científicos, al frente de los cuales se encuentra el profesor Ballester, miembro del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, quien clasificó como lo más interesante de esta experiencia la colaboración de las fuerzas aéreas y navales en una campaña de investigación, lo que indica que cada vez se presta mayor atención a la investigación en nuestro país.

Según informa en "Diario Las Palmas", se trata de un objetivo de trascendencia internacional, como es preparar el camino para que España disponga de la proyectada estación receptora de información vía satélite, que actualmente interesa a Francia. ■

## SIMPOSIO DE DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO

### ZONA ECONOMICA DE 200 MILLAS PARA EL ARCHIPIÉLAGO CANARIO

- Fue una de las conclusiones adoptadas, tras el estudio de siete ponencias, en las que intervinieron un centenar de especialistas.
- También se propuso una línea mediana para separar las Islas de Lanzarote y Fuerteventura de la costa marroquí.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Durante los días 21 y 22 de enero ha tenido lugar en la isla de Gran Canaria la celebración de un "Simposio Internacional de Derecho Marítimo" organizado por la Universidad Internacional de Canarias y contando con el patrocinio de la Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. El acto de clausura y la lectura de las conclusiones tuvo lugar en la isla de Lanzarote el día 23 en una sesión celebrada en la Escuela Oficial de Náutica y Pesca situada en Arrecife.

El marco elegido para el desarrollo del Simposio en Gran Canaria fue la Residencia Universitaria de Monte Coello a pocos kilómetros de la capital. En el mismo participaron un centenar de especialistas llegados desde diversos puntos del extranjero y también el grupo más numeroso, procedente de la Península.

La primera ponencia versó sobre "Derecho de pesca: intereses españoles y soluciones del problema". La misma fue presentada por don Julio González Campos, catedrático de Derecho Internacional de la Universidad de Oviedo, quien resaltó la necesidad de una política coherente del Estado español en materia pesquera, tanto en el aspecto interno como en el externo en materia internacional. También esta ponencia fue presentada por don Luis Ignacio Sánchez Rodríguez, adjunto interno de dicha cátedra, que resaltó que parecía oportuno que "España establezca, en fecha inmediata, una zona exclusiva de doscientas millas en su litoral, corrigiendo además el sistema de líneas en base al decreto 627/1976 para dar unidad a las islas y las aguas del Archipiélago canario".

La segunda ponencia estuvo a cargo del doctor O'Connell, de la Universidad de Oxford, que desarrolló el tema de los "Mares archipiélagos" y que es también asesor jurídico de Las Bahamas. Destacó que, de acuerdo con el texto único de la III Conferencia del Mar, Canarias quedaba fuera al estar considerada como un archipiélago dependiente de un Estado, pero no obstante cabían dos posibilidades: o se modificaba el indicado texto o el propio Gobierno español hacía una declaración haciendo ver la existencia de un mar archipiélagico para Canarias.

La tercera ponencia estuvo a cargo de don José Luis Azcárraga y Bustamante, catedrático de Derecho Internacional de la Universidad de Santiago, que abordó el tema de "Plataforma Submarina y fondos marinos". Entre otros puntos de su disertación cabe resaltar este párrafo: "Degradadamente, la Naturaleza no ha dotado de una extensa plataforma a las islas Canarias, por ser éstas las cúspides de ciertas estribaciones dependientes de la cordillera submarina que atraviesa de Norte a Sur el océano Atlántico". También defendió la necesidad de un mar archipiélagico en Canarias y de una zona económica exclusiva de doscientas millas para la exploración, pesca y adquisición de otros recursos del mar, de su fondo y de su subsuelo, refiriéndose también especialmente a la línea mediana con Marruecos como solución a la separación de aguas entre las islas orientales, Fuerteventura y Lanzarote, con la costa africana. Sobre este punto hay que resaltar la intervención del director del Laboratorio Oceanográfico de Canarias don Carmelo García Cabrera, quien puntualizó que si se aplica la "línea mediana" con Marruecos una gran parte del banco pesquero seguiría estando en manos de España.

La cuarta y última ponencia de la primera jornada trató sobre las "Negociaciones Pesqueras" y la abordó don José Luis Messegueur, asesor jurídico de la Dirección General de Pesca, dividiendo su charla en cinco grandes apartados: consideraciones históricas; criterios de negociación; cooperación científica, técnica y económica; su contenido; convenios de pesca y negociaciones pendientes. Precisamente en estos dos últimos apartados se estudiaron los convenios suscritos por España y se dio una referencia de las negociaciones que se mantienen en la actualidad con los Estados Unidos, Noruega y Comunidad Económica Europea.

#### SEGUNDA JORNADA: TRES PONENCIAS

En la segunda jornada del Simposio se abordaron tres ponencias. La primera trató de la "Preservación del medio marino y lucha contra la contaminación marina". Estuvo a cargo de don José Antonio de Yturriaga Barberán, que se refirió al Derecho Internacional actual donde analizó toda la problemática desde los viejos tiempos a la última Conferencia Internacional sobre el Mar. Resaltó que los buques de arrastre perjudican a los fondos marinos, también los dañinos detergentes y la contaminación mercurial que en Canarias comienza a preocupar.

La segunda ponencia estuvo a cargo de don Enrique Mappelli, director de la asesoría jurídica de "Iberia", que trató el tema de "Navegación aérea". En una clara exposición explicó con amplitud en qué consistía el nuevo Derecho Aeronáutico, cómo se gestó, los espacios aéreos y, además, la forma en que se preparan los convenios.

La última ponencia del Simposio corrió a cargo de don

Juan Yáñez Barnuevo, de la asesoría jurídica internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores, quien habló sobre "Investigación Oceánica". El ponente inició su disertación refiriéndose a las interrelaciones entre la investigación oceánica y el Derecho del Mar para hacer algunas precisiones conceptuales sobre la definición amplia de "investigación científica-marina" y los problemas de delimitación y diferenciación. Por último llegó a una conclusión: de la libertad de investigación oceánica a un régimen de mayor control por los Estados, individual y colectivamente.

En el coloquio que siguió a esta ponencia cabe destacar la amplia intervención del director del Laboratorio Oceanográfico de Canarias, don Carmelo García Cabrera, quien señaló que los problemas de las pesquerías canarias, de las investigaciones y de todo lo relacionado con el mundo pesquero tenían que resolverlo los propios canarios. También destacó la necesidad de modificar los barcos de la provincia de Las Palmas, ya que todas las embarcaciones son de arrastre, con la diferenciación de que en Tenerife la pesca es de superficie. Por último hizo ver que si otros países aprovechan las aguas de Canarias, los canarios deben dedicarse a ellas y no adquirir, como ha ocurrido en Las Palmas, pesca traída por pesqueros japoneses y lograda en las propias aguas de las islas, abonando por ella elevados precios.

#### CLAUSURA DEL SIMPOSIO EN LANZAROTE

El domingo 23 de enero todos los congresistas se trasladaron hasta la isla de Lanzarote, donde tuvo lugar la clausura del Simposio. Para ello se eligió el marco de la Escuela Oficial de Náutica y Pesca e intervinieron el director de la Universidad Internacional de Canarias, don Manuel Medina, presidente de la Mancomunidad de Cabildos, don Lorenzo Olarte y rector de la Universidad de La Laguna, don Antonio Bethencourt. Cabe resaltar de estas intervenciones cómo el presidente de la Mancomunidad dijo que estaba dispuesto a dar la batalla para que esa Universidad de Pesca que se desea crear en nuestro país se ubique en Lanzarote. También señaló que próximamente llevará al seno de la Mancomunidad que preside un proyecto de "Plan Regional Pesquero" y que la motivación del Simposio no era otro que "cargar de razones" a las islas para continuar insistiendo en Madrid sobre cuestiones tan vitales como las pesqueras y las del mar territorial. En el acto de clausura y antes de las palabras de don Lorenzo Olarte, intervino el vicedecano del Colegio de Abogados de Las Palmas, don Bruno Naranjo Montesdeoca, quien leyó las conclusiones elaboradas con el asesoramiento de diversos ponentes y que brindaba a la Administración nacional y regional y a la población de las islas en general. He aquí resumidas las conclusiones que se adoptaron:

1.º Las Islas Canarias forman una entidad geográfica, histórica, económica y política constituida por las aguas y las islas del Archipiélago. Para ello hace falta que el Gobierno establezca bases de líneas rectas de acuerdo con la vigente Ley sobre Mar Territorial.

2.º Como elemento fundamental para asegurar el desarrollo económico de Canarias, se considera indispensable y urgente el establecimiento de una zona económica exclusiva de 200 millas náuticas, medidas a partir de las líneas de bases señaladas en la conclusión número 1.

3.º El Estado español deberá iniciar las oportunas negociaciones para delimitar la Zona Económica Exclusiva de Canarias, con las zonas establecidas en el vecino litoral de África, y a partir del principio de Línea Mediana.

4.º Para adecuar los recursos de la Zona Económica Exclusiva de Canarias deberán adoptarse medidas apropiadas para la investigación científica, la conservación de los recursos, la prevención de la contaminación y la reestructuración del sector pesquero.

5.º Canarias necesita que en los convenios internacionales de pesca que negocie España se tengan en cuenta los intereses y necesidades totales de la región y se asegure la presencia de la flota canaria, de una forma estable, en aquellos caladeros del litoral de África en que ha venido faenando habitualmente desde siglos.

6.º Por su situación geográfica, Canarias puede lograr una contribución económico social, constituyéndose en base para las flotas de otros países, a cuyo fin es necesario mejorar las instalaciones portuarias existentes con las construcciones de puertos, especial y totalmente dedicados a la pesca.

7.º La normalidad de la navegación aérea procedente de Canarias exige el estudio de las medidas sobre posibles apoyos internos, así como una política de "cielo abierto" para el Archipiélago. ■ Juan F. FONTE.

# APUNTES PARA UN ESTUDIO SOBRE EL ORIGEN DEL ANCLA

LOS diccionarios suelen definir el vocablo ancla como referido a una "pieza especial de hierro que se emplea para afianzar las embarcaciones a sus fondeaderos". Las anclas están compuestas de varias piezas: cepo, arganeo, zuncho, caña, pico de loro, uña, mapa, brazo y cruz. (Ver figura 1.)

Pero estas son las anclas que emplean los modernos navíos de nuestro tiempo. Fueron necesarios muchos miles de años de navegación para llegar al descubrimiento de este tipo de anclas como la de la figura 1. Las primeras anclas que utilizó el hombre primitivo en sus embarcaciones fueron las anclas de piedra. Una sencilla piedra a la que ataban una cuerda y que lanzaban al agua en aquellos lugares donde deseaban fondear sus embarcaciones para la pesca (1). Todas las talasocracias del Mediterráneo utilizaron en su época diversos tipos de anclas de piedra. Igualmente los habitantes de los palafitos del centro de Europa, así como los nórdicos y los antiguos habitantes de las islas Británicas. En Irlanda y Cornualles aún se utilizaban hasta hace unos años anclas de piedra y madera, extremadamente semejantes a las empleadas por los

marineros gallegos en las gamelas (2). (Figura 2.)

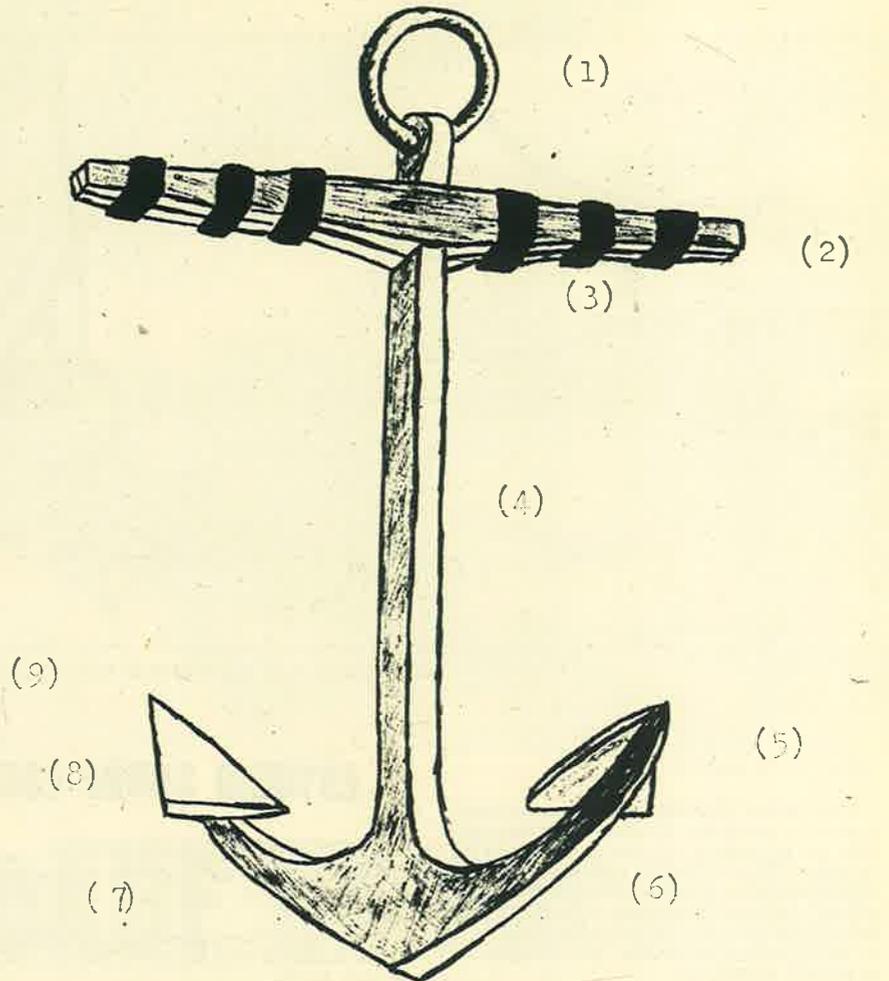
Los egipcios utilizaban piedras con forma piramidal y base plana, con un orificio en la parte superior para atar el cabo. Estas anclas las llevaban sobre cubierta, según se ve en los numerosos relieves y en los modelos de la época que de estas embarcaciones se conocen (figura 3). Estas primitivas anclas de piedra podrían clasificarse en tres grupos:

A.—Simples piedras utilizadas como anclas, a las que se les ata una cuerda.

B.—Piedras piramidales o con forma triangular (generalmente fenicias) con orificio en la parte superior para el cabo.

C.—Anclas de piedra y madera, que se pueden utilizar igualmente en fondos arenosos o rocosos. El ancla de piedra sin brazos de madera, si no es lo suficientemente pesada para el tamaño de la embarcación, es poco práctica en fondos arenosos, ya que tiende a desplazarse al no encontrar agarre (3).

Las anclas construidas con piedra y madera, como la "poutada" de la gamela (figura 2), son sin duda de origen prehistórico. Es realmente notable que en las costas del Noroeste de Irlanda, así como



(1) Arganeo. (2) Cepo. (3) Zuncho. (4) Caña. (5) Mapa. (6) Brazo. (7) Cruz. (8) Uña. (9) Pico de loro.

en Galicia, se haya conservado hasta nuestros días. El ancla formada por una piedra a la que se le ata una cuerda es evidentemente el tipo más primitivo de ancla que se conoce. En unas excavaciones que se efectuaron en un poblado de palafitos de un lago de Suiza, se encontraron varias anclas de piedra de este tipo, iguales a las empleadas en las gamelas de La Guardia; posiblemente pertenecían a las piraguas monóxilas de los primitivos habitantes de los lagos de Suiza (4). También se asemeja este tipo de ancla al utilizado hasta principios de este siglo en el Oeste de Cornualles, en la zona de Whitsand (5). La razón por la cual aún se continúa utilizando el ancla de piedra en las gamelas, se debe en primer lugar a lo fácil de su construcción, ya que no se necesita ninguna herramienta para hacerla; basta con una piedra y una cuerda. Su construcción está, por lo tanto, dentro de la tecnología naval más primitiva. La causa secundaria de su larga pervivencia es la pobre economía del marinero que utilizaba la gamela, aunque hoy en día ya no lo es tanto, y el resultado práctico que este tipo de anclas tiene, de sobra probado por todas las generaciones anteriores.

Los navegantes fenicios también utilizaban anclas de piedra. En el templo fenicio de Los Obeliscos, en Byblos (costa Norte del Líbano), se encontraron numerosas anclas de piedra cuyo peso variaba entre los 20 y los 200 kilos. Todas eran de forma triangular o curvadas en la parte superior, con un orificio para la cuerda. Se fechan alrededor del año 1900 a. de C. Se parecen a las anclas utilizadas por los egipcios. Su diferencia está en que las anclas egipcias de piedra eran de forma piramidal y podían mantenerse de pie, cosa que no es posible con las fenicias por ser su base demasiado estrecha.

Las anclas han tenido ya desde tiempos remotos un significado simbólico o religioso, de ahí que no deba sorprendernos el encontrar un ancla en tierra firme, a veces lejos de la costa. Su significado simbólico no debe extrañarnos, pues debemos tener en cuenta la decisiva importancia que el ancla tiene cuando las embarcaciones son sorprendidas por una tormenta. Lo único que puede librarlas de su destrucción contra las rompientes de la costa es precisamente el ancla.

Son muy numerosas las referencias clásicas acerca de anclas dejadas como ofrendas en templos y lugares sagrados.

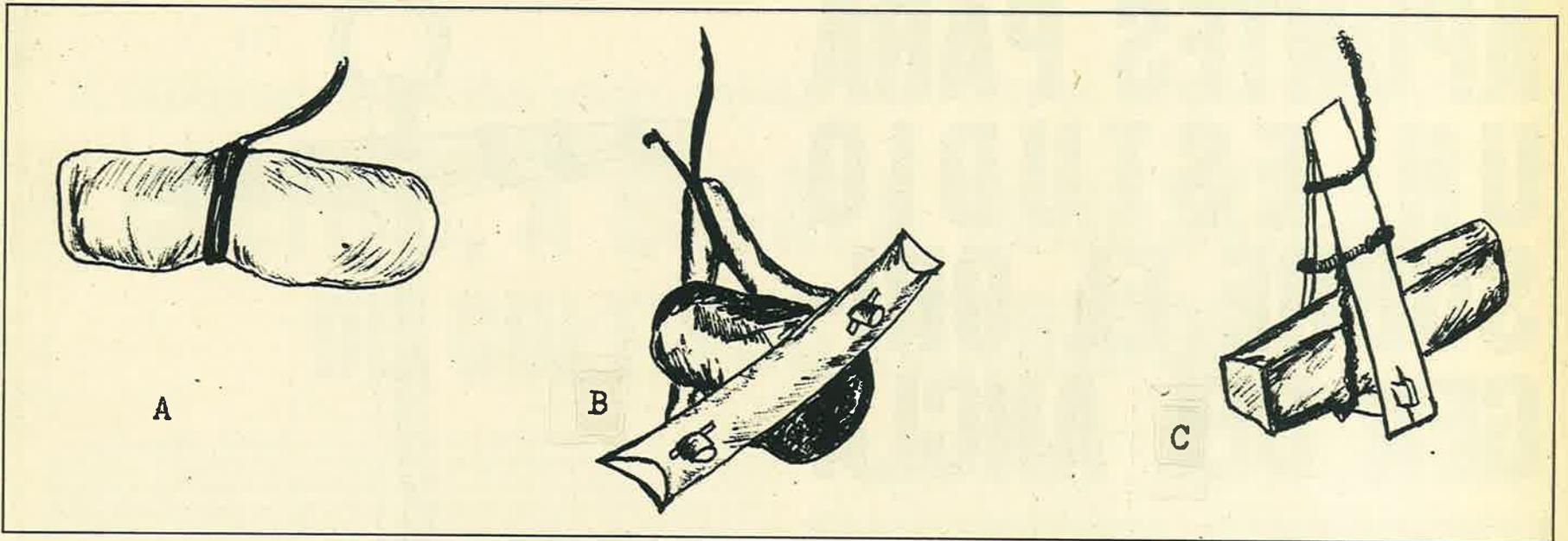
Los escritores romanos muchas veces hacen referencia a las anclas como símbolos de riqueza y otras ideas en relación con el comercio. Para los griegos, el ancla era un símbolo de esperanza. Este mismo valor simbólico se siguió conservando durante toda la Edad Media con el Cristianismo, para el que el ancla es símbolo de firmeza, esperanza y salvación. La dedicación de anclas a divinidades era una costumbre tradicional entre los pueblos navegantes del Mediterráneo. Apollonio de Rodas, en su Argonáutica (libro 1, línea 950), relata cómo Typhis, el timonel, aconsejó a los argonautas que dejaran como ofrenda en una fuente sagrada una pequeña ancla de piedra que llevaban (6). Antiguamente, en Irlanda también existía esta costumbre de dejar en los templos anclas como ofrendas a la divinidad, a la que se invocaba protección. En Clare Island (costa Noroeste irlandesa), en Toberfelabreed, se encontraban hasta hace unos años en la capilla de Santa Brígida dos bloques de piedra circular que habían sido antiguas anclas quizá ofrendadas por algún pescador que se libró de un naufragio (7).

Desde los tiempos remotos de la Prehistoria, el hombre ha utilizado las rutas marinas para efectuar sus desplazamientos en busca de nuevas tierras de pastoreo, de yacimientos de metales o de territorios fértiles donde establecerse. Nacieron así las bases de las posteriores relaciones comerciales entre los pueblos marítimos que comerciaban con sus productos. Pueblos navegantes del Mediterráneo iban, muchos siglos antes del nacimiento de Cristo, hasta las Islas Británicas en busca del preciado estaño de Cornualles o el oro de Irlanda. Durante estas navegaciones, muchas embarcaciones se hundieron o se estrellaron contra los peligrosos promontorios que bordean las costas de Galicia. Sabemos todavía muy poco de las naves de estos antiguos navegantes. El hallazgo submarino de una simple ancla de piedra o metal nos daría valiosísima información sobre esas primitivas rutas de navegación que seguían los navegantes del Mediterráneo. Igualmente, el hallazgo de una vieja ancla en tierra firme sería enormemente interesante para esclarecer el significado religioso que tenía esta utilísima pieza imprescindible en todas las embarcaciones.

(Sigue)



Modelo de embarcación egipcia. XII Dinastía (1800 a. de C.). Al pie del mástil puede verse una pequeña piedra piramidal que representa el ancla (Museo Británico).



A: Cornualles (Whitsand Bay. Según Morton Nance). B: Cornualles (según Morton Nance). C: Irlanda (islas de Aran).

(Viene de la página anterior.)

Confiamos plenamente en las investigaciones que sobre el tema de la navegación en el pasado se están iniciando en Galicia, conjuntamente con las incipientes excavaciones submarinas de antiguos pecios, que suministrarán valiosísima información sobre el apasionante tema de la navegación primitiva. ■ **FERNANDO ALONSO ROMERO.**

## ESTUDIO SOBRE LOS ORIGENES DEL ANCLA

### REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) F. Moll, *The History of the Anchor* (The Mariner's Mirror, vol. XIII. Pág. 293. 1927).
- (2) Morton Nance, *Sea-Stones and Killicks in West Cornwall* (The Mariner's Mirror, volumen III. 1913).
- (3) Honor Frost. *From rope to chain. On the development of Anchors in the Mediterranean* (The Mariner's Mirror, vol. 49. N.º 1. 1963).
- (4) Mensch und die Erde, vol. X. Cita de F. Moll, *The History of the Anchor* (Op. cit. Página 317. Figura IX, 4).
- (5) Morton Nance, *Sea-Stones and Killicks in West Cornwall* (The Mariner's Mirror, vol. III. 1913. Pág. 296).
- (6) Honor Frost. *Stone-Anchors as indications of early trade routes* (Actes du colloque international D'Historie Maritime. 1970. Página 57).
- (7) T. J. Westropp. *Clare Island Survey. History and Archaeology* (Proceedings of the royal Irish Academy. Vol. XXXI. Section I. Dublin, 1911-15. Pág. 25).



Anclas de piedra de la gamela gallega.

LIBROS

UN CAPITULO DE AZORIN SOBRE EL MAR

José Martínez Ruiz, Azorín, nació en Monóvar (Alicante), el 8 de junio de 1873, y falleció en Madrid, el 2 de marzo de 1967, en su piso de la calle Zorrilla, 21. Fue enterrado en la Sacramental de San Isidro.

Azorín hizo sus estudios con los Escolapios de Yecla. Después, con no mucho éxito, cursaría la carrera de Leyes en las Universidades de Valencia, Granada y Salamanca (donde conocería a Unamuno).

Alrededor de 1898 iniciaría, de una manera ya seria, sus colaboraciones literarias en diversos periódicos, alcanzando su mejor momento entre los años 1902 y 1905, con la publicación de "La voluntad", "Antonio Azorín", "La ruta de don Quijote", "Los pueblos", etcétera. Fue corresponsal en la primera guerra mundial, encontrándose en París, en 1918, con nuestro don Ramón del Valle-Inclán, quien alardeaba de sus hazañas en el campo de batalla (también como corresponsal).

En 1973, con motivo de celebrarse el primer centenario de su nacimiento, se le tributaron numerosos homenajes en toda España.

"CASTILLA".—En 1912 publicaría Azorín este libro, "el más acabado y personal de Azorín como escritor y como artista", a juicio de don Julio Casares. Es la obra que contiene, seguramente, las mejores páginas del eximio alicantino. La dedicó a Aureliano de Bernete, "pintor maravilloso de Castilla".

Acaso lo que más sorprenda de esta obra, dedicada a la luz y al alma castellana, sea la nostalgia repentina que el autor siente por el mar. A la vista de la enorme vastedad del paisaje, piensa que "no puede ver el mar la solitaria y melancólica Castilla. Está muy lejos el mar de estas campiñas llanas, rasas, yermas, polvorrientas..."

Recuerda, mirando, que el Cid llevaría a su mujer y a sus hijas a Valencia, para que pudieran ver el mar, que nunca habían visto. También, más tarde (anotamos nosotros) Cervantes llevaría a don Quijote y Sancho hasta Barcelona, por parecido motivo. "Vemos los puertos populosos —escribe— cuajados de barcos de todos los tamaños y de todas las naciones, con el bosquejo de sus velámenes, con las proas tajantes, con las recias chimeneas..."

Sin renunciar a su raíz levantina, impresionista y pictórica, nos hablará bellamente del mar azul, iluminado, del mediodía, y del mar negro, que no se ve, de la noche oscura. "Sabemos que aquí, a nuestros pies, en lo hondo de este acantilado, comienza la extensión infinita". Es una visión, naturalmente, de artista, de ese escondido acuarelista de palabras que Azorín llevaba dentro.

"¿Cómo es el mar? ¿Qué dice el mar? ¿Qué se hace en el mar?", se va preguntando a cada paso. "El mar se aleja inmenso, azul, verdoso, pardo, hacia la inmensidad".

Sin embargo, hijo de su generación (la del 98) cierra la página de este capítulo, como una ventana fresca que mira hacia el mar, porque sus ojos de español de entonces se le vuelven a la llanura polvorienta de Castilla... ■ JOSE ASENJO SEDANO.



PINTURA

LOS ESTADOS UNIDOS, EN LA PINTURA DE MARINAS DEL SIGLO XVIII

Dos insignes pintores de origen americano, Benjamin West y John Singleton Copley se destacaron en este siglo bajo la influencia del impulso romántico, que tanto en la literatura como en el arte influyeron en la expresión y actitud de los artistas europeos, para la representación de los acontecimientos históricos más relevantes de su época.

Benjamin West, nacido en Springfield en el año 1738, cuando los Estados Unidos aún no constituían una nación independiente, y muerto en Londres el 11 de marzo de 1820, era miembro de una familia cualquiera, y a la muerte de su madre, en 1760, cuando ya en su país natal se distinguía como un magnífico pintor de retratos, se trasladó a Roma por consejo de unos amigos allí residentes y también compatriotas que le ayudaron y sostuvieron al principio de su estancia en Italia, pagándole sus gastos de estudio en Florencia, Venecia y Bolonia. Recibiendo unos y otros muchas de las obras que allí realizara, en compensación de los cuantiosos gastos de su dilatada carrera de perfeccionamiento en las ciudades italianas.

Tres años más tarde, en 1763, se fue a Londres con intención de pasar únicamente unas cortas vacaciones antes de su vuelta a América, que pensaba había de ser definitiva. Pero la agradable acogida que se le dispensó en la metrópoli inglesa le hizo decidir establecerse allí definitivamente.

Hasta tal punto llegó su prestigio y su fama como artista, e incluso la gran demanda de obras que le retenían en la capital británica, que tuvo que hacer venir a su prometida americana para casarse en Londres con ella.

Su continuo éxito trascendió a oídos del Rey Jorge III, quien le encargó obras como "La muerte del general Wolfe", que puede admirarse en el museo Grosvenor de Londres. Obra maestra de West, en la que introdujo el realismo de los vestidos contemporáneos, dentro del carácter de la pintura histórica, con tal fuerza de expresión, que le hizo destacar como el pionero del romanticismo inglés.

Pintó también marinas de gran valor, como "La batalla de los Cinco Días", en el cabo La-hoge, cerca de Cherburgo. Una reconstrucción

de los hechos del año 1692 entre los buques franceses y las flotas combinadas de Holanda e Inglaterra, que, para pintar y ambientarse sobre tales acontecimientos, un almirante inglés le embarcó en un navío a fin de que con el mayor realismo tomara apuntes y realizara bocetos sobre los efectos de los disparos de los cañones sobre otros navíos ya apresados, los contrastes de las llamas de la pólvora sobre la oscuridad de la noche y los brillos de las espadas batiendo al enemigo.

Aunque West, en realidad, no creó una escuela sobre los cimientos de su cromática y expresiva pintura, sí influyó decisivamente en la generación de los pintores ingleses que le sucedieron, dando un verdadero impulso romántico característico de la época.

John Singleton Copley, nacido en Boston (actualmente USA) el 3 de julio de 1737 y muerto en Inglaterra en 1816, fue un verdadero precursor de la era romántica en Gran Bretaña, donde se trasladó en 1775 tras haber conseguido un extraordinario éxito en su país natal por su retrato "Niño con una ardilla", retrato de su hermano Enrique, que presentó en la Real Academia de Bellas Artes de Londres y que fue galardonado con un rotundo primer premio.

Perfeccionó sus estudios en Parma y Roma, siendo elegido en esta última ciudad asociado a la Real Academia en 1776, y miembro efectivo posteriormente en 1779.

Adoptó el estilo de Benjamin West, exaltando sus excelentes cualidades artísticas. Un ejemplo vigoroso de ellos es "El sitio y socorro de Gibraltar", pintado en 1782, y que se conserva en la Tate Gallery de Londres, donde Copley destaca la conmemoración de los combates de la flota inglesa contra las flotas combinadas de Francia y España.

Como hizo West, Copley describió en su obra la lucha de los hombres entre la confusión de mástiles abatidos por las balas de los cañones navales, las velas destrozadas y quemadas por el fuego artillero, los botes hundidos y los marineros ahogándose ante las órdenes de los oficiales que dirigían la acción, con un realismo y dramatismo inigualables. ■ ESTEBAN ARRIAGA.

CINE

RENOVAR LOS GENEROS

En el espectador de cine hay de siempre una tendencia innata a gustar de lo conocido y a insistir en un tipo determinado de cintas que, por unos motivos u otros, son de su agrado. Por ese motivo, en toda su existencia, el número de géneros realmente importante que ha tenido el séptimo arte es ciertamente limitado y una y otra vez se vuelve a las mismas temáticas y tratamientos.

Ante este fenómeno, la renovación de un género resulta peligrosa de abordar para los autores, ya que con facilidad pueden traicionarse las más sólidas constantes de éste, o caer una superficial desmitificación que quede en exceso fácil.

Los géneros del cine marítimo se resienten de este mismo problema de ausencia y dificultad de renovación, y los films de piratas, de guerra, de aventuras o cualquier otro tipo tienen sus momentos álgidos y sus momentos de decadencia, pero en escasas ocasiones abordan con valentía una transformación a fondo de sus esquemas creacionales que les permitan dar vida y sabia nueva a un material ya conocido por los espectadores.

Por todo ello, y sin significar ningún hito trascendental o tener excesiva calidad en sí, destaca y llama la atención un título que en estas pasadas navidades y todavía en los momentos actuales se está viendo en las pantallas españolas. Nos referimos a "El corsario escarlata", una moderna producción norteamericana que en su título original, "The pirate", resultaba más claro y directo.

Dirigida por un realizador casi desconocido y de escasa experiencia, como es James Goldstone, con un buen equipo técnico, en el que destaca la partitura musical de John Addison, "El corsario escarlata", podría fácilmente incluirse en ese género conocido y estimado del "cine de piratas", pero dentro de él aporta algunas novedades curiosas y dignas de atención para el aficionado que de alguna manera u otra gusta del cine relacionado con el medio marítimo.

Así, estamos ante un cine dinámico cien por cien, que acumula un ritmo narrativo a veces increíble, que nos da lances, duelos, rascates y luchas constantes, y que nos trae todo teñido de un sentido levemente irónico y distanciado. Pero junto a este material que podríamos llamar clásico en el género, también la cinta aporta novedades.

En este capítulo, cabría señalar unos toques eróticos insólitos en un cine de este corte: estos piratas no sólo luchan y desfacen entuertos, sino que buscan tiempo libre para llenar su barco de mujeres y organizar unas orgías ciertamente muy poco usuales en las infantiles cintas que antaño tenía este género. Y el "malo" de turno se nos presenta con unas características de sadismo y perversión más rebuscadas de lo normal y también insólitas en su género.

En definitiva, para el buen aficionado al cine del mar, este "El corsario escarlata" puede resultar un film clásico de piratas en su esquema general y en su andadura argumental, pero no podrá ignorar la presencia de datos, tratamientos y referencias que están intentando renovar ese género sin traicionar sus esquemas básicos y fundamentales. ■ JUAN-FABIAN DELGADO.

# PROTAGONISTA: LA MAR

## FILATELIA



## CUATRO SELLOS CON LA EFIGIE DEL REY Y SEIS CONMEMORATIVOS

A lo largo del mes de febrero corresponden seis sellos de tipo conmemorativo, repartidos de la siguiente forma: 1.º Día 10: VII centenario de la muerte del Rey don Jaime I el Conquistador, valor 4 pesetas, y tirada de 8.000.000 de ejemplares; 2.º día 22: Serie de Personajes españoles 1977, dedicada a Jacinto Verdaguer, Miguel Servet, Pablo Sarasate y Francis Tárrega, con valores de 5, 7, 12 y 50 pesetas, siendo las tiradas para cada uno de ellos de 10.000.000 de unidades, y 3.º sello dedicado a las Sociedades Económicas de Amigos del País, con precio de 4 pesetas y tirada de 8.000.000 de piezas.

Por otra parte, y de acuerdo con la Orden del Ministerio de Hacienda de fecha 25 de enero, publicada en el "Boletín Oficial del Estado" del día 31 de dicho mes, se dispone la ampliación de la serie general con la efigie de S. M. el Rey don Juan Carlos I, por medio de las tasas de 0,10, 0,50, 1 y 4 pesetas. Naturalmente, por ser efectos de la serie general vigente, sus tiradas son ilimitadas en tanto sirvan para los servicios de correos y se disponga su estampación. Por lo tanto, poco a poco van saliendo nuevos signos postales con la efigie del Rey. Para un futuro más o menos próximo o lejano se pondrán a la venta y circulación nuevos sellos, y entre ellos habrá uno de 100 pesetas. Este efecto, por razones de cuantía y seguridad, se estampará en grabado en acero o calco-grafía, como es su nombre técnico. Por lo tanto, será la primera vez que en España se haga un sello de esta cuantía, la cual es absolutamente necesaria a la vista de las actuales tasas de correos.

### SELLOS DEDICADOS A LA TEMATICA DE LA MAR

Este mes pocos sellos podemos referenciar en este capítulo, pues que conocemos sólo está un efecto hecho por Francia, de valor 1,45 francos, dedicado a la inauguración del Museo del Atlántico, el cual ha sido ubicado en el llamado Fuerte de Saint-Louis, sito en la rada de Lorient. Como en uno de los muelles de este Museo se conservarán amarrados varios buques de diferentes épocas, uno de ellos, un velero llamado "Duchesse Anne" n figura en el dibujo de este signo, junto a una vista aérea de la fortaleza.

Además, Yugoslavia y en la serie denominada Alegría de Europa, van dos sellos de 4,90 y 8 dinares, cuyos dibujos han sido hechos por niños de las escuelas primarias. En el de 4,90 dinares figura un submarino.

### OFERTA DE MATERIAL FILATELICO

Cuba: XX aniversario (1686/88), 56. Desarrollo de la industria pesquera (1827/32), 48. El Cosmos del futuro (1756/61), 60. Conchas marinas (1709/15), 72. Centenario del sello mamí (1809), 12. VIII Congreso Sindical



Mundial (1723), 16. Pintura 1973 (1690/96), 68. Centenario de la Unión Postal Universal (1762), 27. Conquista del espacio (1665/71), 64. Olimpiada de Munich (1641/47), 64. Día del Sello (1763/66), 42. XV aniversario del triunfo de la rebelión (1729/32), 64. Comité Deportivo de los Ejércitos amigos (1767), 3. CLXXV aniversario del nacimiento de Felipe Poey (1768/72 y HB. 41), 115. X aniversario del Instituto de Aeronáutica Civil (1799/803), 31. Campeonato Mundial de Boxeo Aficionado (HB 43), 42. LXXV aniversario de Rubén Martínez Villena (1816), 3. L aniversario de la Orquesta Filarmónica (1774/78), 44. Historia del béisbol (1804/08), 31. Salvador Allende (1793), 15. Campeonato de Alzamiento de Pesas (1701/07), 58. Camilo Cienfuegos (1811), 3. Pintura 1975 (1820/25), 42. Orquídeas (1791/98), 38. Visita de Breznev (1754/55), 52. Fauna extinguida (1788/92), 36. Pintura 1974 (1747/52), 60. Instituto Cubano del Petróleo (1813), 3. Pintura 1974 (1820/25), 42. Juegos Centroamericanos y del Caribe (1740/45), 60. Conferencia de Aduanas de los Países Socialistas (1810), 27. XXV aniversario de la fundación del Came (1753), 32. Centenario de Manuel de Céspedes (1746), 16. Centenario de Ignacio Agramonte (1674), 16. Lenin (1739), 32. Día Mundial de la Salud (1664), 12. Instrumentos musicales folklóricos (1618/20), 59. Pintura 1973 (1649/55), 64. Poliomiélitis (1663), 4. V aniversario del Día del Guerrillero (1615/17), 66. Serie deportiva (1633/39), 72. Ayuda a Venecia (1630/32), 67. Campeonato de béisbol aficionado (1533/35), 130. Campeonato de béisbol aficionado (sellos nuevos, 1533 y 1535), 108. Mariposas (1605/11), 88. Pintores cubanos (nov.), 46. Exposición filatélica nacional (1621/22), 64. Concurso de canción infantil (1585), 8. Día mundial de la salud, 1972 (1571), 22. Simposio contra el genocidio (1582/84), 68. Día del Sello (1573/74), 60. Eduardo Agramonte (1563), 10. Unicef (1539), 24. Conquista del Cosmos (1564/70), 80. Perucho Figaredo (1442/43), 44. Orquídeas (1556/62), 92. Servicio de radiodifusión internacional (1497/98), 74. Orquídeas (1499/505), 100. Círculos infantiles 1971 (1486), 4.

NOTA: Todos los pedidos deben hacerse directamente al redactor de esta sección, Luis María Lorente. Avda. del Mediterráneo, 48. Madrid-30, enviando por giro postal el importe de lo solicitado, más 12 pesetas para gastos de envío. ■ LUIS MARIA LORENTE.

## SOLO CINCO SELLOS EN ENERO

Dentro de la programación de emisiones para el año 1975, en el mes de enero sólo corresponden cinco unidades componentes de la serie de uniformes militares.

### OFERTAS DE MATERIAL FILATELICO

España: Las dos hojas bloque de la Exposición Mundial de Filatelia España '75, 625. Pruebas en negro numeradas de dicha Exposición, 1.750. Catálogos: España (Edifil, Normal), 250. España (Edifil, Especializado, 1975), 375. Encuadernado.

Suiza-Liechtenstein (Edifil, 1975), 90. Vaticano-Estados de la Iglesia (Edifil, 1975), 60. Francia (Lama, 1977), 150. Alemania (Lama, 1976), 100. España (Lama, 1977), 100. España (Lama, 1976), 75. Alemania (Michel, 1977), 885. Ultramar (Michel, suplemento 1976), 360. Alemania (Michel, especial, 1977), 1.100. Europa Occidental (Michel, 1977), 1.100. Europa Oriental (Michel, 1977), 850. América del Sur (Michel, 1976/77), 1.200. Asia (Michel, 1976/77), 1.100. América del Norte y Central (Michel, 1976/77), 1.000. Europa Occidental (Michel, 1976), 800. Europa Oriental (Michel, 1976), 700. Alemania (Michel, 1976), 800.

Yemen: Astronáutica (nov.), 31. Día de la agricultura (126/28), 15. Nacionalización de los edificios (132/33), 23. Censo (nov.), 17. Ejército (134/37), 38. Aniversario de la revolución (60/62), 27. Industria (154/56), 30. Palestina (111/13), 19. Independencia (129/31), 21. Unesco (72/74), 25. Año Internacional de la Mujer (163/64), 20. Fútbol (165/67), 26.

Swazilandia: Independencia (204/07), 58. Agricultura (198/201), 57. ONU (192/93), 44. Organización Mundial de la Salud (202/203), 13. Turismo (194/97), 55. Admisión en la ONU (176/79), 58. Juventud swazi (221/24), 48. UPU (215/18), 58. Rey (188/91), 53. Nacimiento del Rey (212/14), 70. Juegos deportivos de la comunidad británica (180/83), 58. Flores (184/87), 70. Universidad de Africa (208/11), 70. Homenaje a la mujer (229/32), 40. Ayuda médica (nov.), 77. Pájaros (233/47), 360. Centenario del teléfono (nov.), 70. Juegos deportivos 1976 (nov.), 72. Fútbol (nov.), 70. Valores complementarios serie general (219/20), 275.

Tristán de Acuña: Tasas (nov.), 44. Centenario de Churchill (195/96), 56. Día del sello (nov.), 77. Iglesia de Santa María (180), 46. Boda princesa Ana (189/90), 38. Paisajes (nov.), 75.

Nauru: Comisión del Pacífico Sur (86), 42. Independencia (85), 23. Producción de fosfatos (117/20), 48. Retorno a la isla (131/34), 80. Sellos en sellos (nov.), 109. Fórum del Pacífico Sur (nov.), 109. Navidad 1976 (nov.), 77.

Cuba: Deportes (1785/87), 17. Flores (1779/84), 52. Ballet cubano (1724), 16. Orquídeas (1716/22), 72. Año Internacional de la Mujer (1826), 11. Marina de Guerra (1708), 4. Cosmos (1817/19), 94. Gertrudis Gómez de Avellaneda (1648), 24. Federación Filatélica Cubana (1814), 24. Mapas (1725/28), 65.

### SELLOS DEDICADOS A LA TEMATICA DE LA MAR

Las islas de Jersey, en su actual serie general, formada por los valores de: 1/2, 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15 peniques, muestra en sus dibujos escudos de las distintas poblaciones, así como vistas de ellas, interesando varios de estos sellos por sus motivos relacionados con puertos y faros.

Por su parte, Canadá dedica cuatro unidades, todas ellas de 10 centavos, a cuatro buques que realizaban o realizan servicios en los ríos del país. Estos buques se denominan: "Athabasca", "Northcote", "Chicora" y "Passport". Por su aspecto, dos son los típicos buques fluviales, mas otros dos son unidades que igual podían ser para la navegación de cabotaje o de altura.

### ROL DE FILATELISTAS

Nos escribe don Manuel García Carballo con el fin de solicitar demos su nombre para el intercambio de sellos. Sus señas son: buque "Maposa Segundo". Freight Services. PO: Box 44-258. Beira (República Popular de Mozambique). ■ LUIS MARIA LORENTE.

## DISPOSICIONES DEL "BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO"

### JEFATURA DEL ESTADO

— Instrumento de ratificación de España al Convenio relativo al ejercicio de faenas de pesca en el Atlántico Norte, hecho en Londres el 1 de junio de 1967 ("B. O. del E." del 21-1-77, núm. 18).

### MARINA

— Orden de 20-12-76, por la que se convocan oposiciones para ingreso en la Escuela Naval Militar ("B. O. del E." del 7-2-77, núm. 32).

### TRABAJO

— Orden de 3-1-77, por la que se desarrolla lo dispuesto en la norma segunda de la disposición transitoria tercera del Reglamento General de la Ley 116/1969, sobre Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar ("B. O. del E." del 28-1-77, núm. 24).

— Orden de 19-1-77, por la que se modifica el artículo 50 de la Orden de 28-12-76, sobre entidades recaudadoras de cuotas en el Régimen General de la Seguridad Social ("B. O. del E." del 28-1-77, núm. 24).

— Orden de 27-1-77, por la que se modifica el Estatuto de Personal del Instituto Social de la Marina, aprobado por la de 22-4-71 ("B. O. del E." del 29-1-77, núm. 25).

### COMERCIO

— Orden de 13-12-76, por la que se concede autorización de cambio de dominio de un parque de cultivo de ostras en la ría de Santa Marta de Ortigueira ("B. O. del E." del 11-1-77, núm. 9).

— Orden de 30-11-76, por la que se autoriza la instalación de un centro de puesta inducida de peces, crustáceos y moluscos, en el distrito marítimo de Camariñas ("B. O. del E." del 13-1-77, núm. 11).

— Orden de 28-12-76, por la que se acepta la cuarta propuesta relativa a las solicitudes presentadas en el concurso convocado por Real Decreto 1.285/76, de 21 de mayo ("B. O. del E." del 27-1-77, núm. 23).

— Orden de 27-12-76, por la que se autoriza la instalación de una cetarea, en el distrito marítimo de Tuy ("B. O. del E." del 28-1-77, núm. 24).

— Orden de 27-12-76, por la que se concede el cambio de dominio de varios viveros flotantes ("B. O. del E." del 28-1-77, núm. 24).

— Orden de 27-1-77, sobre autorización a los oficiales industriales procedentes de la Rama del Metal de la Formación Profesional Industrial, y Cabos Especialistas y Sargentos Mecánicos de la Armada, para poder obtener los títulos de mecánico naval ("B. O. del E." del 7-2-77, núm. 32).

### INDUSTRIA

— Orden de 29-1-77, para cumplimiento del Decreto 1.285/1976, de 21 de mayo, sobre estímulos a la construcción naval ("B. O. del E." del 5-2-77, núm. 31).

# El TIEMPO en la MAR



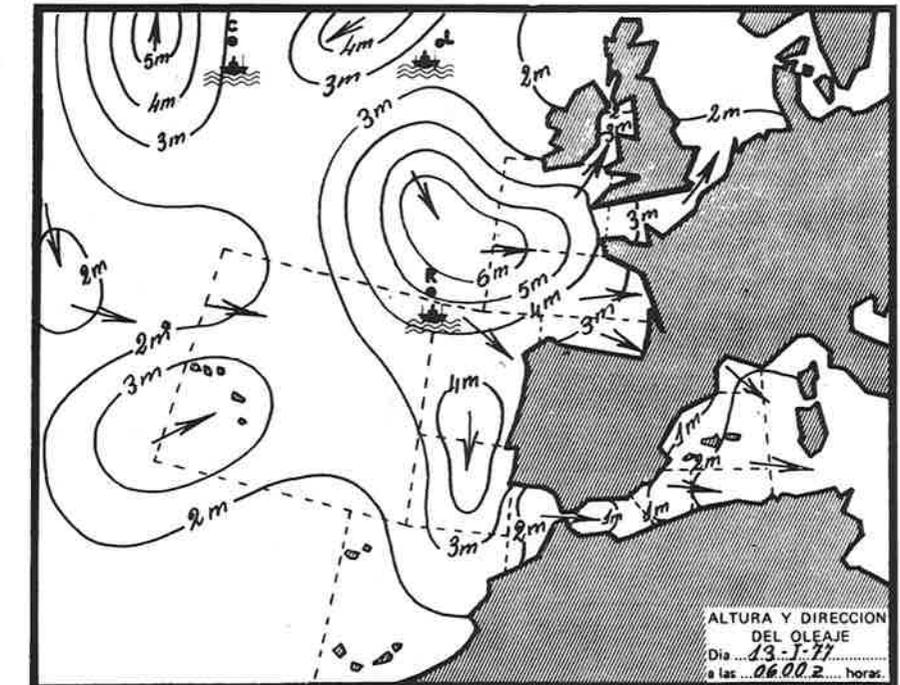
FERNANDO MEDINA

## CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

Desde el punto de vista marítimo, el pasado mes de enero se comportó como francamente "movido". Y es que fueron muy frecuentes las depresiones que afectaron a España y, por lógica secuela, a nuestros mares. De todos los mapas de olas analizados por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional (dos diarios), el más significativo —sin ningún género de dudas— es el correspondiente a las 06 Z del día 13, que es, precisamente, el del grabado número 1 adjunto. Predomina —como ven— la mar gruesa a muy gruesa de Poniente (olas de tres a seis metros) en todas nuestras zonas atlánticas, con incluso mar arbolada (de seis metros en adelante) en el SW. de Gran Sol y NW. de Vizcaya. En las zonas mediterráneas predomina la marejada, pero con áreas de fuerte marejada en la mitad E. de Baleares y en el SE. de León. La razón de toda esta encrespada mar hay que buscarla en una depresión de 992 milibares centrada —a las 06 Z— en 51 N. 11 W., la cual —además— provocaba intervalos de temporal de Poniente al N. del paralelo

45 N. y entre los meridianos 10 y 25 W. A mediodía —12 Z—, la depresión se había desplazado ligeramente hacia el W., pero era ya de 976 milibares en su centro y provocaba vientos de fuerza 8 a 10 (Beaufort) al N. del paralelo 44 N. y al E. del meridiano 12 W. Al día siguiente ya empezaba a rellenarse ligeramente —980 milibares— y se centraba al S. de las islas Británicas, provocando temporal del NW. en el SE. de Gran Sol y en el E. de Vizcaya, y rachas atemporadas de Poniente en Baleares.

Pasando ya a los pronósticos de febrero, el mapa número 2 muestra el número previsto de días de temporal o ráfagas atemporadas (fuerza 7 o más de la escala Beaufort) en las distintas zonas marítimas de responsabilidad española. En general, como ven, aumentan los temporales con respecto al pasado enero, lo cual cae dentro de la más perfecta lógica estadística. Ya —a finales— se inicia la cuaresma y hasta el refranero se acuerda de ella cuando afirma que "por los tiempos cuaresmales, los ponientes vendavales". Es además el Poniente, como fácilmente apre-



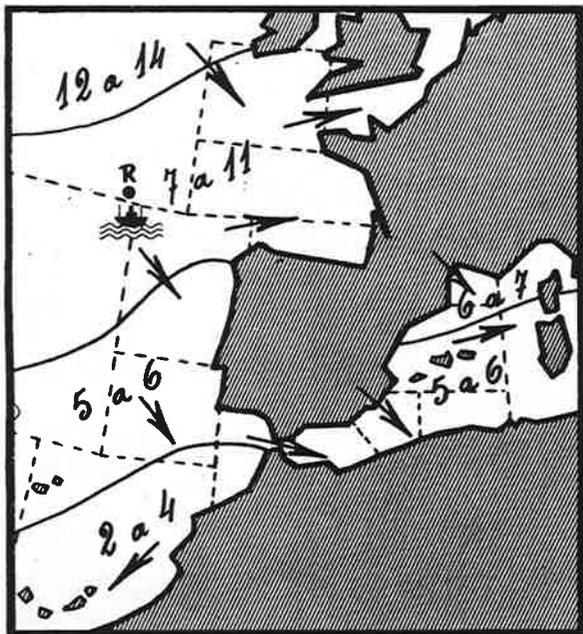
MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional durante el pasado mes de enero. Corresponde a las 6 de la mañana —hora Z— del día 13.

ciarán en el mapa, el que "manda" durante el mes. Al menos en teoría. Por otro lado, dejaremos constancia de que las flechas gruesas indican la dirección más probable del viento —en las correspondientes zonas— los días de temporal.

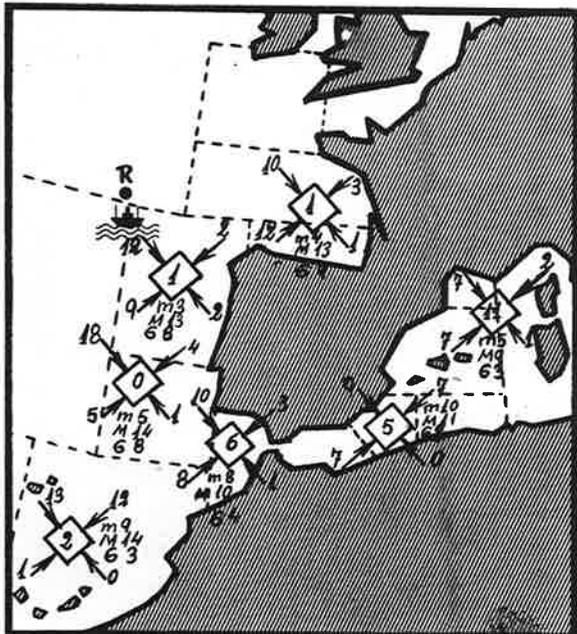
El mapa número 3 resume gráficamente el estado previsto del viento y de la mar para el actual mes de febrero. La cifra que aparece junto a cada una de las flechas que inciden en los lados del rombo muestra —para cada zona o área— el número medio de días en que la mar provendrá del cuadrante correspondiente. La cifra del centro indica las calmas. Los días que, al sumar, faltan —en algunos casos— hasta completar los veintiocho de que consta este febrero corresponden a direcciones confusas. Por otro lado, debajo o a la derecha de cada rombo, aparece la media mensual de días de mar rizada a marejadilla (hasta un metro), re-

presentada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa en adelante (cuatro metros o más), expresada por una "G". También aquí hay que aplicar para la altura de olas lo que antes decíamos para la dirección del viento, es decir, que los días que faltan —al totalizar— hasta completar los veintiocho que componen este febrero, corresponden a oleajes intermedios.

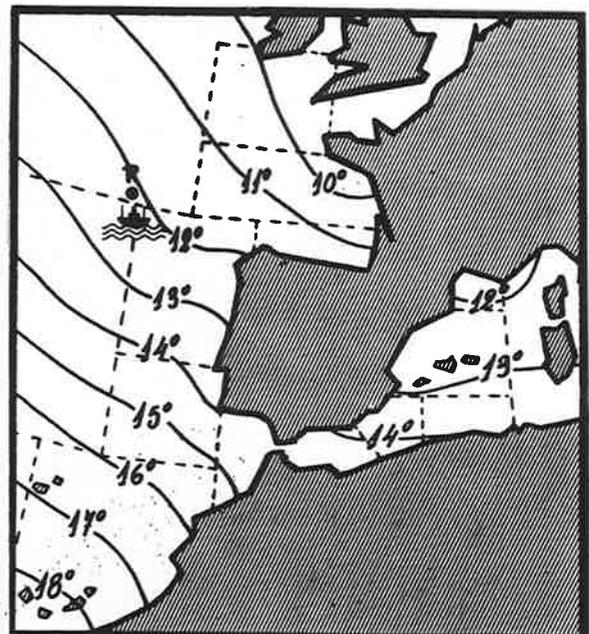
Para terminar, el mapa número 4 muestra el reparto de las temperaturas superficiales medias previstas del agua del mar para nuestras zonas más próximas. Dejamos constancia de que en baja mar suelen ser ligeramente superiores a las indicadas. Y no olviden —ya dando el "carpetazo" al asunto— que la temperatura superficial del agua del mar suele ser, en invierno, ligeramente superior a la de la capa de aire situada inmediatamente por encima. **FERNANDO MEDINA.**



MAPA NUMERO 2.—Días previstos de temporal para el presente mes de febrero. Las flechas indican la dirección dominante del viento.



MAPA NUMERO 3.—Estado previsto de la mar y del viento para el mes de febrero en curso.



MAPA NUMERO 4.—Isotermas medias previstas para febrero del agua del mar en superficie.



Casa del Mar, de Barbate de Franco (Cádiz)