

# hoja del mar

NUMERO 148 • AÑO XIII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • NOVIEMBRE 1977

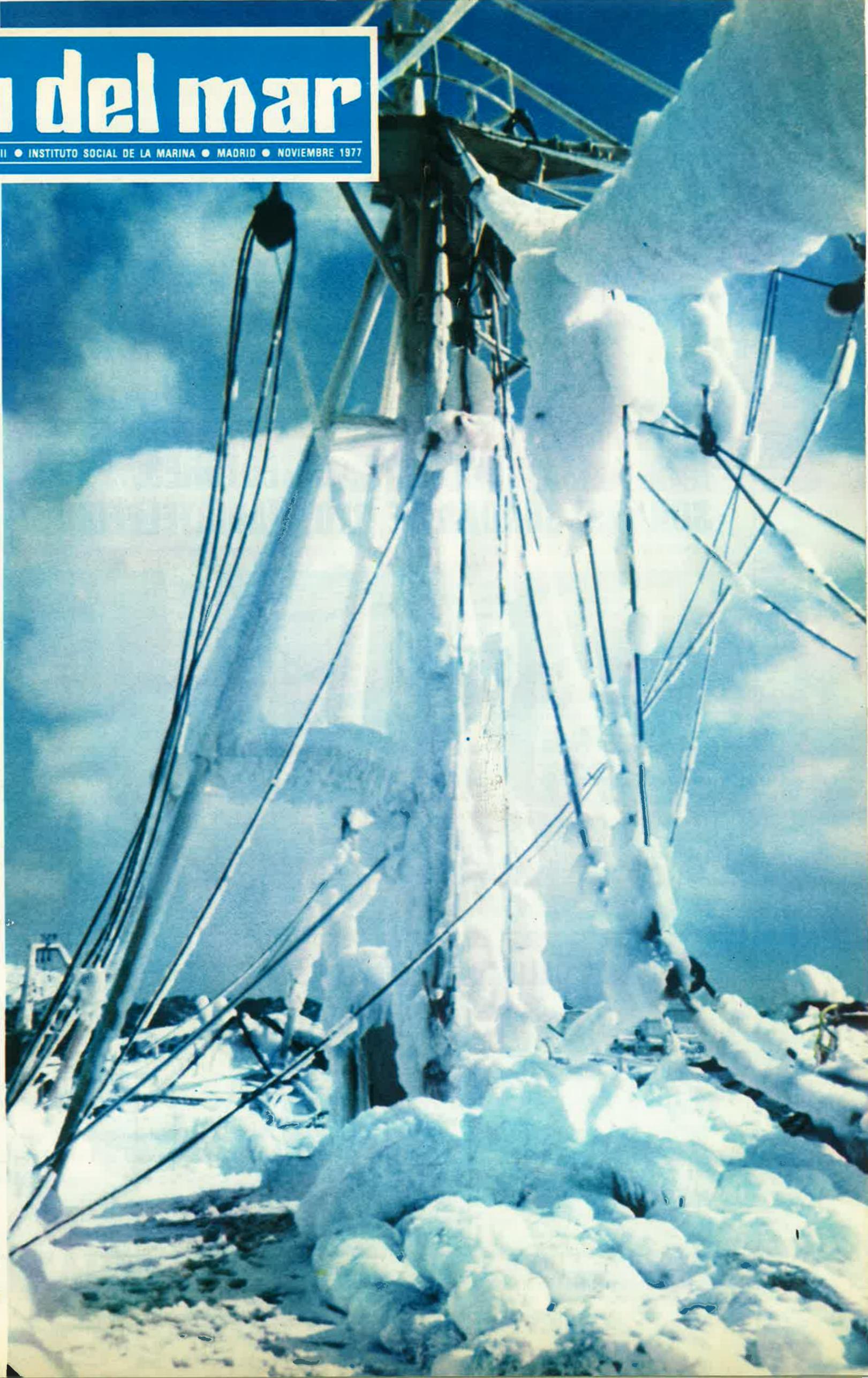
**POLITICA  
PESQUERA,  
EN EL PACTO  
DE LA  
MONCLOA**

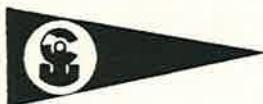
**ACUERDO  
PESQUERO CON  
MAURITANIA**

**"LA SINGULARIDAD DEL TRABAJO EN LA MAR ES INDISCUTIBLE"**  
(Ministro de Sanidad y Seguridad Social)

## **MARES HELADOS, MARES TORRIDOS**

Mares helados, mares tórridos... Entre estos dos extremos discurre una actividad cargada de peculiaridades, que llegan a convertirla en una profesión insólita, donde el riesgo es una de sus constantes. La imagen de esta portada (aspecto parcial de un bacaladero en la mar de Terranova) no es inusual. Los tripulantes que se dedican a la captura del bacalao tienen este entorno habitual en los largos inviernos del Norte, año tras año. Los marinos que hacen la ruta de los mares tórridos, sin embargo, no sabrían decir si es peor esta temperatura de muchos grados bajo cero o la que ellos padecen, muchos grados arriba de cero, en el calor húmedo y espeso que agobia y hace difícilmente soportable el trabajo. Y luego está el elemento, cambiante y peligroso, y la lejanía, y la convivencia para las tareas y para el descanso en el "taller flotante" de muy limitadas dimensiones... En efecto, la singularidad del trabajo en la mar es indiscutible. ■





*Comatisa*

ARMADORES BUQUES FRIGORÍFICOS -  
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -  
ESTIBADORES  
FLOTA

"Horus" 92.000 pies cúbicos  
"Lago Negro" 90.000 pies cúbicos

Cádiz:  
Avda. Generalísimo, 2  
Tels.: 27 46 50-27 46 54  
Cables: Comatisa  
Telex: 76036 OSA

Puerto Santa María:  
Muelle comercial, s/n.  
Tel. 86 27 93  
Cables: Comatisa  
Telex: 76036 OSA

DIRECCION POSTAL: MUELLE DE LEVANTE, S/N.  
TELEFONOS TALLERES: 23 52 00  
VARADERO: 23 44 99  
TELEX: 76069 TATLA-E

## TALLERES DEL ATLÁNTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES  
DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL  
Y REPUESTOS DE LAS MARCAS:  
BURMEISTER AND WAIN, SULZER,  
NOHAB-POLAR, WERKSPoor Y STORK  
VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS

CADIZ

EFEKTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general

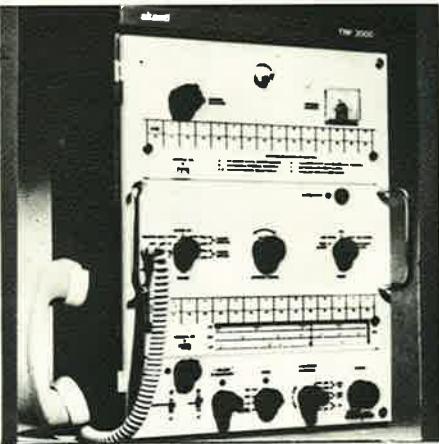
Santo Domingo, 1. CADIZ  
Teléfonos 27 40 00 y 27 44 04

## MARISPAÑ

SOCIEDAD LIMITADA  
CONSIGNATARIOS DE BUQUES

CENTRAL: DIPUTACION, 4-BIS  
BILBAO  
SUCURSAL: CANTON GRANDE, 16-17  
LA CORUÑA

# UNA GAMA COMPLETA: DETECTORES, SONARS, SONDAS DE RED, RADIOTELEFONOS

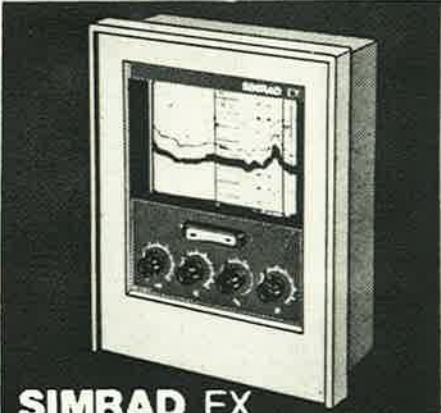


Radioteléfono SKANTI TRP 2000 de B.L.U. de 200 W. p.e.p. 30 canales de emisión y recepción en la banda de 1,6 - 4,0 MHz. El receptor tiene también sintonía variable en onda larga, media y pesquera. Aprobado por la S.M.M.



**SIMRAD EL**

Detector ideal, de precio razonable para pesca de cerco y superficie en general (bonito, sardina, anchoa...). Ocho escalas hasta 360 brazas. Dynaline y TVG que proporciona registros correctos del pescado independiente de la profundidad.



**SIMRAD EX**

Detector de gran sensibilidad para todo tipo de pesca de fondo, arrastre costero y Gran Sole, pincho, volanta, etcétera. Detecta merluza suelta a más de 200 brazas. Tiene seis escalas hasta 960 brazas. Dynaline, Línea de Contorno y TVG.

## Y CON LA CALIDAD DE SIEMPRE

J. MUSTAD, S. A.  
SIMRAD - ESPAÑA  
General Alvarez de Castro, 41  
Tel. 447 80 30 - MADRID

J. MUSTAD, S. A.  
García Olloqui, 4  
Tel. 22 89 70  
VIGO

J. MUSTAD, S. A.  
Esnabide, 6  
Tel. 39 52 99  
PASAJES DE SAN PEDRO

J. MUSTAD, S. A.  
Novoa Santos, 16-22  
Tel. 28 24 88  
LA CORUÑA

J. MUSTAD, S. A.  
Bentejui, 12  
Tel. 26 34 48  
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Distribuidores y Servicio:  
Barcelona, Alicante, Avilés,  
Almería, Málaga, Algeciras,  
Huelva y Bermeo.

# JMUSTAD

Significa  
especialización  
en pesca

# SIMRAD

## hoja del mar

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

### Editor

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

### Redacción y Administración:

Gabinete de Información 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 y 22107.

### 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 Chilliida. 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 Ayamburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Albornoz. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayos. 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: Abíu 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. Harringuey.

### Director:

Joaquín Vidal.

## hoja del mar

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.



## POLITICA PESQUERA EN EL "PACTO DE LA MONCLOA"

MADRID.—El "pacto de la Moncloa", suscrito por el presidente del Gobierno y los representantes parlamentarios de los partidos políticos, dedica un importante apartado a la política pesquera, con los siguientes puntos:

1.º La política pesquera se estructurará en torno a las siguientes acciones:

a) Extensión de las aguas jurisdiccionales del país a 200 millas.

b) Reforma de la estructura administrativa de la pesca, dotándola del rango necesario para el tratamiento coherente y unitario del sector.

c) Elaboración, antes del 30 de junio de 1978, de un amplio plan de reestructuración del sector pesquero que contemple tanto las acciones de carácter

ter interno referentes a las actividades pesqueras que se realicen dentro de las aguas jurisdiccionales como la defensa y potenciación de la pesca de altura y gran altura sometida a la jurisdicción de terceros países.

2.º En lo que se refiere a la política pesquera interna, los principales criterios de actuación serán los siguientes:

a) Estructuración adecuada de los centros de investigación pesquera.

b) Ordenación según resultados de estos estudios de la pesca de litoral.

c) Regionalización de la actividad pesquera y marisquera con adecuada representación de las fuerzas sociales en los órganos que se creen.

d) Establecimiento de una política comercial coherente con las peculiaridades de la producción pesquera.

e) Consideración especial de los problemas sociales del sector.

3.º En relación con la política exterior pesquera, los criterios de actuación serán los siguientes:

a) Defensa del derecho de acceso a los caladeros tradicionales y apertura de nuevas posibilidades para la flota.

b) Potenciación de empresas pesqueras conjuntas. ■

## El ministro de Sanidad y Seguridad Social

### "LA SINGULARIDAD DEL TRABAJO EN LA MAR ES INDISCUTIBLE"

El ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Enrique Sánchez de León, recibió en su despacho oficial al presidente, cargos directivos y delegados provinciales del Instituto Social de la Marina, al término de las reuniones que estos últimos celebraron en Madrid en los primeros días de noviembre con representantes del SEAF-PPO.

El presidente del ISM pronunció unas palabras en las que resumió los objetivos de las mencionadas reuniones y tareas llevadas a cabo en las mismas. Por su parte, el señor Sánchez de León se refirió a la indiscutible singularidad del colectivo que se encuadra en el régimen especial del mar de la Seguridad Social,

### REUNIONES DE LOS DELEGADOS PROVINCIALES DEL INSTITUTO SEAF-PPO PARA LA GESTIÓN DEL EMPLEO EN LA MAR

del que es órgano gestor el Instituto Social de la Marina; resaltó la importancia y eficacia de los servicios que presta el Instituto y dijo que siendo patentes las peculiaridades del sector marítimo-pesquero (las cuales tienen tratamiento exclusivo en todo el mundo), cualquiera que sea la estructura y situación de la Seguridad Social será siempre obligado contemplar esta singularidad.

En las reuniones celebradas entre los delegados provinciales del Instituto Social de la Marina y los repre-

sentantes del SEAF-PPO, se estudiaron los procedimientos de aplicación del convenio que fue suscrito entre ambos organismos, por el cual el ISM se hace cargo de la gestión y control del empleo de los trabajadores del mar. En estas reuniones, y en la que posteriormente celebraron dichos delegados con el presidente y personal directivo del Instituto, se concretaron fórmulas para la actuación flexible, ágil y eficaz en estas tareas, y que aseguren la inmediatividad de la gestión. ■

# ACUERDO PESQUERO ENTRE ESPAÑA

España y Mauritania han suscrito un tratado de cooperación, que incluye un acuerdo en materia pesquera. Asimismo, y coincidiendo con la firma del referido documento, hay una declaración de intenciones respecto a la asistencia social y sanitaria de los trabajadores del mar, que correrá a cargo del Instituto Social de la Marina. Incluimos en estas páginas los textos integros del protocolo de Acuerdo y de la carta de declaración de intenciones al Gobierno de la República Islámica de Mauritania.

## TITULO PRIMERO

### DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 1.º** El Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República Islámica de Mauritania, citados después como partes contratantes, se encargan de desarrollar su cooperación en materia pesquera y en materia de desarrollo económico en general.

**Art. 2.º** Dentro del cuadro de la reglamentación mauritana, el Gobierno de la República Islámica de Mauritania autorizará a los barcos de pesca españoles a pescar en sus aguas jurisdiccionales conforme a las modalidades previstas en el anexo 1 del presente Protocolo de Acuerdo.

**Art. 3.º** Los pesqueros españoles podrán utilizar las instalaciones portuarias mauritanas según las leyes y reglamentaciones en vigor en la República Islámica de Mauritania a estos fines: reparaciones, aprovisionamiento, transbordos y almacenamientos de productos de pesca.

Las mismas facilidades serán acordadas automáticamente por los puertos españoles para los barcos de pesca mauritanos autorizados a pescar en las aguas españolas.

**Art. 4.º** Las partes contratantes se encargarán de desarrollar su cooperación en el marco de la investigación científica y técnica, mediante el cambio de información sobre las reservas halieuticas, el esfuerzo de pesca y especies de pescado capturadas, las técnicas de pesca, los métodos de conservación y tratamiento del pescado para la comercialización de los productos del mar:

— Para el cambio de información sobre los medios de lucha contra la polución de los medios marinos.

— Para la ejecución en común de programas de investigación de interés para ambos países.

## TITULO SEGUNDO

### COOPERACION PARA EL DESARROLLO

**Art. 5.º** La parte española se compromete a aportar su ayuda financiera y técnica al desarrollo en Mauritania, siguiendo las condiciones definidas en el anexo 1.º, 2.º y 3.º del presente Acuerdo.

**Art. 6.º** Las partes contratantes se comprometen a desarrollar su cooperación en el área de la formación a todos los niveles en todas las áreas, y sobre todo en la de la pesca, en los Institutos de Investigación, escuelas de pesca a bordo de las naves; a encargarse de la formación de pescadores mauritanos en las empresas importantes del sector de la pesca, conforme al anexo 3.º del presente Acuerdo relativo a la formación.

**Art. 7.º** Una Comisión mixta se constituirá por los dos Gobiernos. Esta Comisión mixta se reunirá al menos dos veces por año alternativamente en España y en Mauritania, con el fin de tratar todas las cuestiones relativas a la buena ejecución del presente Protocolo de Acuerdo.

Esta Comisión mixta hispano-mauritana podrá establecer los grupos de trabajo específicos que considere oportunos.

La Comisión mixta velará por la salvaguardia de los recursos halieuticos y establecerá anualmente un informe sobre el estudio de los "stocks", así como de los programas anuales de cooperación científica y técnica.

**Art. 8.º** La Comisión mixta velará en el curso de sus reuniones por la buena ejecución de los programas anuales de cooperación económica mutuos previstos en el presente Protocolo de Acuerdo, según las modalidades precisadas en el anexo 1.º, 2.º y 3.º.

## TITULO TERCERO

**Art. 9.º** El presente Protocolo de Acuerdo entrará en vigor el día 1 de enero de 1978, bajo reserva y aprobación de los dos Gobiernos.

**Art. 10.** El presente Protocolo de Acuerdo tendrá vigencia conforme a las disposiciones del anexo 1.º, 2.º y 3.º que firman las partes integrantes.

No obstante, las disposiciones del párrafo 1.º de este artículo, las obligaciones que surjan de aplicación de este Protocolo de Acuerdo quedarán en vigor hasta su extinción total.

En caso de no ejecución de una o de varias disposiciones del presente

Protocolo de Acuerdo o de sus anexos por una de las partes contratantes, la otra parte tendrá derecho de denunciar dicho Protocolo de Acuerdo y sus anexos mediante un preaviso de tres meses. El resto de los acuerdos entre las dos partes no denunciados tendrán pleno vigor.

## ANEXO 1.º

### DEL PROTOCOLO DE ACUERDO RELATIVO A LA COOPERACION ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ISLAMICA DE MAURITANIA

#### ANEXO DE PESCA

Conforme a las disposiciones del Protocolo de Acuerdo firmado y su desarrollo anterior suscrito entre los dos Gobiernos y sobre todo por el Acuerdo de Madrid, de 14 de noviembre de 1975, las dos partes convienen lo que sigue:

1.º Los barcos españoles autorizados para ejercer su actividad de pesca en las aguas bajo jurisdicción de Mauritania deberán estar provistos de una autorización individual, válida para un año, contando del 1 de enero hasta el 31 de diciembre de cada año.

Las listas de estos barcos y sus características serán comunicadas a la parte mauritana por el Gobierno español mediante la vía diplomática, como muy tarde el 30 de noviembre de 1977. Las listas deberán distinguir los barcos que deban pagar un canon de pesca y los que no estén sometidos al pago de este canon.

2.º El tonelaje total de estos barcos no ascenderá de 130.000 toneladas de registro bruto, que se dividirán en:

#### Barcos congeladores

El tonelaje unitario no pasará de 450 toneladas de registro bruto y su tonelaje global no ascenderá de 65.000 toneladas de registro bruto.

#### Barcos de pesca fresca

El tonelaje global no ascenderá de 28.000 toneladas de registro bruto. Estos barcos utilizarán para la conservación a bordo de sus capturas un sistema de refrigeración que puede ser de hielo o bien un sistema parecido.

Serán estos barcos desprovistos de toda instalación destinada a la congelación de sus capturas.

#### Barcos de pesca de merluza negra

Por fuera de las 20 millas mari-

nas de la línea de base que sirve para delimitar las aguas jurisdiccionales. Su tonelaje global no ascenderá de 25.000 toneladas de registro bruto y utilizarán para la conservación de sus capturas a bordo el hielo o un sistema de refrigeración comparable.

Ellos no tendrán a bordo instalaciones destinadas a congelar sus capturas.

#### Barcos de pesca artesanal

Estos barcos no deberán practicar la pesca al "caalut" ni tener a bordo una red destinada a esta pesca. Su tonelaje unitario no debe exceder de 100 toneladas de registro bruto y su tonelaje global, será de 11.100 toneladas de registro bruto.

3.º Los citados barcos serán autorizados a pescar en los límites siguientes; establecidos a partir de las líneas de base que sirven para delimitar las aguas bajo jurisdicción mauritana:

##### 1) Barcos de diversos tipos

— Menos de 400 toneladas de registro bruto: por fuera de las tres millas marinas.

— De 400 a 800 toneladas de registro bruto: por fuera de las seis millas marinas.

— Más de 800 toneladas de registro bruto: por fuera de las 12 millas marinas.

##### 2) Barcos de pescar merluza: por fuera de las 20 millas marinas.

3) Los barcos de pesca artesanal están autorizados a pescar a partir de las líneas de base.

4.º Los citados barcos están repartidos en dos categorías:

— Una primera categoría, que será autorizada a pescar gratuitamente.

— Una segunda categoría, para la que existirá una contrapartida como la prevista en el punto número 5, que consistirá en un pago por la parte española.

Solamente los barcos de esta categoría podrán pescar en el conjunto de las aguas bajo jurisdicción mauritana conforme a las especificaciones de más abajo.

Estos barcos deberán comunicar al Ministerio mauritano de pesca y la Marina Mercante su fecha de entrada y salida de la zona al Sur de cabo Blanco, por intermedio de la representación diplomática del Reino de España en Mauritania.

Las dos partes convendrán de común acuerdo después del plazo de un año a partir de la fecha de en-

# Y MAURITANIA

trada en vigor del presente Acuerdo, de un periodo de permanencia de seis a ocho meses durante los cuales estos barcos deberán quedar en la zona al Sur de cabo Blanco.

La composición de estas dos categorías será la siguiente:

## Primera categoría

Barcos congeladores por un total de 30.000 toneladas de registro bruto.

Barcos de pesca fresca, por un total de 18.000 toneladas de registro bruto.

Barcos de pesca de merluza, por un total de 9.000 toneladas de registro bruto.

Los barcos de pesca artesanal por un total de 5.500 toneladas de registro bruto.

## Segunda categoría

Barcos congeladores que totalizan 35.000 toneladas de registro bruto.

Barcos de pesca fresca que totalizan 10.000 toneladas de registro bruto.

Barcos de pesca de merluza que totalizan 16.000 toneladas de registro bruto.

Barcos de pesca artesanal que totalizan 5.600 toneladas de registro bruto.

5.º Como contrapartida de los permisos de pesca acordados para los barcos de la segunda categoría determinados en el párrafo número 3, la parte española se compromete a:

1) A pagar a la parte mauritana un canon de pesca fijada a partir de las tasas bases siguientes:

— Barcos congeladores: 150 dólares de los Estados Unidos por tonelada de registro bruto por año y para un periodo que va desde el 1 de enero al 31 de diciembre.

— Barcos de pesca fresca: 80 dólares de los Estados Unidos por tonelada de registro bruto por año y para un periodo que va desde el 1 de enero al 31 de diciembre.

— Barcos de pescar la merluza: 40 dólares de los Estados Unidos por tonelada de registro bruto por año y para un periodo que va desde el 1 de enero al 31 de diciembre.

— Barcos de pesca artesanal: 20 dólares de los Estados Unidos por tonelada de registro bruto por año y para un periodo que va desde el 1 de enero al 31 de diciembre.

A partir del segundo año del presente Acuerdo estas licencias serán emitidas cada año de acuerdo con el informe del año precedente.

— Barcos congeladores: 10 por 100 por tonelada de registro bruto por año.

— Barcos de fresco: 10 por 100 por tonelada de registro bruto por año.

— Barcos de pescar la merluza: 10 por 100 por tonelada de registro bruto por año.

— Los barcos que desembarquen la totalidad de sus capturas en el estado de fresco para el aprovisionamiento de las industrias mauritanas, pagarán una tasa de canon uniforme de 10 dólares por tonelada de registro bruto y por año.

## Modalidades del pago de los cánones

Los montantes correspondientes a los cánones serán pagados a la parte mauritana por partes anuales pagables de una vez antes de la expedición de las licencias de pesca.

2) Se deberán formar cinco marineros mauritanos por barco autorizado y conforme a las condiciones siguientes:

— Dos marineros serán embarcados en firme en cada barco.

— Tres marineros se beneficiarán de bolsas de formación profesional. Estos tres marineros serán embarcados por el mismo armador al término de su formación.

— De todas maneras, un marinero está previsto por barco artesanal.

Los salarios y otros derechos relativos a la Seguridad Social, enfermedad profesional o accidente de trabajo, así como los relativos al cuidado y repatriación de los marineros serán con cargo a los armadores. Las tasas de las bolsas serán las ocasionadas por los mauritanos en el país donde esta formación tenga lugar.

3) De los desembarcos para su tratamiento por las industrias mauritanas, un tonelaje de pescado fresco igual a 30.000 toneladas de pescado fresco repartido como sigue:

— 20.000 toneladas de pescado fresco, principalmente.

Este pescado será vendido a los industriales de acuerdo con un contrato libremente negociado entre ellos y los armadores españoles.

La cantidad de pescado no desembarcado por razones que no sean de fuerza mayor, independientemente tendrá que pagar una multa de 200 dólares por cada tonelada de peces no desembarcados en lo que concierne al pescado de arrastre y 100

dólares en lo que concierne a la pesca de superficie.

4) Se comunicará al laboratorio de pesca de Nouadhibou las estadísticas de pesca de los barcos españoles que ejercen su actividad en las aguas bajo jurisdicción mauritana. Estas estadísticas serán comunicadas semestralmente mediante una ficha especial que será enviada a la Capitanía de estos barcos al mismo tiempo que la licencia de pesca.

5.º El presente anexo es válido para un periodo que va desde el 1 de enero de 1978 hasta el 31 de diciembre de 1980.

De todas maneras, la parte mauritana continuará después de este periodo manteniendo el sistema actual de cánones de pesca.

Este periodo podrá ser prorrogado en un año adicional siguiendo las condiciones previstas en el presente Protocolo de Acuerdo del que este anexo es parte integrante.

## ASISTENCIA SOCIAL Y SANITARIA A CARGO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Asimismo, con relación al Acuerdo suscrito y en la misma fecha se ha formulado carta de declaración de intenciones al Gobierno de la República Islámica de Mauritania con respecto a la asistencia sanitaria de los marinos y pescadores españoles.

La referida carta contiene los siguientes extremos:

1.º El Instituto Social de la Marina de España instalará un centro asistencial y sanitario en Nouadhibou para atención de los marinos y pescadores españoles.

2.º Por parte mauritana se autorizará al ISM el uso de una emisora de radio en el citado centro de Nouadhibou, exclusivamente para las comunicaciones relativas a la atención sanitaria de los marinos y pescadores españoles.

3.º El personal sanitario, los asistentes sociales y demás personal que pueda enviar el ISM a Nouadhibou podrá ejercer su profesión —a los ya indicados fines— en dicha ciudad, a cuyos efectos se reconocerán sus titulaciones profesionales, aplicándoseles el "status" de personal experto, con arreglo al convenio de cooperación técnica y económica de 4 de abril de 1973.

4.º Las autoridades mauritanas permitirán la navegación por las aguas sujetas a su control de las embarcaciones sanitarias que, en su caso, envíe el ISM para atención de los marinos y pescadores españoles. Asimismo permitirán las comunicaciones por radio entre dichas embarcaciones y el antes mencionado centro, facilitando las comunicaciones entre ellos y las islas Canarias, a través de su red de comunicaciones. En las mismas condiciones y para los mismos fines permitirán la entrada y salida de aviones y helicópteros en Nouadhibou.

## ACUERDO DE CONSTITUCIÓN DE SOCIEDAD PESQUERA HISPANO-MEXICANA

MADRID.—Ha sido firmado el acuerdo de constitución de una sociedad pesquera mixta hispano-mexicana para explotación de las aguas del golfo de México, aguas jurisdiccionales mexicanas del Pacífico y los caladeros autorizados de las costas norteamericanas.

La nueva empresa estará formada por Valores Industriales de Monterrey (grupo Visa, de México) y el grupo español Barreiros, Hnos., que aportará barcos congeladores de arrastre por popa, personal especializado, tecnología y equipos. ■ (Cifra.)

## Reunión de ministros de Agricultura

### NO HUBO ACUERDO SOBRE REGIMEN INTERNO DE PESCA EN LA C.E.E.

BRUSELAS.—Después de dos días de discusiones, los ministros de Agricultura de la Comunidad Europea no consiguieron llegar a una base de entendimiento sobre el futuro régimen de pesca en el interior de las 200 millas comunitarias.

Desde un principio, Irlanda y Gran Bretaña calificaron de "absolutamente inaceptables" las propuestas presentadas por la comisión europea e insistieron en obtener una zona de pesca exclusiva o preferencial de 50 millas alrededor de sus costas.

La comisión presentó a los ministros un proyecto que incluía medidas de conservación de existencias, un sistema para la distribución de cuotas de pesca entre los Nueve y medidas de orden estructural para hacer frente al paro en el gremio pesquero.

El proyecto no hace ninguna referencia a "zonas exclusivas" y mantiene el principio de no discriminación dentro de las 200 millas jurisdiccionales de la CEE.

El único acuerdo al que llegaron los ministros fue el de volver a reunirse los próximos días 5 y 6 de diciembre para continuar las conversaciones sobre el futuro régimen interno de pesca que, en principio, debería entrar en vigor el 1 de enero de 1978. ■

## PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN SOBRE EL LISTADO DEL ATLÁNTICO

MADRID.—Durante la segunda semana de agosto se celebró en esta capital una reunión extraordinaria del Grupo de Trabajo para el Programa Intensivo de Investigación sobre el Listado en todo el Atlántico. En la misma participaron siete científicos y ayudantes.

El Grupo de Trabajo redactó un esquema del programa, que posteriormente fue enviado a los delegados y científicos para su estudio. Durante el presente mes de noviembre, el informe será estudiado en el curso de las reuniones de la CICAA (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico), que se pronunciará sobre su puesta en marcha.

Los cuatro objetivos que el Grupo de Trabajo señala en su día son:

A) Posibilidad de conseguir un aumento en las capturas por medio de la explotación de nuevas zonas.

B) Considerar si dicho aumento puede conseguirse pescando individuos nuevos en los "stocks" actualmente explotados.

C) Estudio de las repercusiones sobre las pesquerías existentes.

D) Forma de obtener mejores evaluaciones de las pesquerías.

El Grupo recomendó que el programa no fuese financiado ni controlado por la CICAA, sino que ésta coordinase las aportaciones de las partes interesadas. A este fin, el Grupo sugirió la necesidad de contar con un coordinador que unificara las tareas. ■

# ACUERDO PESQUERO HISPANO-CANADIENSE

El Gobierno de España y el Gobierno de Canadá, teniendo en cuenta la preocupación de ambos Gobiernos por la racional administración, conservación y utilización de los recursos vivos del mar, y la preocupación del Gobierno de Canadá por el bienestar de sus comunidades costeras y por los recursos vivos de las aguas adyacentes, de las cuales dependen tales comunidades,

Reconociendo que el Gobierno de Canadá se propone extender su jurisdicción sobre los recursos vivos de sus aguas adyacentes, en virtud de los principios aplicables del Derecho Internacional y de conformidad con los mismos, y ejercer dentro de tales zonas derechos soberanos con el fin de explorar y explotar, conservar y administrar tales recursos,

Teniendo en cuenta las pesquerías tradicionales españolas en las aguas de la costa atlántica de Canadá y los intereses españoles relativos a tales pesquerías,

Reafirmando su deseo de mantener una cooperación que beneficie a ambas partes en el ámbito de las pesquerías,

Deseosos de fijar los términos y condiciones con arreglo a los cuales deberán regirse sus mutuas relaciones pesqueras y de fomentar el ordenado desenvolvimiento del Derecho del Mar,

Teniendo en cuenta la práctica estatal actualmente en curso de desarrollo y el consenso que resulta de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,

Recordando su Convenio de 18 de diciembre de 1972, sobre relaciones pesqueras entre los dos países,

Han convenido en cuanto sigue:

## ARTICULO PRIMERO

El Gobierno de España y el Gobierno de Canadá se comprometen a asegurar una estrecha cooperación entre los dos países en lo referente a la conservación y utilización de los recursos marinos vivos. Adoptarán las medidas adecuadas para facilitar tal cooperación y continuarán consultándose y cooperando en negociaciones y organizaciones internacionales, con miras a alcanzar los objetivos pesqueros comunes.

## ARTICULO II

1. El Gobierno de Canadá se obliga, para una vez que hubiere ampliado el ámbito sujeto a la jurisdicción pesquera canadiense, a permitir que los buques españoles pesquen dentro de tal ámbito, fuera de los actuales límites del mar territorial y las zonas de pesca de Canadá que se encuentran frente a la costa atlántica, con miras a capturar las oportunas cuotas del total de capturas admisibles que excediere de la capacidad de captura canadiense, de conformidad con las disposiciones de los apartados 2 y 3 del presente artículo.

2. En ejercicio de sus derechos de soberanía referentes a los recursos vivos comprendidos dentro del ámbito aludido

En el "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 5 de noviembre se publicó el Convenio entre España y Canadá, sobre Relaciones Pesqueras, que se firmó el 10 de junio de 1976.

Su texto es el siguiente:

en el apartado 1, el Gobierno de Canadá determinará anualmente, a reserva de las adaptaciones que resultaren necesarias al objeto de hacer frente a circunstancias imprevistas:

a) La captura total admisible de poblaciones marinas concretas o de conjuntos de tales poblaciones, teniendo en cuenta al efecto la interdependencia existente entre las distintas poblaciones, los criterios aceptados a escala internacional y todos los demás factores relevantes.

b) La capacidad de captura canadiense con respecto a tales poblaciones marinas.

c) Previas las oportunas consultas, las cuotas que de los excedentes de poblaciones marinas o de conjuntos de poblaciones marinas correspondieren a los buques españoles.

3. Para capturar las cuotas determinadas en virtud de lo dispuesto en los apartados 1 y 2, los buques españoles deberán proveerse de las oportunas licencias de las autoridades competentes de Canadá. Deberán observar las normas de conservación y demás términos y condiciones prescritos por el Gobierno de Canadá, y estarán sujetos a las Leyes y Reglamentos de Canadá referentes a las pesquerías.

4. El Gobierno de España se obliga a cooperar con el Gobierno de Canadá en la forma que fuere procedente a la luz del desarrollo que las relaciones pesqueras entre los dos países experimentaren a tenor de lo dispuesto en el presente artículo, en lo que respecta a la investigación científica enderezada a la conservación y administración de los recursos vivos del ámbito sujeto a la jurisdicción pesquera canadiense, situado frente a la costa atlántica.

5. El Gobierno de Canadá se obliga a autorizar a aquellos buques que hubieren obtenido la licencia de pesca prevista en virtud de las disposiciones del presente artículo, a entrar en los puertos atlánticos canadienses, de conformidad con las Leyes, Reglamentos y disposiciones administrativas de Canadá, con el fin de comprar cebos, suministros o aparejos, o realizar reparaciones, y para todas aquellas finalidades que el Gobierno de Canadá determinare, a reserva de la disponibilidad de los servicios necesarios y sin perjuicio de las necesidades de los buques canadienses. Tal autorización quedará nula y sin efecto con respecto al buque cuya licencia de pesca hubiere sido cancelada o hubiere caducado, salvo al objeto de entrar en puerto para aprovisionarse o efectuar reparaciones necesarias para el viaje de salida. Lo dispuesto en el presente apartado no afectará al acceso a puertos canadienses en casos de arribada forzosa, urgencia médica o fuerza mayor, ni a los buques que no efectuaren faenas

de pesca en la zona situada frente a la zona canadiense.

## ARTICULO III

1. El Gobierno de España y el Gobierno de Canadá reconocen que los Estados en cuyos ríos se originan poblaciones marinas anádromas tienen intereses preferentes acerca de tales poblaciones marinas y la responsabilidad primordial de las mismas, y convienen en que la pesca de especies anádromas no debe ser practicada en ámbitos que se hallen fuera de los límites de la jurisdicción pesquera nacional. Continuarán colaborando con miras a la adopción de medidas multilaterales permanentes que sean expresión de este criterio.

2. A tenor del apartado 1, el Gobierno de España tomará medidas para evitar que por sus buques y por personas sujetas a su jurisdicción sean capturadas poblaciones marinas anádromas desovadas en aguas canadienses.

## ARTICULO IV

El Gobierno de España y el Gobierno de Canadá se obligan a cooperar, bien directamente, bien a través de las organizaciones internacionales idóneas, para asegurar la adecuada administración y conservación de los recursos vivos de la alta mar situados fuera de los límites de la jurisdicción pesquera nacional, incluyendo zonas de la alta mar situadas por fuera e inmediatamente adyacentes a las zonas sujetas a su respectiva jurisdicción pesquera, teniendo en cuenta sus intereses con respecto a tales recursos.

## ARTICULO V

El Gobierno de España adoptará medidas tendentes a garantizar que los buques pesqueros españoles pesquen con observancia de las disposiciones del presente Convenio.

## ARTICULO VI

1. El Gobierno de España y el Gobierno de Canadá realizarán consultas bilaterales periódicas referentes a la ejecución del presente Convenio y al desenvolvimiento de la cooperación ulterior. En especial, promoverán la cooperación bilateral futura sobre cuestiones tales como los intercambios de información y de personal técnicos, mejoramiento de la utilización y el tratamiento de las capturas, expansión de los mercados de pescado y productos pesqueros oriundos de Canadá, y, teniendo presentes las obligaciones contraídas por ambos países como partes contratantes del Acuerdo General de Tarifas y Comercio, promoverán la reducción o supresión de barreras aduaneras o de otra índole con respecto a tales productos. Estudiarán conjuntamente la adopción de medidas de cooperación en

tre empresas canadienses y españolas con respecto a la utilización de recursos vivos de las aguas próximas a la costa atlántica canadiense, y la posibilidad de acuerdos para la utilización de puertos atlánticos canadienses por buques de pesca españoles con miras al embarque y desembarque de miembros de las tripulaciones o de otras personas, y para otros fines, según se conviniere.

2. En las consultas aludidas en el apartado 2 c) del artículo II, referentes a asignación a los buques de pesca españoles de cuotas de partes de los excedentes de las poblaciones marinas o de complejos de tales poblaciones, el Gobierno de Canadá tomará en consideración todos los factores relevantes, comprendidos al efecto, "inter alia", los intereses canadienses, el desarrollo de la cooperación entre los dos Gobiernos a tenor de las disposiciones del presente Convenio, y las anteriores capturas efectuadas por la flota española con respecto a tales poblaciones o complejos de poblaciones.

## ARTICULO VII

1. El presente Convenio se entenderá sin perjuicio de otros Convenios actualmente existentes, concertados entre ambos Gobiernos, ni de Convenios multilaterales existentes en los cuales los dos Gobiernos fueron parte o, de los criterios de uno u otro Gobierno, con respecto al Derecho marítimo.

2. El presente Convenio podrá ser revisado por los dos Gobiernos una vez transcurrido un plazo de dos años, o en cualquier momento subsiguiente a la ratificación por ambos Gobiernos de un futuro Convenio multilateral que trate de las mismas materias sustancias. Podrá ser rescindido por una de las partes diez años después de la fecha de su entrada en vigor, o al término de cualquier período de seis años subsiguientes, siempre que el preaviso de denuncia fuere formulado no menos de doce meses antes de la expiración de cualquiera de tales períodos.

El presente Convenio entrará en vigor en la fecha de su firma.

En fe de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han suscrito el presente Convenio.

Hecho en Madrid, en el día de hoy, a 10 de junio de 1976, en seis ejemplares originales, dos en cada uno de los idiomas español, inglés y francés, siendo cada versión igualmente auténtica.

Por el Gobierno de España,  
José María de Areilza,  
ministro de Asuntos Exteriores.

Por el Gobierno de Canadá,  
Georges-Henri Blouin,  
embajador.

El presente Convenio entró en vigor el día de su firma, es decir, el 10 de junio de 1976, de conformidad con lo establecido en el mismo.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 24 de octubre de 1977.—El secretario general técnico, Fernando Arias-Salgado y Montalvo. ■

**Potenciar el sector y reducir el déficit en fletes**

## **PLAN DE ACTUACION PARA LA MARINA MERCANTE**

La lucha contra el déficit de la balanza de fletes y el reforzamiento general del sector son objetivos de un plan de actuación para la Marina Mercante, que ha sido elaborado ya y elevado al titular del Transportes y Comunicaciones, señor Lladó.

El plan fue elaborado en la Subsecretaría de la Marina Mercante, y analiza una serie de problemas del sector, para ver su situación actual y soluciones propuestas. En síntesis, sus principales puntos son los siguientes:

Reforzamiento de la lucha contra la contaminación, unificando la actividad (en la actualidad, dependiente de varios organismos) y creando una inspección general.

Potenciación de la inspección general de buques y construcción naval, que actualmente tiene insuficiente estructura para atender a la flota del país.

Creación de un órgano permanente de vigilancia marítima, con coordinación de la Armada y el Ministerio de Transportes.

Un problema fundamental que habrá de resolver es el déficit de la balanza de fletes, que (sin contar el tráfico de petróleo) en 1976 se incrementó en un 25 por 100 respecto al año anterior. Este problema ha de afrontarse mediante la construcción de buques para actuar en el mercado internacional, la promoción de líneas regulares, la construcción de buques especiales y el incentivo de la utilización de buques nacionales en el exterior.

**CABOTAJE Y FLOTA PETROLERA.**—En cabotaje es necesaria una actuación múltiple sobre puertos, flota, exportación y concurrencia con el transporte terrestre. Dado lo barato de este tipo de transporte, se está analizando la problemática del cabotaje en relación con otros modos de transporte.

Un importante exceso de flota petrolera se va a presentar a finales de 1978 (con una cobertura del 110 por 100 para una flota de diez millones de toneladas). Hasta ahora se han solucionado los problemas de posibles excedentes temporales con un sistema de intercambios de tonelaje. Pero el problema se ha de plantear en el próximo año, y para evitarlo se pretende la creación de estímulos para que los armadores españoles fleten en los mercados internacionales y confirmar la obligatoriedad de transportar crudos bajo bandera nacional.

**LÍNEAS REGULARES Y DE SOBERANIA.**—En líneas regulares, las unidades nacionales sólo aportan una cobertura del 20 por ciento. Se pretende ahora establecer nuevas unidades, incentivos fiscales, etcétera. En este capítulo será importante la participación de Trasatlántica. Ya se está en conversaciones con México, Cuba, Costa de Marfil y Mauritania para establecer líneas regulares.

En líneas de soberanía se pretende también modificar la actual filosofía. El contrato entre la compañía Trasmediterránea y el Estado está denunciado. La actual situación de prórroga finaliza el 31 de diciembre, y se están estudiando diversas soluciones.

El tráfico extranacional va a ser impulsado, dados los bajos índices actuales. En este campo se pretende que la punta de entrada sea la compañía Elcano, para lo que ésta constará con el apoyo y la colaboración de la Subsecretaría.

En comunicaciones radiomarítimas se pretende solucionar el problema actual de las zonas del litoral, con dificultades en las comunicaciones entre buques y estaciones de correspondencia pública de VHF.

Otro punto importante es la potenciación de la enseñanza, con la creación del tercer ciclo y el reforzamiento del Instituto Español de Oceanografía, en especial, en los campos de Acuicultura, contaminación, subsuelo marino y aprovechamiento de energía marítima.

## **ACUERDO ESPAÑA-COSTA RICA EN MATERIA DE FORMACION PROFESIONAL**

### **• Se establece un Programa Marítimo Pesquero**

MADRID.—El "BOE" del 5 de noviembre publicó el acuerdo entre el Gobierno español y el de la República de Costa Rica, complementario del Convenio de Cooperación Social Hispano-Costarricense para el desarrollo de la II Fase de Cooperación Técnica al CIPET (Centro de Investigación y Perfeccionamiento del Profesorado de Educación Técnica) y al INA (Instituto Nacional de Aprendizaje). Al Acuerdo se acompaña un protocolo en el que se recogen los aspectos técnicos y se establecen las características y funciones del personal español y costarricense, así como el calendario previsto para el normal desarrollo de las acciones a seguir.

Por este acuerdo los Gobiernos de España y Costa Rica convienen en cooperar a la consolidación del CIPET y al afianzamiento del Programa de Formación Profesional Marítimo Pesquero que desarrolla el INA de Costa Rica.

En el documento, el Gobierno español se obliga a enviar a Costa Rica una misión de cooperación técnica constituida por siete expertos a fin de ayudar a la consolidación del CIPET y otra, compuesta por cuatro expertos, para contribuir al desarrollo de la Formación Marítimo Pesquera.

Asimismo el Gobierno español concederá once becas para el perfeccionamiento en España de los costarricenses que actúen como homólogos de los expertos españoles.

Por su parte, el Gobierno costarricense se compromete a facilitar los centros y locales en que deben desarrollarse las acciones de estos programas; eximir de toda clase de impuestos a los materiales que se precisen; otorgar a los expertos españoles las inmunidades y privilegios que el Gobierno costarricense concede a los de los organismos internacionales y poner a disposición de los programas el personal que se precise para el desarrollo de los mismos.

### **PROTOCOLO**

En el protocolo que desarrolla el Acuerdo se especifica que se denominan expertos aquellos técnicos españoles que el dominio de una técnica concreta unen una serie de condiciones específicas que les permitan transmitir sus conocimientos. Se señalan después las funciones que han de desarrollar, y específicamente en lo que se refiere al programa CIPET y al Marítimo Pesquero.

En lo que se refiere a la Formación Profesional Marítimo Pesquero habrán de ejercer las funciones siguientes:

A) Experto en artes de pesca; cursos de habilitación con los profesionales costarricenses a fin de prepararlos como maestros rededores; cooperar a la selección de personal costarricense para que reciban en España enseñanzas específicas sobre artes y aparejos pesqueros; planificar las prácticas de reparación y armado de redes, aparejos y aparatos auxiliares de pesca y cooperar a la planificación del contenido de estas mismas prácticas para patrones de altura.

B) Experto en formación de patrones de pesca; cooperar con el INA a la preparación de profesionales costarricenses para capacitarlos como patrones de pesca; realización de cursos complementarios para patrones de pesca de altura y cooperar en la elaboración o adaptación del material didáctico.

C) Expertos en construcción naval; ayudar a la estructuración y organización del Programa de Formación Marítimo Pesquero en general y de los cursos previstos para la formación de técnicos de construcción naval; formación de costarricenses que actúen como homólogos de los expertos españoles; organizar, dirigir y desarrollar los cursos de técnicos en construcción naval.

D) Expertos en construcción naval pesquera; cooperar a la formación de los homólogos costarricenses; ayudar en la estructuración y organización de los programas de técnicos en construcción naval y colaborar en la adaptación del material didáctico.

El protocolo finaliza con los requisitos que han de reunir los expertos españoles para poder integrarse en este Programa de Cooperación de Formación Profesional entre Costa Rica y España.

El Acuerdo, así como el protocolo están en vigor desde el día de su firma, 16 de septiembre de 1977, iniciándose su cumplimiento a partir del 1 de enero de 1978.■

## **CONTACTOS DE LOS NAVIEROS PARA EL CONVENIO COLECTIVO**

MADRID.—La Asociación de Navieros Españoles está celebrando reuniones con los distintos sectores de la Marina Mercante con el fin de llegar a los acuerdos necesarios para establecer las conversaciones con las centrales sindicales y decidir sobre el convenio colectivo.

Este convenio tendrá nivel nacional según se establecía en el último laudo del Ministerio de Trabajo, dictado con ocasión de las últimas huelgas en buques españoles.

## **SEGUN "ANAVE", EL "PACTO DE LA MONCLOA", ES POSITIVO**

MADRID.—El pacto de la Moncloa es positivo porque representa un consenso de los partidos políticos con representación parlamentaria, sobre una serie de puntos fundamentales ante la grave situación económica del país, según opinión de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) expresada en un comunicado.

Por otra parte, ANAVE teme que la viabilidad de los acuerdos puedan estar en peligro, ya que, en las conversaciones y en el pacto no se ha contado con sectores decisivos, como el empresarial y las centrales sindicales.

"Los navieros han estado y están —dicen— en todo momento dispuestos al diálogo y a la negociación, para sentar unas bases de actuación que permitan superar, con posibilidades de supervivencia, un futuro con difíciles problemas".

La Marina Mercante necesita operar —continúa diciendo el comunicado— con unas líneas de actuación en el futuro que respondan a unos criterios claros por parte, tanto de la Administración, como de los trabajadores del sector, y añade que "durante muchos años el país ha carecido de una auténtica política naval, que es hoy más necesario que nunca".

Finalmente, dicen los navieros que la situación futura podría estar más positivamente clarificada que en la actualidad, si se pudiera establecer unas bases concretas de actuación, a niveles crediticios y de todo tipo; si se llega a un convenio a escala nacional en el sector, que permita a empresas y trabajadores conocer con exactitud y rigor derechos y obligaciones, y si el normal desenvolvimiento de los tráficos no se ve perturbado con paros laborales y baja productividad.■

## **MADRID**

### **SOCIEDAD PARA LA CLASIFICACION Y REGISTRO DE BUQUES**

MADRID.—Se ha constituido en Madrid la Sociedad Española de Clasificación y Registro de buques, artefactos flotantes e ingenios oceánicos, Fidenavis, S. A., entidad de servicios sin fines lucrativos, que cubrirá el amplio campo hasta ahora servido por sociedades extranjeras. Con lo que ello supone de dependencia tecnológica y económica, no superada hasta ahora. Más de veinte compañías navieras, doce entre las principales aseguradoras del ramo marítimo, más de treinta industrias de la construcción naval, diez grandes bancos y más de doscientos profesionales del sector han suscrito íntegramente los 70 millones de capital social.■

Fidenavis calificará buques en construcción y en servicio asignándoles una clase, que permitirá disponer de la suficiente información a los organismos oficiales de todos los países y a las compañías aseguradoras, para juzgar acerca de la seguridad de tales buques, los hombres y las mercancías que transportan.■

## LICENCIA DE EMPRESA ESPAÑOLA A SOCIEDAD JAPONESA

MADRID.—La sociedad japonesa Nipon Kokan K.K. y la española Sener, Ingeniería y Sistemas, S. A., firmaron en Madrid un acuerdo de licencia por el que la primera podrá utilizar la tecnología desarrollada por Sener para construir buques de transporte de gas natural licuado en sus astilleros.

Dicha tecnología se refiere al sistema de soporte de los tanques de gas natural licuado, que son del tipo de presión, mediante cascadas continuas dobles, y el diseño estructural de los buques en que se instalan dichos tanques.

Según datos de "Petróleo", el acuerdo de licencia entre ambas compañías entrará en vigor una vez obtenidos los correspondientes permisos gubernamentales, lo que se espera ocurría en un plazo de dos meses.

Nipon Kokan es una de las mayores compañías japonesas con actividades en tres campos básicos: fabricación de acero, ingeniería y construcción naval. Dentro de este último campo, la compañía opera cuatro astilleros.

La tecnología desarrollada por Sener está protegida por patentes ya concedidas en diez países, estando pendiente la concesión en otros tantos. ■

## ESPAÑA PARTICIPARA EN LA CONSTRUCCION DE UN PUERTO ARGENTINO

MADRID.—Fuentes de la misión naval argentina que viajó recientemente a España para asesorar la reactualización de convenios navales existentes entre los dos países, confirmaron la participación española en el desarrollo del proyecto para la construcción de un puerto en su país.

Las mismas fuentes, compuestas por altos oficiales de la Armada argentina, señalaron que la participación española en el proyecto de construcción de un puerto en aguas profundas de Argentina se hará a través de la firma estatal Foex, que cuenta con el respaldo del Banco de España.

El proyecto en cuestión será la primera fase que dará paso a la licitación internacional por parte del Gobierno argentino para la realización de la citada obra portuaria.

España, que hasta ahora no se había pronunciado en torno a si participaría o no en dicho proyecto, lo hizo de forma oficial en la persona de Eduardo Peña, presidente de Foex, se informó en los mismos medios. ■

## COMISION PARA EL ESTUDIO DE LA TRASMEDITERRANEA

MADRID.—Una comisión interministerial —que se espera sea constituida en un breve plazo, tras acuerdo del Consejo de Ministros— examinará los sistemas a aplicar para que la compañía Trasmediterránea pase a propiedad del Estado.

La comisión estará integrada por un representante de cada uno de los siguientes Departamentos ministeriales: Transportes, Economía, Hacienda e Industria y Energía, además del delegado del Gobierno en la compañía.

Las dos modalidades que se van a estudiar están claramente definidas: la compra por valoración de activos o acudir a la oferta pública de acciones.

Parece ser que esta segunda medida es la que tiene más posibilidades de llevarse a cabo, dado que supone para el Estado mejores condiciones económicas y traerá consigo una continuidad en la explotación y en la actividad laboral de los trabajadores de la compañía. ■

## Plan de Ordenación del sector

# GRAVES DIFICULTADES EN EL SECTOR DE LA CONSTRUCCION NAVAL

MADRID.—Astilleros Españoles, Sociedad Anónima, ha puesto en conocimiento de todo su personal, a través de sus representantes laborales, la grave situación que atraviesa el sector naval, como consecuencia de la dificultad que se ofrece a los armadores de conseguir la financiación necesaria para la construcción de los buques contratados, ya que últimamente se han modificado de forma sustancial las condiciones de financiación inicialmente previstas.

Astilleros Españoles añade que lo anteriormente expuesto aumenta las dificultades derivadas de la gran crisis de contratación que viene sufriendo la construcción naval en todo el mundo.

Si bien todas las gestiones se encaminan al mantenimiento del actual empleo —agrega—, no se le ha ocultado al personal que, si las múltiples gestiones que se realizan no dieran los resultados deseados, se podría llegar incluso a la iniciación de expedientes de regulación de empleo, que afectarían a cada centro de trabajo, de acuerdo con las posibilidades de financiación de las obras contratadas con los armadores.

AESA espera que las gestiones que se

están llevando a cabo con la Administración pública permitirán superar el difícil momento que atraviesa la construcción naval.

Por su parte, la Asociación Nacional de Navieros Españoles (ANAVE) ha manifestado que el encarecimiento de la financiación para la construcción naval por la elevación en tres puntos del tipo de interés es un nuevo y grave problema que se presenta a la Marina Mercante.

Añaden los navieros que los buques en construcción y los pedidos se originaron acogiéndose a una disposición que sin previo aviso y sin compensación de ningún tipo ha sido modificada, elevando el coste de la construcción.

En este sentido existen posibilidades de que se tengan que suspender los encargos depositados en nuestros astilleros —añaden—, al tiempo que se interrumpen los pedidos pendientes y se suspenden los proyectos de construcción.

ANAVE prosigue que si a ello se suman las drásticas reducciones de créditos y la situación general conflictiva que atraviesa el sector, fácilmente se deduce el difícil panorama que se presenta a la Marina Mercante. ■

## PLAN DE ORDENACION DEL SECTOR

MADRID.—En Consejo de Ministros se ha declarado al sector de construcción naval sujeto a Plan de Ordenación, con lo que se anulan los efectos de la liberalización general de la industria, concedida por el Real Decreto del mes de febrero.

Esta medida forma parte de una serie de ellas necesarias para solucionar la grave resección de la demanda de construcción en este sector, que ha surgido como consecuencia de la crisis económica mundial, y particularmente del petróleo.

España tiene una plena participación en el mercado mundial, con unas cuotas relativamente altas, y dedicó en los últimos años más de la mitad de la producción nacional para la exportación. Algunas industrias se encuentran ya en una situación sumamente delicada que, probablemente, no les permitirá la supervivencia.

cia durante el plazo necesario para la realización de los estudios y la formulación del Plan de Reestructuración.

Otra medida de carácter transitorio, tomada igualmente en Consejo de Ministros, consiste en la flexibilización de sistemas de financiación previstos por la legislación vigente, y por ella se introduce, por un plazo que llega hasta fin de año, la nueva figura de créditos de astillero para la construcción de buques. Por otra disposición complementaria se han aprobado las normas a que habrán de sujetarse dichos préstamos.

Según las normas establecidas, la asignación de los créditos al astillero han de ser concedidas por la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, estudiado caso a caso y de acuerdo con la gravedad de los problemas sociales que se intenten resolver. ■

## SIRIA LIBERA UN BUQUE ESPAÑOL

MADRID.—Las autoridades sirias liberaron el buque español "Pola de Laviana", que estaba sometido a embargo por orden judicial. Dicha orden estaba moti-

vada por una reclamación que se había producido cuando el citado buque español se hallaba arrendado a una empresa alemana. ■

## DON VICTORINO ANGUERA, MIEMBRO DE LA MESA DIRECTIVA DE LA A.I.S.S.

MADRID.—El subsecretario de Sanidad y Seguridad Social, don Victorino Anguera Sansó, fue elegido miembro de la mesa directiva de la Asociación Internacional de Seguridad Social.

El acuerdo fue tomado por unanimidad por el consejo directivo de la AISS en reunión celebrada en Madrid. ■

## DON LUIS MENDEZ, PREMIO VIRGEN DEL CARMEN DE PERIODISMO

MERIDA (Badajoz).—Los Premios Virgen del Carmen de la Marina española fueron entregados el pasado 16 de octubre en el teatro romano de Mérida.

El primer premio del mar para libros quedó desierto y se entregaron tres accésits de 50.000 pesetas cada uno a Julia López Rodríguez, por "Un oscuro marinero del 98", y a Arcadio Ortega Muñoz, por "Viento del poniente".

Premio Elcano de periodismo, dotado con 100.000 pesetas, fue para Luis Méndez Rodríguez, y los tres siguientes, dotados con 50.000 pesetas, para Antonio Escamuela, Juan Antonio Sánchez Tembleque y José Francisco Huguet Prat.

El primer premio Universidad, dotado con 75.000 pesetas, fue para Francisco Isala Morán, por "La informática de un marino", y el segundo, con 25.000 pesetas, para Mercedes Cervera Rodríguez.

Los premios de poesía, dotados con 25.000 pesetas, fueron para Carmen Murciana, Rafael Fernández Pombo, Ángel Benito y Francisco García.

El Premio Juventud Marinera, medalla de oro y 75.000 pesetas, fue para el grupo escolar Miguel del Valle, de Teruel.

Tras la entrega de premios, Pedro de Lorenzo hizo un canto a la región y, a continuación, algunos poetas leyeron poemas. ■

## DON PEDRO LOPEZ JIMENEZ, DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros celebrado el pasado 2 de noviembre se acordó el nombramiento de don Pedro J. López Jiménez como director general de Puertos y Señales Marítimas.

### DATOS BIOGRAFICOS

Nació en Málaga, el 18 de octubre de 1942. Cuenta, por lo tanto, treinta y cinco años, habiendo terminado sus estudios de ingeniería de Caminos en 1965. Inició su experiencia profesional en 1965 en el sector eléctrico, desempeñando la dirección de obras de varias centrales térmicas; simultáneamente, trabajó como experto de seguridad en comisiones del Ministerio de Trabajo; profesor en cursos de la Escuela de Medicina y Seguridad en el Trabajo y profesor en cursos de construcción para posgrados.

En la actualidad desempeña la dirección general de una importante empresa de ingeniería y es consejero de diversas empresas privadas. Desempeña la presidencia de la Federación Empresarial de la Industria Eléctrica y es miembro de la directiva de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEO). ■

**El ministro de Sanidad y Seguridad Social visitó Ginebra  
REFORMA DE LAS ESTRUCTURAS SANITARIAS**

- La OMS colaborará en un vasto proyecto de medicina preventiva.

MADRID (Redacción).—El ministro de Sanidad y Seguridad Social de España, Enrique Sánchez de León, viajó el pasado 23 de octubre a Ginebra y visitó a altos funcionarios de cuatro organismos internacionales. Sánchez de León se entrevistó con el director general de la Organización Mundial de la Salud (OMS), con el subdirector de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), con el presidente de la Cruz Roja y con el secretario general de la Liga de Sociedades Internacionales de la Cruz Roja.

La visita del ministro español a Ginebra, señaló Fernando Benito, embajador de España ante las Naciones Unidas, al presentarlo a la prensa, "es una prueba de que se está cumpliendo una nueva etapa de apertura y participación en los organismos internacionales por parte de nuestro país".

El ministro Sánchez de León informó a las autoridades de la OMS sobre algunos detalles de la reforma sanitaria que propondrá el poder ejecutivo al Parlamento, y los propósitos que existen en ese sentido a corto y largo plazo, incluido un vasto proyecto de Medicina preventiva acorde con las recomendaciones de la OMS.

Por otra parte, el ministro de Sanidad y Seguridad Social anunció a las autoridades de la Organización Internacional del Trabajo que su país ratificará las normas internacionales sobre Seguridad Social en un futuro inmediato, especialmente las relacionadas con "la reciprocidad de trato para los emigrantes" y protección en los accidentes del trabajo.

En cuanto a su visita a las autoridades de la Cruz Roja, Sánchez de León expresó que es su Ministerio, desde el punto de vista estatal, el que debe mantener las relaciones con esas instituciones humanitarias, haciéndose acompañar para esos efectos de la vicepresidenta de la Liga Internacional de Sociedades de la Cruz Roja, marquesa de Santa Cruz, presidenta de honor de la Cruz Roja Española. En esta última entrevista se tocó el tema de la dedicación a los problemas asistenciales, "que en estos momentos—señaló el ministro—plantean unos problemas difíciles de resolver, por cuanto la caída y explosión del gasto sanitario y hospitalario en general produce la necesidad de reconsiderar algunos aspectos de las actuales estructuras".

El señor Sánchez de León calificó de positivo el viaje que, dijo, se enmarca en un ámbito de relaciones permanentes con los organismos internacionales, que es imprescindible. ■

**Pastoral del obispo de Mondoñedo, El Ferrol**

**"LA IGLESIA NECESITA DAR RESPUESTA A LAS EXIGENCIAS DEL HOMBRE DEL MAR"**

MONDOÑEDO (Lugo).—"La Humanidad, en gran parte, vive de los frutos del mar", dice el obispo de Mondoñedo-El Ferrol, monseñor Miguel Ángel Araújo Iglesias, en una pastoral hecha pública con motivo del Día de los Hombres del Mar, celebrado el domingo 6 del presente mes de noviembre.

El obispo pone de relieve los graves problemas que padece el hombre del mar y destaca que "muchos problemas le vienen dados por unas estructuras sociolaborales y económicas poco adaptadas a los derechos fundamentales de la persona".

Más adelante alude a la responsabilidad de los cristianos ante este problema y a la necesidad de respuestas por parte de la Iglesia a

las exigencias de los hombres del mar. "La Iglesia—dice el obispo—debe ser la conciencia crítica de la sociedad y la voz de los que no tienen voz".

En la pastoral de monseñor Araújo Iglesias se destaca también que "un cristiano no puede contentarse con lamentaciones ni con comprensiones puramente efectivas o sentimentales, ni siquiera con pregones unos derechos, sino que debe aportar su esfuerzo para conseguir una solución justa y pronta a tantos problemas. De palabras están seguramente cansados los hombres del mar. Creo que en este momento ya no hay que aceptar el testimonio de las palabras, si éstas no van acompañadas del testimonio de los hechos". ■

**Rueda de prensa del comandante Cousteau, en Madrid**

**"LA ENERGIA NUCLEAR ES EL PRINCIPAL PROBLEMA DE LA HUMANIDAD"**

- La tercera parte de los bidones de residuos arrojados por Estados Unidos en 1956 están ya abiertos.
- El arenque está también en peligro de desaparición.

MADRID (Redacción).—"He jurado vengar a unos niños enfermos de cáncer destinados a morir a consecuencia del medio ambiente", afirmó el comandante Jacques Cousteau en el transcurso de la rueda de prensa celebrada con motivo de su estancia entre nosotros.

El comandante Cousteau hizo hincapié en manifestar que, a su juicio, el problema principal que tiene planteado la Humanidad es el de la energía nuclear: "la única esperanza que tenemos respecto a su solución es el despertar de la opinión pública, que progresará de día en día, para echar abajo los planes de los Gobiernos". Por ello, añadió, su Fundación está integrada desde hace tiempo en los movimientos ecologistas: "Todos los partidos son hoy antiecológistas, pero no son sinceros, pues en el fondo son partidarios de la energía y de las armas nucleares. Sólo se pintan de verde a la hora de las elecciones".

"Aunque hoy día no existen grandes problemas de contaminación por radiactividad y los residuos que vierten a los ríos las centrales nucleares no son graves en el Mediterráneo, hemos detectado contaminación radiactiva por la central de Vandellós y el Ródano, que por efecto de las corrientes se concentra en la zona situada ante Córcega, Cerdeña y Baleares, con cantidades de estroncio 90 ya importantes. Debajo de la alerta, pero, aunque el nivel de radiactividad del aire disminuyó desde 1965, el del agua se ha incrementado gravemente y con muy poco más sería peligroso".

Por lo que respecta a los residuos calientes, a los 45.000 contenedores que en 1956 Estados Unidos depositó a partes iguales en el Pacífico y en el Atlántico, el comandante Cousteau afirmó que obran en su poder fotografías realizadas el año pasado por un submarino norteamericano que prueban que están abiertos por lo menos una tercera



parte de los bidones, con el consiguiente peligro que ello supone, ya que si como las fotografías prueban, los bidones no resisten veinte años, el plutonio, por el contrario, dura trescientos cincuenta mil años. Los arrojados por los norteamericanos son contenedores de la misma calidad que los arrojados por Europa en el centro del Atlántico:

"Si Estados Unidos ha parado, ahora hay que detener a los europeos", manifestó.

Actualmente, el comandante Cousteau y su buque oceanográfico "Calypso" estudian la llamada contaminación permanente en el Mediterráneo (es decir, la producida por aquellos productos muy difíciles de eliminar). Para ello han recorrido prácticamente todas las costas recogiendo muestras de sus aguas, que se analizarán en diferentes lugares, pero siempre por los mismos laboratorios: la radiactividad, los metales pesados, el mercurio, los aceites de motores, el barniz de algunas pinturas y ciertos detergentes que, combinados con insecticidas, producen contaminación permanente se estudiarán en Barcelona, Marsella y Mónaco. El objetivo es presentar el informe detallado en la reunión del Plan Azul para el estudio y conservación del Mediterráneo, a celebrar en Mónaco en enero de 1978. Las complejas in-

vestigaciones se efectúan en colaboración con la NASA, la Agencia Espacial Europea y la Telespacio italiana, aunque en todo momento el comandante insistió en el carácter independiente de todo Gobierno de su trabajo.

**CADA ONCE MINUTOS SE MATA UNA BALLENA**

Preguntado por el tema de la pesca, el señor Cousteau afirmó que la submersión le parecía estúpida, siendo uno de los factores de destrucción de los mares; que aunque pareciese increíble, el arenque se encuentra en el mar del Norte en peligro de desaparición y que la comisión internacional para la conservación de la ballena toma medidas insuficientes, ya que, por ejemplo, han votado por una veda de dos años, cuando actualmente se mata una ballena cada once minutos.

El comandante Cousteau manifestó finalmente que hoy sólo las capturan Japón y la URSS, pero con flotas ya muy viejas y que su esperanza está puesta en que éstas se pudran pronto. A partir de ahí haría falta un siglo y medio para que se reprodujese completamente. ■

**CONSTITUIDA LA FEDERACION DE CC. OO. DE ACTIVIDADES PORTUARIAS**

MADRID.—Se ha constituido la Federación de Comisiones Obreras de Actividades Portuarias y Aduaneras, que agrupa a unos 5.000 afiliados, según fuentes del propio sindicato. Fue elegido secretario general el trabajador en paro Antonio Figuero Pérez. Según los promotores, al sindicato pertenecen el 15 por 100 de los trabajadores del sector.

Entre los acuerdos que se tomaron figuran los de amnistía laboral, jornada intensiva en dos turnos de seis horas cada uno, salvo para los puertos de Palma y Avilés, dadas sus características: 1.500 pesetas diarias de salario mínimo, se trabaje o no; seguro de vida de un millón de pesetas, control por los trabajadores de los fondos de las oficinas de trabajo portuarias y desaparición en las juntas mixtas. ■

**LA A. B. S. HA CONTABILIZADO 1.056 NUEVOS BUQUES EN LO QUE VA DE AÑO**

NUEVA YORK.—La oficina norteamericana de Navegación (ABS) clasificó 1.056 nuevos buques de 12.581.000 toneladas de peso muerto, o 6.636.000 TRB, en los primeros seis meses del presente año, informó recientemente su presidente, Robert T. Young, en la reunión celebrada recientemente en esta capital entre los directivos de la ABS.

El señor Young manifestó, asimismo, que esas cifras representaban un incremento respecto al mismo período del pasado año. Dijo también que, por primera vez en su historia, la ABS tenía bajo clasificación más de 15.000 navíos y más de 100 millones de TRB. ■



Thor Heyerdahl, el héroe de la "Kon-Tiki", acompañado de su esposa durante los preparativos de su nueva empresa, consistente en atravesar el océano Índico en la embarcación de paja que aparece en la parte inferior de nuestra composición fotográfica. (Foto: EFE-FIEL.)

# LA NUEVA EMPRESA DE THOR HEYERDAHL

Por THERESE JAUFFRET  
(Fiel-Servicios  
especiales Efe-AFP)

Thor Heyerdahl prepara una nueva aventura. Después de sus históricas travesías del Pacífico, hace 30 años, y del Atlántico, hace siete, el explorador y antropólogo noruego se dispone a conquistar el Índico.

En noviembre próximo, Heyerdahl y los 14 miembros de su tripulación embarcarán en el "Tigris", barco de juncos construido según el sistema del antiguo Egipto, y desde la confluencia del Eufrates y el Tigris (Irak) intentarán navegar hasta la India.

Se ha dicho que es su ascendencia de vikingo —el navegante es muy rubio y de imponente estatura— lo que le impulsa a hacerse una vez más a la mar, a los sesenta y tres años de edad y en condiciones peligrosas. Porque, en efecto, ya no opera la excusa de la juventud, como en tiempos de su célebre "Kon-Tiki", ni el afán de lograr fama y fortuna. Pero, en cambio, sigue poseido por la voluntad de conocer. En ello reside acaso todo el malentendido: a causa de su aspecto deportivo, suele olvidarse la otra cara, científica, de sus expediciones.

## UN HOMBRE DE CIENCIA Y EXPERIENCIA

Las trece obras publicadas por Heyerdahl, sus numerosos artículos y las dos expediciones arqueológicas que dirigió por cuenta de su propia patria nos recuerdan que no concibe la aventura sin soporte y finalidad científica.

En la navegación del "Tigris", tratará precisamente de averiguar si pudo haber intercambios comerciales por vía marítima entre Mesopotamia y la India.

Sin embargo, la expedición del "Kon-Tiki" se organizó en condiciones completamente distintas.

- El héroe de la "Kon-Tiki" se propone atravesar el océano Índico en una embarcación de paja.
- A los sesenta y tres años se hace nuevamente a la mar en condiciones peligrosas.
- En su próxima aventura intentará probar la existencia de una navegación comercial entre Mesopotamia y la India en tiempos remotos.

## UNA JUVENTUD SIN MAS PROBLEMA QUE LA AVENTURA

Lector desde la niñez de relatos de viajes y exploraciones, Thor Heyerdahl era hijo de un rico fabricante cervecero. Se apasionaba por el "scoutismo", primera posibilidad de vida sana y en contacto con la Naturaleza, pero soñaba con recorrer el mundo y estudiar las costumbres de pueblos primitivos. Su sentido de la empresa y la aventura en equipo le dictaría más tarde, en 1969, su "acto de fe" dirigido al entonces secretario general de la ONU, U Thant: "Todos estamos convencidos de que el futuro de la Humanidad no lo resolverán los hombres que se combaten, sino los hombres que trabajan juntos".

Inició estudios de Geografía y Zoología, pero antes de obtener su diploma los interrumpió durante un año (1937) para pasar su luna de miel en la isla de Fatu-Hiva (archipiélago de las Marquesas). Allí empezó su entusiasmo por la Antropología y, tras estudiar las gigantescas estatuas de la isla, le dedicó su primer libro, "En busca del paraíso", aparecido en 1938.

## UN SUEÑO DE DIEZ AÑOS

También en Fatu-Hiva tuvo la idea que, diez años después, le llevaría a afrontar el

Pacífico a bordo de una simple balsa. Heyerdahl había observado que, en las Marquesas, todos los vientos y corrientes marinas procedían siempre del Este. Polinesia pudo, pues, ser poblada hace siglos por navegantes americanos. En cambio, debió ser inaccesible a primitivos procedentes del Oeste.

La hipótesis maduró con los años y con largos estudios comparativos de las civilizaciones del Pacífico, pero los antropólogos seguían objetando que los indios del período preincaico, con sus rústicas balsas, no podían haber navegado 6.000 km. de océano.

Heyerdahl aceptó el desafío y construyó la "Kon-Tiki" según la descripción de grandes balsas legada por los conquistadores españoles: nueve grandes troncos, de una madera muy ligera y resistente, amarrados con lianas y, sobre la plataforma, una chocita de bambúes trenzados. Una especie de gran remo hacia las veces de timón. El barco no llevaba ni un centímetro de alambre ni el más pequeño clavo.

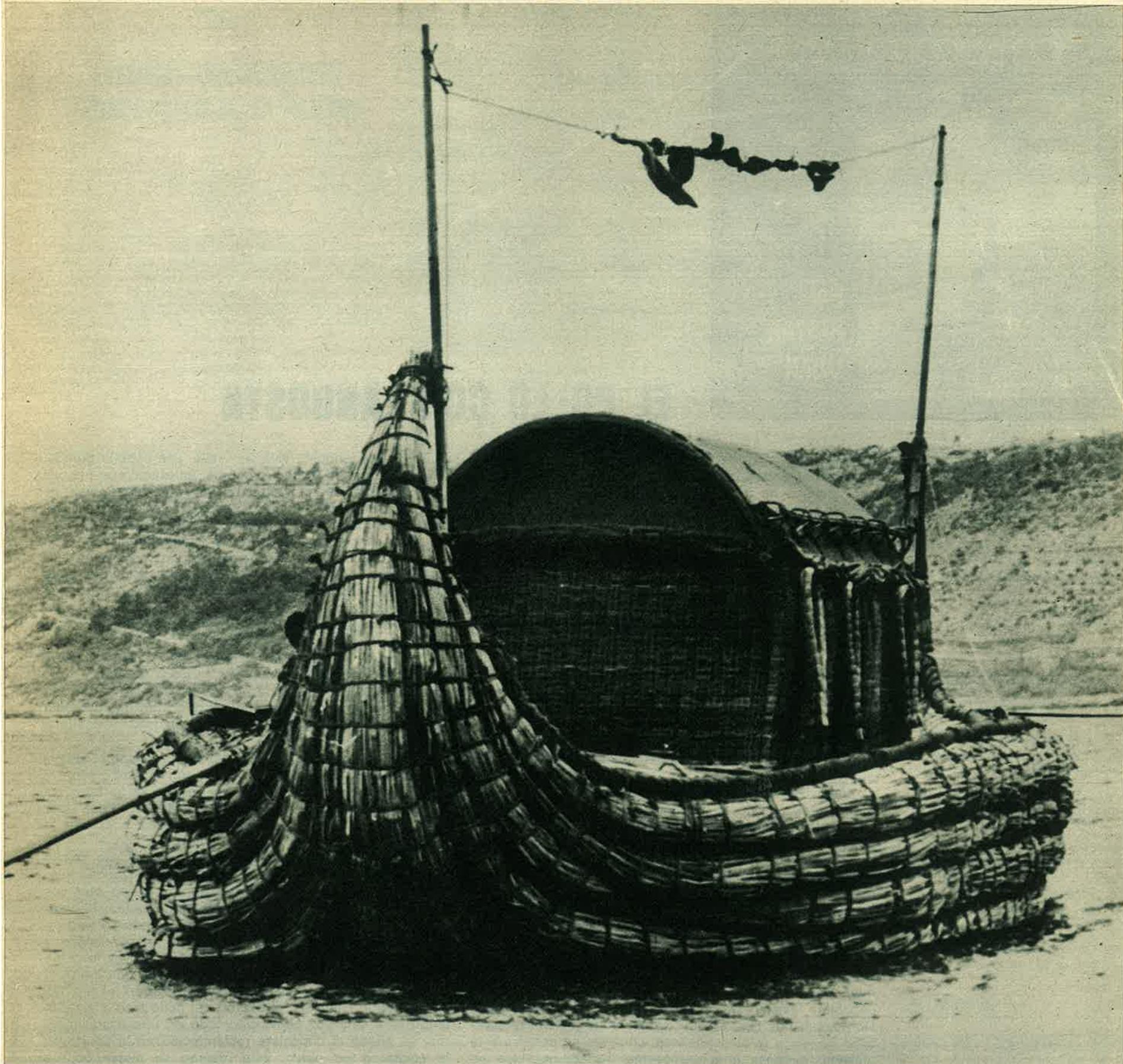
El 28 de abril de 1947, la "Kon-Tiki", nombre de una deidad solar adorada en Perú y en Polinesia, zarpó del puerto peruano de El Callao con seis hombres a bordo y abundante provisión de cocos y de agua. 101 días después, tras derivar a favor de la corriente Humboldt, llegaría a Raroia, probando que la

idea del audaz noruego no era tan utópica como parecía.

El navegante contó su proeza en un film y en un libro que pronto se convirtió en "best-seller", traducido a 64 lenguas y vendido por millones de ejemplares. Fueron sus derechos de autor los que aportaron a Heyerdahl la independencia financiera y le permitieron restaurar la pequeña aldea medieval italiana en la que aún vive con su familia, junto a la Riviera.

Pero la aventura de la "Kon-Tiki" no había terminado. No bastaba probar que la navegación había sido posible, había que demostrar que se realizó efectivamente. Así, Heyerdahl publicó en 1952 una tesis de más de mil páginas, recopilación de pruebas zoológicas y botánicas, como la introducción en Polinesia de la batata y de cierta clase de algodón que sólo crece en Sudamérica.

Al año siguiente dirigió una primera expe-



dición noruega a las islas Galápagos para probar igualmente que los indios sudamericanos las habían visitado antes que los europeos. En 1954 siguió investigando en Perú, Bolivia y Colombia y, en 1955/56, condujo una segunda expedición de su país, esta vez a la isla de Pascua.

#### LAS REVELACIONES DE LA ISLA DE PASCUA

En Pascua, Heyerdahl descubrió dibujos de un extraño barco de cañas, de silueta semejante a una media luna, con doble puente y capacidad para numerosos viajeros. El modelo era muy semejante al de los barcos que aún surcan el lago Titicaca y las lagunas del Chad y se ajustaba fielmente a los diseños náuticos del antiguo Egipto, que datan de hace 5.000 años.

Cuando, precisamente, parecía imponerse

en todo el mundo la tesis de la simultaneidad de ciertos inventos en parajes del globo muy separados entre sí, Heyerdahl defendía que la civilización se extendió en dirección a poniente y quería demostrar que los barcos de paja que llegaron a Polinesia no sólo procedían del Perú, sino, remotamente, del continente africano. Igual que el culto del Sol, la astronomía y un sistema de castas dominantes en el que los hermanos se casaban con sus hermanas...

Por eso se lanzó entonces en la aventura del "Ra". Construyó ese barco, de igual nombre que el gran dios solar egipcio, a base de papiros que formaban una especie de canasta flotante. La nave fue conducida desde Gizeh (Egipto) a Safi (costa atlántica de Marruecos) y el 25 de mayo de 1969 ocho hombres de nacionalidades diferentes subieron a bordo y se hicieron a la mar, bajo bandera de la ONU.

La tentativa fracasó. Imperfectamente cons-

truido, el "Ra" se hundió frente a las Barbados a causa del acoso de los tiburones y de las pésimas condiciones climatológicas. Los tripulantes fueron recogidos por un yate.

En 1970, Heyerdahl reincidió con su "Ra-2", esta vez construido con ayuda de los indios andinos. La tripulación era tan cosmopolita como la primera: un navegante norteamericano, un cineasta italiano, un médico soviético, un pescador submarino egipcio, un chadiano especialista en naves de papiros, un japonés, un mexicano y, por supuesto, el propio Heyerdahl. Salieron de Safi el 17 de mayo y llegaron a Barbados el 12 de julio. El "Ra-2", perfectamente conservado, se exhibe actualmente en el Museo Kon-Tiki de Oslo.

Naturalmente, los detractores de Thor no se dieron por vencidos: si el viaje demostraba la posibilidad de navegar de África a América en barcos rudimentarios, no se probaba, en

cambio, que Egipto sea la madre común de las civilizaciones atlánticas y del Pacífico oriental. Las pirámides incas eran altares de sacrificios humanos y las pirámides egipcias, enormes monumentos funerarios. Además, ¿por qué los egipcios no habrían divulgado en América la rueda?

#### LA INVESTIGACION CIENTIFICA, MARAVILLOSA AVENTURA

Pero, sea cual sea el valor de cada tesis, Heyerdahl ha demostrado que la investigación científica puede ser la más extraordinaria de las aventuras. Hasta Nikita Jruschov expresó en algún momento su deseo de que el noruego lo admitiera en su siguiente expedición, aunque fuese como cocinero.

—De acuerdo —le dijo Heyerdahl—. Pero con una condición: que se traiga una caja de caviar... ■ T. J.



Por  
NESTOR  
LUJAN

## EL POLLO CON LANGOSTA

**E**l pollo con langosta o la langosta con pollo —tanto monta monta tanto— es un plato típico de las poblaciones costeras de la provincia de Gerona, sobre todo de las que van desde Sant Feliu a Palafrugell: la zona de la industria corcho-taponera. Josep Pla, en su libro "El que hem menjat", que es un resumen un tanto nostálgico de la cocina catalana, se muestra partidario de cocer la exquisita langosta mediterránea exclusivamente a la brasa. A pesar de haber dado a conocer literariamente este plato de langosta con pollo, no se entusiasma con él y en las quinientas largas páginas de su libro le dedica tan sólo unas breves líneas: "Una de las características de la cocina de la comarca que habito ha sido la mezcla de elementos más extravagantes. En estos últimos años está de moda un plato que ha producido mucha curiosidad: la langosta con pollo. Es un plato de la cocina familiar muy difícil de ligar. A priori parece imposible, pero yo lo he comido en muchas casas perfectamente integrable y agradable. En estos últimos tiempos lo han ofrecido los restaurantes".

Efectivamente, lo ofrecen los restaurantes y generalmente mal, porque la langosta es congelada y el pollo de granja, y la salsa se liga difícilmente. Cuando yo lo comí por primera vez hace años en una casa particular de Calella de Palafrugell la cosa era muy otra: era un plato suntuoso y noble, enriquecido por una salsa de una opulencia mágica, pardo-dorada, perfumada, espesa y a la vez ligera de sabor. Es un plato que está vinculado profundamente a la cocina del chocolate, que es un ingrediente esencialmente catalán.

Efectivamente, la canela y el chocolate son dos elementos de la sabiduría salsera de Cataluña que hace muy peculiar esta gastronomía. Platos guisados con chocolate existen muchos. El libro del maestro Ignasi Domènech nos trae alguno de ellos: langosta a la catalana, conejo a la ampurdanesa, chuletas de cordero a la olesana, perdices a la campesina —añadamos que en Navarra también se guisan unas perdices con chocolate— a los que podríamos añadir otros platos que el maestro Domènech olvida, como es la langosta con caracoles, o los pulpos con cebolla.

Imagino que mis lectores no catalanes querrán conocer la fórmula exacta de este pollo con langosta que, repetimos, sólo puede alcanzar su perfección si los ingredientes fundamentales son de una calidad irreprochable. Les ofreceremos, por tanto, la fórmula debida al hijo de Ignasi Domènech, Alejandro Domènech, "chef" que fue de las cocinas del inolvidable Suizo y del hotel Colón, cuando oficiaba en éste de "maître" nada menos que Juan Cabané, otro de los grandes nombres de la gastronomía barcelonesa contemporánea. Ambas personalidades conspicuas de nuestra cocina desaparecieron ya y me es grato aquí evocar su nombre con cálida gratitud. Dice así la minuciosa receta de Alejandro Domènech: "Ingredientes para cuatro personas: un pollo de 1.100

gramos; una langosta viva de 1 kilo, una cebolla grande, 3 ó 4 tomates medianos maduros, un atadillo de hierbas que contenga laurel, tomillo, orégano, unas colas de puerro y de perejil, y un trocito de piel de naranja seca, todo bien atado con hilo fuerte o con bramante; un vaso de vino rancio, una copita de aguardiente seco, 30 gramos de chocolate, 30 gramos de almendras y avellanas tostadas y peladas, una cucharadita de harina, unas hebras de azafrán seco, un decilitro de aceite, 80 gramos de manteca, ocho costrones de pan cortados en forma triangular, algo grandes y fritos, canela en polvo, pimienta molida, perejil, un ajo grandecito".

"El pollo se corta en ocho o diez trozos, que se espolvorean con sal, pimienta y un poco de canela y se ponen a rehogar junto con el hígado del animal, en una cazuela de tierra no demasiado honda o en una cacerola que tendremos sobre el fuego, con manteca y aceite a partes iguales".

"Al quedar dorado todo se añade la cebolla picada y el atadillo de hierbas. Se remueve con la espumadera y una vez empieza a tomar color la cebolla se agregan los tomates pelados, sin semillas y picados; déjese freír hasta que el tomate pierda su acuosidad y échese el vino y el aguardiente. Tápese la cazuela, con el fin de que el vino se reduzca a la mitad; espolvóreese con la harina, que se deja rehogar un poco, y seguidamente mójese con caldo o agua caliente que cubra bien los trozos de pollo. Cocción lenta y continuada. Al estar medio cocido se le añade la langosta cortada en vivo en ocho trozos, y reservando su hígado y su sangre y salteándola, a fuego activo, con aceite; una vez la carne esté algo consistente se echa a la cazuela, junto al pollo. En el mortero se machacan el azafrán, el ajo, las almendras y avellanas, el hígado del pollo frito y el de la langosta y, una vez convertido todo en una pasta finísima, se añade el chocolate reblandecido en la estufa de la cocina o en polvo; este majado se diluye con la sangre, es decir, la aguilla que al ser cortada suelta la langosta, y con salsa del pollo y se echa en la cazuela donde éste y la langosta se están cociendo. Rectifíquese de sal y pimienta. No debe resultar con salsa en exceso, y una vez en su punto, se saca el atadillo de hierbas y se sirve a la mesa, en la misma cazuela, con los costrones de pan recién fritos, por alrededor, y un poco de perejil picado, por encima. Ahora bien, para presentar nuestro plato en ciertas mesas, aconsejo trasladar los trozos de pollo y langosta a una fuente o timbal grande de metal apropiada y previamente calentada. Incluso pueden extraerse de su caparazón los trozos de la langosta, reservando la cabeza, que se colocará en el centro de la fuente; salséese totalmente con la salsa pasada por el colador chino y, por los lados, colóquense los costrones de pan frito alternados con las patas de la langosta. Sírvase siempre bien caliente". ■ NESTOR LUJAN.

# LA FLOTA DE BAJURA CORUÑESA SE SIENTE MARGINADA

- "LA PESCA DE ARRASTRE ESTA ESQUILMANDO EL LITORAL".
- "LA FALTA DE VIGILANCIA, POR LA AUTORIDAD DE MARINA, DA LUGAR A DESMANES, COMO POR EJEMPLO LA PESCA CON EXPLOSIVOS".
- "URGE REVISAR EL TRATADO PESQUERO HISPANO-FRANCES".

LA CORUÑA (De nuestro enviado especial).—Aunque desgraciadamente el "detonante" haya sido la ampliación de las aguas jurisdiccionales de casi todos los países marítimos del mundo, con graves perjuicios pesqueros para el nuestro, es una realidad que la Administración y la opinión pública española se han sensibilizado ante las graves dificultades porque atraviesan, en estos momentos, los empresarios y trabajadores de la mar en España.

De todas formas, no es menos cierto que el desconocimiento de la realidad socioeconómica de nuestro sector pesquero sigue siendo, lamentablemente, un hecho cierto.

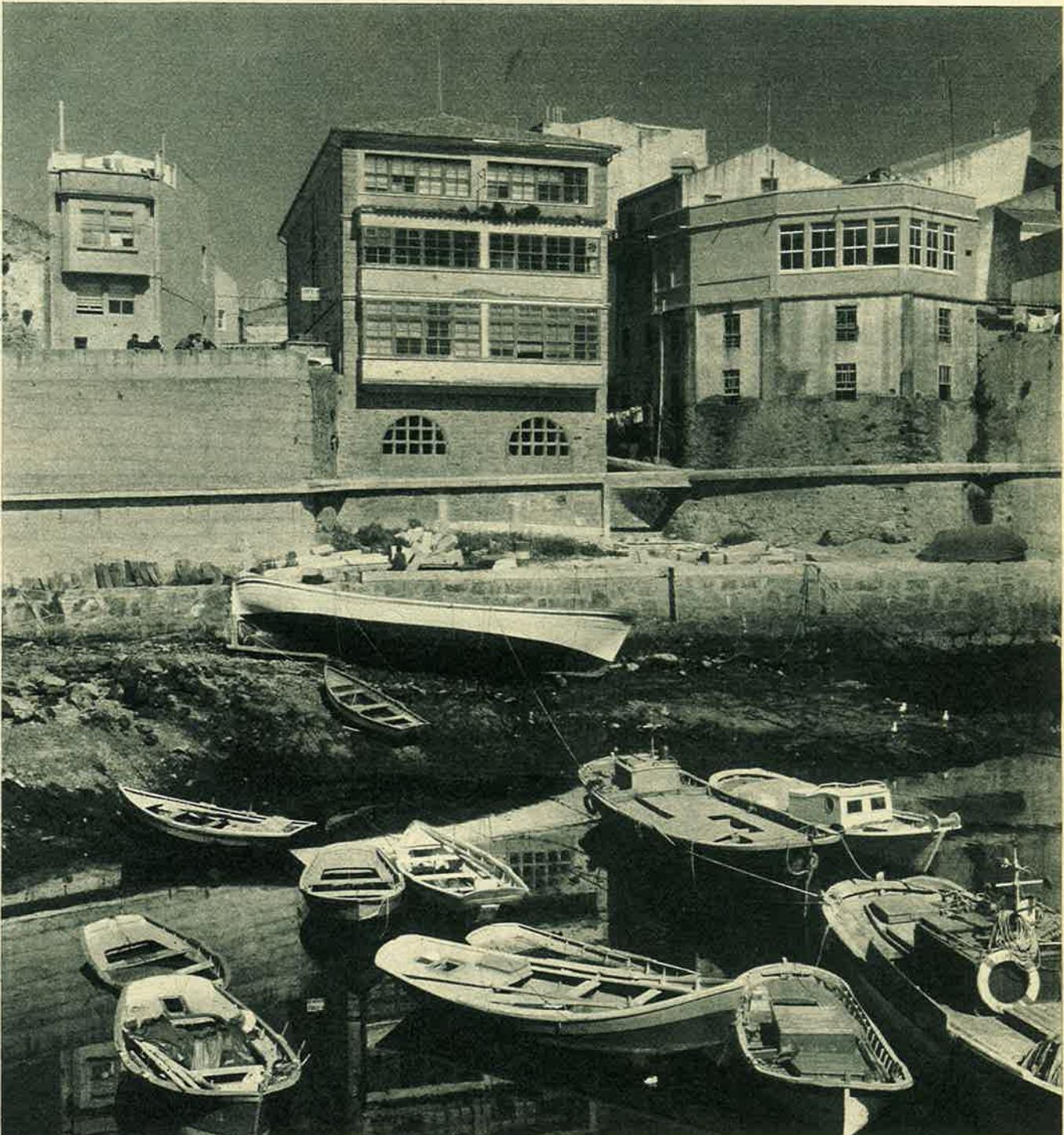
Para avalar esta opinión basta con darse una "pequeña vuelta" por el litoral. Nosotros lo hemos hecho, y lo primero que nos hemos encontrado, lo primero que se nos expresó fue un sentimiento de incomprendión y soledad:

"...sí, ahora se habla de los problemas pesqueros, pero de los de más allá de nuestras aguas jurisdiccionales, y se sigue ignorando, por tanto, que la pesca de litoral en España es muy importante y sus problemas son todos solubles. Tan sólo haría falta que se nos hiciera un poco más de caso...".

De una o de otra forma, esta es la opinión que nos expresaron los armadores y pescadores de Finisterre, Malpica, Cariño y Cedeira.

## FINISTERRE: NO HAY VIGILANCIA

Empezamos a conocer los problemas de la flota de bajura coruñesa por Finisterre: allí donde acaba la tierra, aunque, por desgracia, la zona ya es más conocida por "costa de la muerte", debido a los frecuentes temporales que ocasionan innumerables naufragios, casi siempre con cuantiosas pérdidas de vidas humanas.



Puerto pesquero de Malpica: el desarrollo de la flota artesanal gallega podría potenciarse si los arrastreros no acaban con los caladeros.

Un grupo de armadores nos exponen sus problemas y contestan a nuestras preguntas:

— Venimos a escucharles...

Sin más, nos toman la palabra y casi ni se hace preciso preguntar nada. Unos en gallego y otros en castellano expresan sus problemas. Y se desahogan...

— En Finisterre no hay crisis de la pesca de bajura. Aquí hay buenos caladeros, aquí hay trabajo. Nuestros problemas vienen por otras causas...

Esas causas van surgiendo en el transcurso de la larga conversación que mantuvimos y, objetivamente, sin acaloramiento alguno, se pueden concretar en

las siguientes, según sus manifestaciones:

— **Arrastreros:** Ante las dificultades porque atraviesa, parte de la flota de arrastre de todo el Norte ha empezado a realizar su actividad cerca de la costa española. Ello está produciendo constantes enfrentamientos con la flota de bajura, que ve cómo se le destrozan sus artes y aparejos y, sobre todo, que piensa que los arrastreros están esquilmando todos sus caladeros.

El mismo problema les presentan los arrastreros franceses y rusos, si bien estos últimos pescan justo en el límite de las aguas españolas.

— **Explosivos:** Aun cuando está total-

mente prohibido, todavía hay desaprensivos que aprovechando la oscuridad y la falta de vigilancia se dedican a pescar con dinamita, lo que, además de que sólo pueden aprovechar el 10 por 100 de lo que matan, destruye todo tipo de especies y envenena las aguas.

— **Vigilancia:** El problema de los arrastreros y el de la dinamita es fruto de una falta total de vigilancia por parte de la autoridad de Marina (que no cuenta con los medios adecuados), y por tanto es imposible hacer cumplir la reglamentación existente en materia pesquera. En Finisterre ni siquiera hay celador de puerto.

— **Vedas:** Existen, pero no se respetan.

# LA FLOTA CORUÑESA DE BAJURA

(Viene de la pág. anterior)

Por ejemplo, la de la langosta está en vigor todo el año, excepto entre junio y septiembre, y la de la nécora excepto entre octubre y abril...

Para los armadores de Finisterre, las soluciones a sus problemas "saltan a la vista": implantar una vigilancia eficaz; hacer cumplir la reglamentación; llegar a un acuerdo con los arrastreros españoles, para que guarden un límite; castigar severamente a los "dinamiteros"; cumplir las vedas y ampliar las aguas jurisdiccionales —ya no hay más remedio— a 200 millas.

Por otro lado, también se quejan de que les esté prohibido pescar en sus playas de Langosteira y Playa Mayor, que son muy ricas en navajas, porque, según los científicos, existen en ellas muchas crías de mero. En su opinión, aunque esto sea así, para ellos sería más beneficioso que les dejaran pescar en dichos bancos porque, además, dicen que la prohibición no está afectando a los pescadores de otras zonas que se acercan a ésta.

Finisterre cuenta con 120 embarcaciones y un censo de 500 pescadores. Se dedican a todo tipo de pesca, excepto al arrastre. Capturan sardina, caballa, merluza, rodaballo, abadejo, etcétera. Tiene un puerto insuficiente y abandonado; por falta de espacio, 50 de sus barcos deben quedar fuera sin atracar.

La Cofradía de Pescadores tiene proyectada la instalación de un frigorífico, lo que facilitaría sus pretensiones de comercializar ellos mismos lo que pescan, y un varadero.

## MALPICA: A VUELTAS CON LA CELULOSA

De los 3.000 habitantes que tiene el puerto de Malpica, 600 son pescadores; es obvio, por tanto, que la localidad vive de la pesca.

Su flota la componen 109 barcos, con un tonelaje medio de 1.050 toneladas; es de litoral y se dedican al cerco. Pescan jurel, merluza, pescadilla, congrío y abadejo; y en marisco, lubrigante, nécora y percebe.

El año pasado el valor, en primera venta, de la pesca capturada ascendió a los 160 millones de pesetas.

En cuanto a la pesca, los problemas de Malpica son idénticos a los de Finisterre, si bien, al tener sus caladeros muy dentro de la ría, con las flotas extranjeras los roces no existen, aunque sí, en

cambio, con los propios "bous" coruñeses.

Preocupa en Malpica el que las denuncias de las infracciones no prosperen, y el hecho de que la autoridad de Marina se encuentre con las "manos atadas" al no poder multar más que hasta las 25.000 pesetas, lo que a veces hace fácil el que los infractores se arriesguen.

De cualquier forma, lo que ahora preocupa tremadamente a toda la localidad es la posibilidad —cada vez más verdadera— de que se instale la fábrica de celulosa. Es un tema sobre el que ya han corrido "chorros" de tinta.

El asunto ha vuelto al candelero por el hecho de que el Instituto Oceanográfico ha autorizado el vertido de la fábrica a la ría, si bien con unas condiciones de seguridad muy estrictas.

En Malpica todos están en contra, pues, además de que, según los biólogos, destruiría la riqueza natural, sólo supondría para la población 85 puestos de trabajo (peonaje).

Por otro lado, aunque la empresa ha asegurado un sistema seguro de descontaminación, la información que aquí se tiene es que sería el "Kraff al sulfato", que por su ineficacia está expresamente prohibido en Alemania.

## CARIÑO: POTENCIAR LA FLOTA ARTESANAL

En Cariño hablamos con el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, señor Carro, el cual defiende con fuerza las tremendas posibilidades pesqueras de la costa coruñesa, y de toda la española, si de verdad se potencia la flota artesanal. Nos insiste en lo que ya hemos apuntado al comienzo: en que hay pescado en abundancia, y que lo que hace falta es la ayuda de la Administración y un aprovechamiento verdaderamente racional de los recursos.

En lo demás los problemas son, lógicamente, comunes al resto de la flota de bajura de la zona: los arrastreros, la flota extranjera, vigilancia y vedas.

Cuenta Cariño con 4.000 habitantes, de los cuales 1.000 son pescadores. Su flota está compuesta por 68 barcos, dedicados especialmente al pincho, al cerco y al bonito. Hasta el 30 de septiembre llevan pescados en este año 3.500 toneladas, que han alcanzado un valor en primera venta de casi los 250 millones de pesetas. Existen en la localidad, además, 22 fábricas de conservas y cuatro de subproductos; dichas industrias están pa-



sando por dificultades —como consecuencia de los problemas del sector extractivo— al estar descapitalizándose.

En proyecto tiene la Cofradía de Cariño la idea de comercializar directamente la pesca de su flota, para lo cual tienen previsto la instalación, como primer paso, de los frigoríficos adecuados y suficientes.

## NO AL TRATADO HISPANO-FRANCES

Cerca de Cariño se encuentra Cedeira. Ambas localidades son "la fuerza" de la flota de bajura de la provincia de La Coruña.

En Cedeira se insiste en lo mismo:

—Los arrastreros son incompatibles con un adecuado desarrollo y aprovechamiento de la pesca de litoral. La política seguida hasta ahora ha estado mal orientada y estamos pagando las consecuencias... ¡Ay, si la ayuda de la Administración se hubiera dirigido a la flota de litoral en vez de a la de arrastre! En estos momentos —nos dicen—, el problema de la ampliación de las aguas jurisdiccionales no nos tendría "tan cogidos"...

El 90 por 100 de la economía de Cedeira está en la pesca; de ahí la inquietud en la que viven en estos momentos, al ver descender progresivamente el volumen de sus capturas por culpa —según ellos— de los arrastreros:

—De pescar, por ejemplo, novecientas doce toneladas de merluza, setenta y cuatro de besugo y ciento cincuenta y ocho de rape en mil novecientos setenta y seis, hemos pasado a contar por kilos (no toneladas) en este mes de octubre en que nos encontramos. Sin ir más lejos, el pasado día doce de octubre (último dato que tenemos) sólo se consiguieron ciento veinticinco kilos de merluza; quinientos cuarenta y seis de besugo y cuarenta y tres de rape. En mil novecientos setenta y seis, cualquier día las capturas las contábamos por toneladas.

La gravedad del asunto se acentúa porque, curiosamente, el número de embarcaciones en Cedeira ha aumentado en el último año —de 82 han pasado a 88—, así como el número de pescadores —de 433 a 458—. Asimismo, las embarcaciones han sido modernizadas.

En Cedeira, como en Cariño (realmente como en todo el litoral coruñés), piensan que la solución a sus problemas está en:

- Ampliación de las aguas jurisdiccionales españolas.
- Ordenación pesquera de la zona: vedas, regulación y control sobre las artes, vigilancia.
- Prohibición del arrastre cerca del litoral.
- Denuncia del acuerdo pesquero hispano-francés.

En este último punto, Cedeira y Cariño fueron muy tajantes:

—Queremos que se denuncie este acuerdo porque no sirve a los intereses de toda la flota cantábrica, sino sólo a las provincias más cercanas del litoral francés.

Acabamos el recorrido por el litoral coruñés. Los problemas de su flota de bajura están claros. Ahora hace falta que quien deba se los tome en serio... Los armadores y pescadores así lo hacen, y el próximo día 6 de octubre tendrá lugar en Cedeira una asamblea de Cofradías de Pescadores de Galicia y Asturias para formar un frente común y ofrecer soluciones. ■ MAURO RODRIGUEZ.

En busca de soluciones para la pesca de bajura

## REUNION EN CEDEIRA DE LAS COFRADIAS DE PESCADORES DE ASTURIAS Y GALICIA

LA CORUÑA (corresponsal).—El pasado día 6 de noviembre tuvo lugar en Cedeira (La Coruña) una reunión de Cofradías de Pescadores de Galicia y Asturias que fue convocada por las de Cariño y Cedeira para tratar de la situación actual del sector pesquero y de las Cofradías y sus Federaciones.

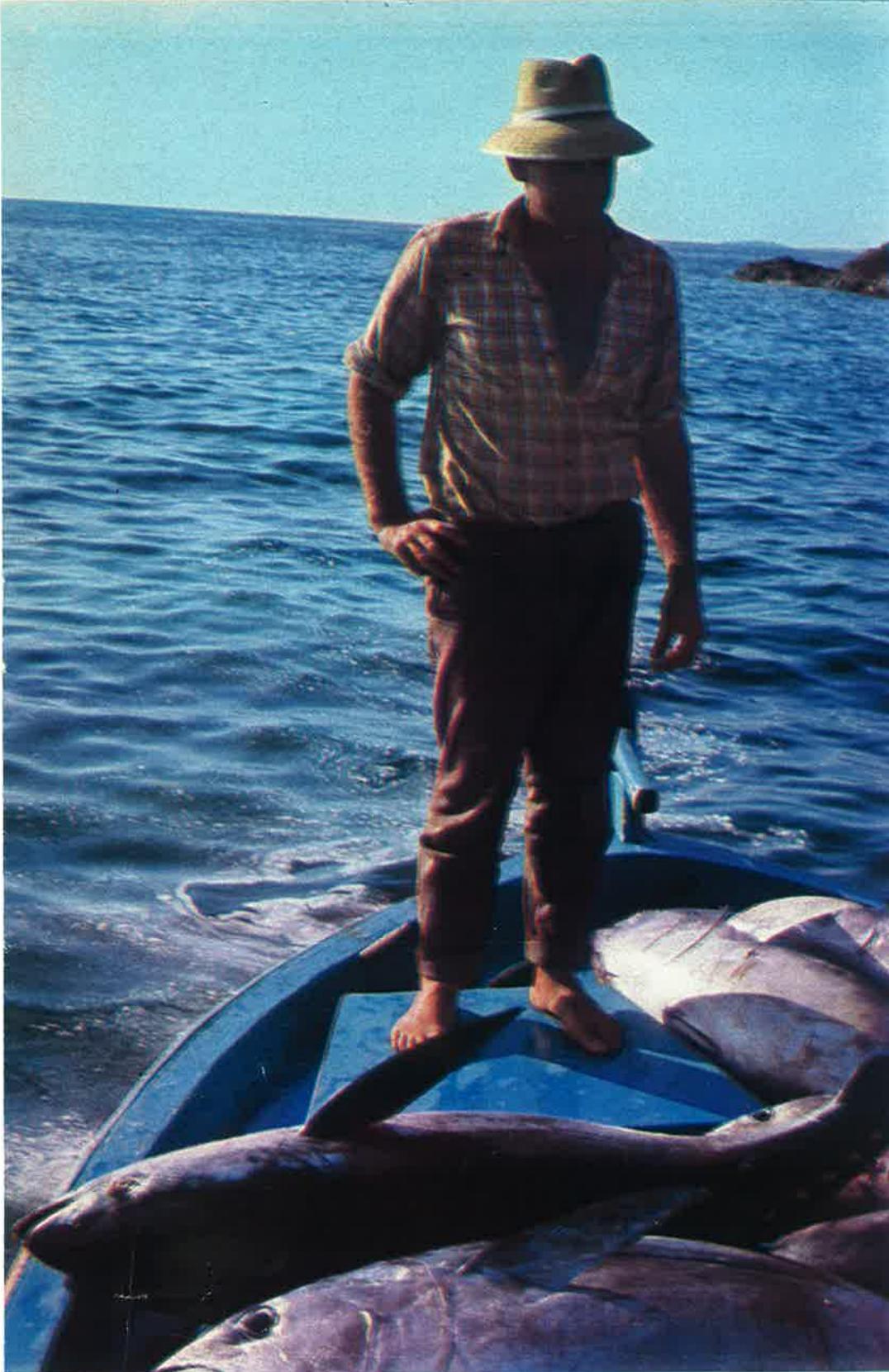
El acto estuvo presidido por don Baldomero Fernández Calviño, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, asistiendo al mismo: don Gerardo Harguindeguy Banet, vicesecretario general del ISM (que ostentaba la representación del presidente de este organismo); los miembros del Comité Ejecutivo de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (que se habían reunido la víspera separadamente en la misma localidad de Cedeira), comandante militar de Marina de El Ferrol, representantes y asesores de las Cofradías invitadas, distintos parlamentarios gallegos y otras representaciones.

### AMPLIAR LAS AGUAS

A lo largo de las numerosas intervenciones habidas en el acto se puso de manifiesto la necesidad de ampliar las aguas españolas a 200 millas a efectos de pesca, con objeto de regular convenientemente la pesca en las mismas, reservando en ellas zonas exclusivas para las artes selectivas.

Se expresó también la necesidad de aumentar la vigilancia para evitar las infracciones en materia pesquera, la conveniencia de crear un banco pesquero, una mejor comercialización de pesca, etcétera.

En resumen, se propugnó una auténtica política pesquera eficaz y coordinada para la pesca de bajura, o pesca con artes selectivas. ■



## LOS PROBLEMAS SOCIALES DEL SECTOR PESQUERO, EN EL "PACTO DE LA MONCLOA"

El "pacto de la Moncloa", suscrito por el presidente del Gobierno y los representantes parlamentarios de los partidos políticos, ha trazado las líneas maestras de la política pesquera, y entre ellas está la consolidación especial de los problemas sociales del sector.

Una vez más, el Gobierno reconoce no ya la existencia de problemas sociales en la mar (éstos se dan por supuestos en toda la actividad humana, mucho más en la profesional y laboral), sino la necesidad de que tengan un tratamiento específico.

Porque específica, configurada de peculiaridades que son absolutamente extrañas en cualquier otro trabajo, es la actividad marítimo-pesquera. Su rúbrica es *trabajo* y esta voz, y lo que supone de prestación de una faena, es lo único que tiene de común el marino con los restantes trabajadores.

Porque su taller es flotante; porque su trabajo es riesgo, pero también es riesgo y trabajo el desplazamiento hasta el lugar donde se verifican las tareas extractivas o de manipulación de las especies —si se trata de la pesca— y el transcurrir de los días y las horas, descansos incluidos, tanto en la modalidad pesquera como en la mercante; porque se rompe continuamente, y durante largos períodos, el vínculo familiar, con las ausencias del marino; porque las familias precisan asistencia de todo orden en

tierra, y el marino también, pero asimismo las precisa a bordo y en los puertos del extranjero, estén donde estén, que su barco utiliza como base habitual; porque el propio trabajo del mar, incluso el que remotamente podría equipararse al del peonaje, supone especialización, necesaria de una formación profesional adecuada; porque esa misma formación profesional es a su vez promoción social...

El "pacto de la Moncloa", que en un delicado momento político y económico del país ha tenido el consenso general de las más dispares tendencias, denota unánime acuerdo también en la necesidad de reafirmar una política social para el sector marítimo-pesquero. La esperanza se abre aquí con el trazo de una política pesquera que todos los estamentos que configuran el sector pidieron a gritos durante años. Hay en ella previsiones de medidas a nivel internacional e interno, estructurales, institucionales. Y esta consideración concreta al problema social, que señalábamos más arriba, el cual es unas veces causa, otras efecto, del funcionamiento de todos los mecanismos que dan vida al sector.

"Hoja del Mar", que ha subrayado, en numerosas ocasiones, la peculiaridad del trabajo en la mar, tiene ocasión aquí para volver sobre el tema, a modo de reafirmación de que, al menos en este aspecto, el "pacto de la Moncloa" ha dado en el clavo. ■



## EL HOMBRE DE MAR

**"Quince veces más muertes que entre el resto de la población trabajadora"**  
(Real Academia de Medicina)

La convivencia del hombre de mar, durante su trabajo, que empieza ya en el momento en que zarpa el buque, ha de producirse, jornada a jornada, a veces durante meses, en el reducido entorno de la nave. Allí será el trabajo y el descanso. Aquel, a cielo abierto durante las faenas propias de la mar, en bodegas para la manipulación de las especies; trabajos en máquinas; éste en camarotes angostos, siempre con la compañía permanente de los demás tripulantes.

No puede haber intimidad para el hombre de mar. No puede tener convivencia familiar. Posee conciencia del riesgo, a todo límite, que es consustancial con su profesión. Y en nada carga las negras tintas de estos perfiles de peligro: la Real Academia de Medicina española, en 1974, señalaba respecto a la siniestralidad de trabajo en la mar: "Un sector que requiere urgente y máxima atención en nuestro país, dadas sus peculiares

características, es el relativo a los trabajadores del mar, cuya incidencia en su población activa supone quince veces más muertes que entre el resto de la población trabajadora de España". La comunidad y sus instituciones llegan a parecerle extraños al hombre de mar, precisamente por su actividad, insólita para los usos tradicionales tierra adentro y ejercida durante años. De él se ha dicho, tantas veces, que es un desarraigado. Algo hay de esto, no precisamente porque la colectividad lo rechace —por el contrario, la colectividad lo admira—, sino por su propia idiosincrasia, por su personalidad peculiar y porque su mundo, año a año, se va configurando en las soledades del mar abierto. La especial patología que acusa el hombre de mar, debida a las condiciones de trabajo y a la dieta alimenticia, requieren desde el control de su aptitud para el embarque hasta una forma especial de prestarle la asistencia sanitaria. ■





## EL TRABAJO EN LA MAR

### El taller es flotante, móvil, alejado de toda convivencia familiar y social

La arribada del barco, al alba, o el sol en el ocaso, la gaviota, contrapunto de luces y colores... Esta es la mar que la literatura tantas veces quiere y que conoce el hombre de tierra adentro. Y muchas veces, lamentablemente, no hay más acercamiento entre la sociedad y el hombre de mar. Hay en esa llegada todo el simbolismo del periplo feliz, concluido con fortuna y quizás por ello sea una imagen más típica que la partida, que el subconsciente rechaza. Porque en la partida hay siempre un horizonte de zozobras. Se sabe que la mar es así, incierta, esquiva. Se trata de un mundo donde todo es posible, entre extremos de calma chicha y de tragedia; de abundancia y de escasez. En todo es distinto el trabajo en la mar con respecto a los demás trabajos. El "taller" es flotante, móvil y se situará lejos de donde se desarrolla la vida social y familiar. Está sujeto a riesgos

desde el momento mismo en que zarpa. Un colectivo de 230.000 trabajadores en activo y pensionistas ejercen o han ejercido su actividad en cerca de 18.000 embarcaciones pesqueras y en casi 1.900 barcos mercantes e instalaciones portuarias. De ellos, cerca de 1.100 buques pesqueros, con más de 41.000 tripulantes, faenan en aguas sometidas a la jurisdicción de otros países. Estos caladeros se extienden desde Canadá a la Argentina, en el continente americano; desde Marruecos a África del Sur, en el litoral africano, y aún continúan a los mares orientales del mismo; desde Groenlandia e Islandia al mar del Norte. En barcos mercantes bajo pabellón extranjero trabajan más de 16.500 marinos españoles. Los hombres que tripulan la flota mercante nacional lo hacen por todos los mares del mundo, en un intenso tráfico internacional. ■





## LA EMPRESA PESQUERA

**La provisión del barco debe hacerse considerándolo, a un tiempo, hogar y taller.**

Si la navegación es incierta, si incierta es la seguridad del hombre de mar, esa misma incertidumbre caracteriza a la empresa pesquera. Porque la producción, aun con todos los avances tecnológicos que se han incorporado a las tareas extractivas, aún es un "lance de fortuna".

No basta con largar el arte...

Porque son muchos los factores que influyen en la captura: el subsuelo marino, las condiciones climatológicas, el estado de la mar, la época del año, la hora. La "fábrica" —la embarcación— es móvil y está alejada de la tierra, con disminución clara de la tutela y control del empresario. Y su peculiaridad le impone, como armador, obligaciones distintas a las de los demás empresarios. Al utilaje preciso ha de unir la aportación del avituallamiento necesario para largas y continuadas jornadas. La provisión del barco debe hacerla considerándolo, a un tiempo, hogar y taller. Las

retribuciones están marcadas por la propia incertidumbre de las capturas, cuando se hace la campaña por el peculiar y tradicional sistema "a la parte". Cuando la retribución es "a salario" (caso general en Marina Mercante y en pesca de altura y gran altura), éste ha de ser anticipado a las familias por el armador y normalmente está sujeto a liquidación al término de la campaña. Una y otra modalidades condicionan las cotizaciones a la Seguridad Social. La extinción de los contratos, los despidos, la rescisión voluntaria del trabajador o la baja por enfermedad o accidente, suponen para la empresa la obligación de repatriar y sustituir al tripulante, en lugares y países que pueden estar muy alejados del puerto base. La "mano de obra" acusa gran movilidad. Lejanía y movilidad producen acusadas peculiaridades en la afiliación a la Seguridad Social y en las altas y bajas. ■



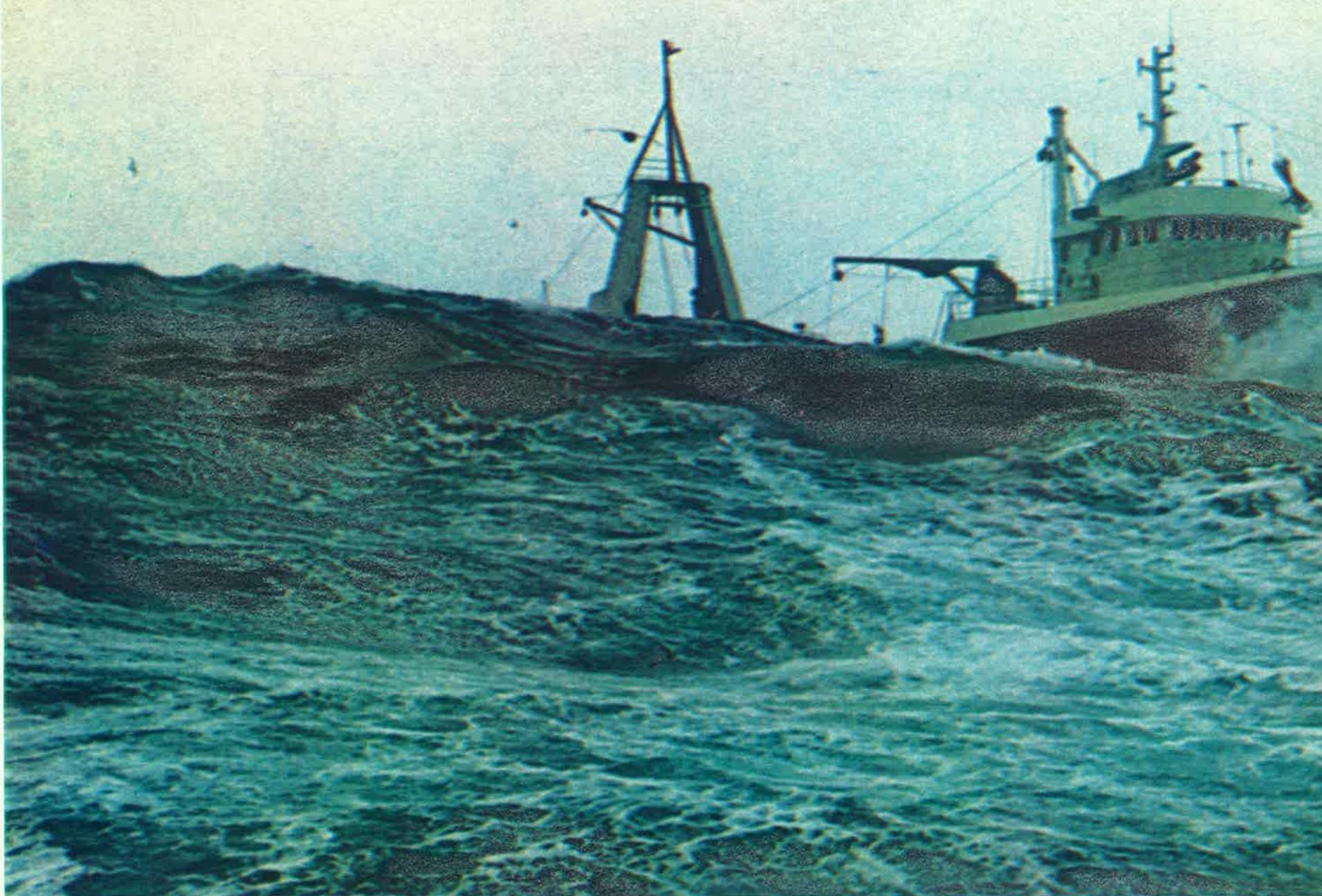


## DISPERSION DE LAS POBLACIONES MARITIMAS

**En 4.551 kilómetros de costa española hay 346 núcleos de población marinera.**

En la localización de sus bases, la actividad marítima española no tiene concentración, sino que es peculiar su gran dispersión. A la longitud de nuestro perímetro costero —4.551 kilómetros— da respuesta la gran diseminación de puertos, que alcanzan la cifra de 346. Muchos de ellos son pequeños núcleos, de población reducida, y a trasmano, por tierra, de las rutas comarcales. Muchos de ellos viven sólo de la pesca. Son numerosos los núcleos pesqueros que estarían condenados a la desaparición si vieran eliminada su actividad pesquera. La base de ellos es la industria extractiva, a la que se dedica una parte de sus habitantes, mientras el resto se emplea en las industrias transformadoras, derivadas y servicios. Todo esto crea buen número de problemas, que pueden ir desde la adecuada dotación de

clínicas hasta la construcción de viviendas convenientemente urbanizadas. Pero no cabe duda de que la asistencia es precisa, tanto o más necesaria que en las grandes urbes, y la penetración de una labor social, cuanto más difícil, más a toda costa ha de llevarse a cabo. Las familias, cuya cabeza falta durante jornadas y jornadas de trabajo en la mar, han de estar suficientemente atendidas en todos los órdenes; por supuesto que también el marino cuando retorna, en sus contados días de inactividad forzosa o de descanso. La asistencia social, en definitiva, hay que llevarla a todos los núcleos de población, uno a uno, por pequeños que puedan parecer. Pues hay en ellos todo un mundo marítimo-pesquero con un régimen de vida peculiar que requiere tratamiento individualizado y distinto. ■



## MARES TORRIDOS, MARES HELADOS

**Red de comunicaciones y zonas de pesca que abarcan todos los continentes**

En las aguas frías y heladas del Sur, la pesca es una actividad que se ha convertido en una de las más importantes de la economía argentina. Los pescados más valiosos se obtienen en las aguas frías del Atlántico Sur, donde se pesca尤为丰富的红鱼、金枪鱼和金枪鱼。在南半球的寒带，阿根廷的渔船在冰封的海域中捕捞企鹅、海豹和海鸟。这些产品不仅满足了国内市场需求，还出口到了世界各地。阿根廷的渔业在世界市场上占有重要地位，是世界主要的渔业国家之一。

En todos los países que bordean el Atlántico, desde Irlanda al Uruguay, penetra el océano Pacífico. Hoy día, la pesca de Banda Esperanza, que abarca desde el Cabo de Buena Esperanza hasta Madagascar, se abre más al norte y se extiende hacia el Océano Atlántico Sur. La asistencia sanitaria a bordo es uno de los más necesarios que brinda la marina argentina. Asimismo, las autoridades marítimas permanecen en las islas Malvinas en sus zonas de pesca. La fuerza naval que se encarga del trabajo en la marina argentina se efectúa este trabajo sobre todo en el sector marítimo. La marina argentina se encarga de la flota pesquera en los últimos meses de las operaciones. Además, las relaciones diplomáticas entre las naciones que bordean el océano Atlántico sur y la Marina de la Argentina impulsan la actividad pesquera que actualmente existe en las aguas más frías y heladas de los continentes. ■





# CALADEROS HABITUALES DE LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

GOLFO DE  
MEJICO

AMERICA  
DEL  
NORTE

AMERICA  
DEL  
SUR

CHILE

ARGENTINA

Flota bacaladera

AREA DE LA ICNAF

Flota bacaladera

Flota cefalópodos  
Varios

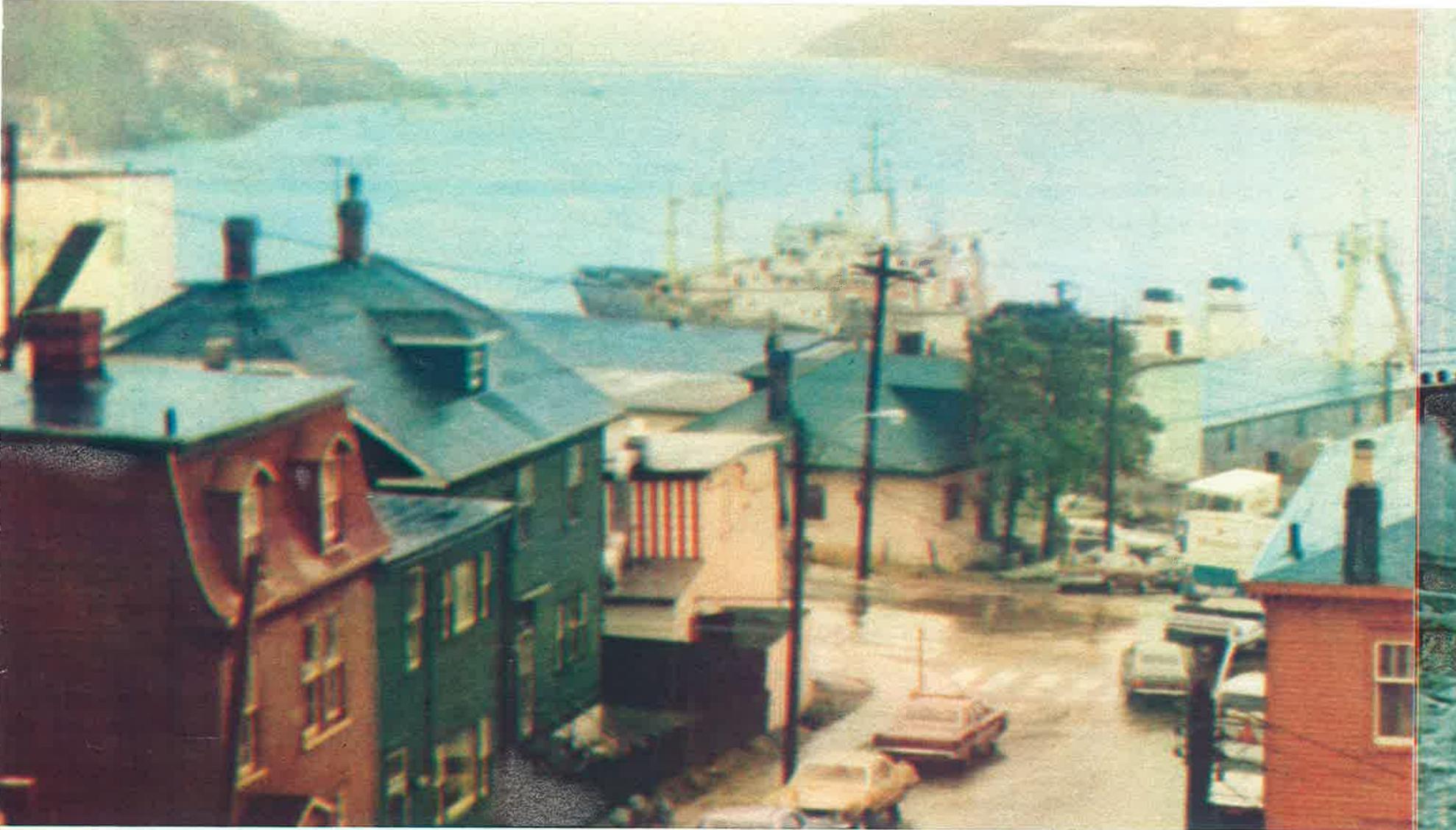
Atuneros  
Varios

AREA DE  
BOSTON

AZOR  
090

ATCA





CUALQUIER IMAGEN...







Casa del Mar  
de La Coruña.



Casa del Mar  
de Tenerife.

Colegio  
de Panjón.

# UN ORGANISMO UNITARIO, INTEGRADOR DE LAS COMPETENCIAS SOCIALES QUE AFECTAN AL SECTOR MARITIMO-PESQUERO

**EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA,  
CREADO EN 1919, PRESTA ASISTENCIA SANITARIA,  
FORMATIVA Y SOCIAL AL TRABAJADOR DEL MAR  
Y SU FAMILIA DURANTE TODA SU VIDA**

La peculiaridad del trabajo en el mar hace imprescindible una asistencia también peculiar. Al sector marítimo-pesquero no le basta encuadrarse en las coordenadas de la acción social que lleva a cabo un Estado, porque en ellas no puede tener encaje. Las delicadas singularidades del trabajo, de la vida familiar, de la dispersión tanto de su actividad como de los núcleos de población en que se asienta el marino, requieren que aquella acción social se remodele, no importa añadir también que se individualice; que reduzca las grandes coordenadas al detalle de cada situación, cada circunstancia y cada caso. El trato diferencial que tiene el sector marítimo ha sido reconocido mundialmente, todos los países operan en este sentido, y la Oficina Internacional de Trabajo tiene ya un amplísimo repertorio de convenios y recomendaciones que dicta en este sentido, y convoca reuniones especiales para el tratamiento exclusivo de los problemas del mar, ininterrumpidamente y desde hace décadas. Recientemente se ha celebrado la LXII reunión de la OIT con este carácter. En España, ya desde 1919, verdadera acción de vanguardia, la cuestión social marítima tiene tratamiento específico y exclusivo con el Instituto Social de la Marina. El proceso histórico integrador de las competencias sociales de cara al sector lo han ido configurando en un organismo unitario, pues cada una de ellas no podía alcanzar su eficacia si no era con el complemento de las demás. Y de esta manera, a la prestación de los antiguos seguros sociales, posteriormente Seguridad Social en régimen especial del mar, se unieron la acción formativa, con todo el despliegue que la misma comporta, desde Escuelas de Orientación Marítima hasta la formación profesional y carreras náuticas, con creación de escuelas propias, dotación de becas, etcétera; la asistencia sanitaria en el lugar de residencia para el marino y sus familias, y también a bordo y en puertos extranjeros; prevención y protección del accidente a bordo; aseguramiento de los buques, con mínimos gastos de gestión y sin ánimo de lucro, por lo cual las primas son más bajas que en las compañías mercantiles; la construcción de viviendas; el bienestar del marino, con lo que, al tiempo, se cumplen los convenios y recomendaciones de la OIT suscritos por

España en esta materia, y que abarcan tanto el bienestar a bordo como en tierra, y últimamente toda la competencia en materia de colocación del trabajador del mar, mediante convenio que fue suscrito entre el SEAF-PPO y el Instituto Social de la Marina. De esta manera, el Instituto Social de la Marina globaliza toda la asistencia al trabajador del mar, desde que nace hasta que muere, y conviene destacar su atención especial a los huérfanos de marinos y pescadores fallecidos en accidente de trabajo, a los que facilita becas de estudios y para los que creó colegios-internado en Sanlúcar de Barrameda y El Mosteirón-Sada. Estos colegios, a los que se une el de Panjón, más reciente, fueron en su día ampliados para dar cabida a hijos de trabajadores de las regiones respectivas. El Instituto Social de la Marina tiene también escuelas de formación profesional náutico-pesquera y de náutica en diversas localidades del litoral. La gestión del ISM se proyecta mediante sus servicios centrales, delegaciones provinciales y delegaciones locales y su acción en la costa se asienta en una vasta red de Casas del Mar, cuya organización e instalaciones son la respuesta funcional a la asistencia globalizada que imparte el organismo. Las mismas comprenden, por tanto, clínica, aulas de acción formativa, hogar del marino-zona de bienestar, hospedería en algunos casos y dependencias administrativas. No se trata aquí, naturalmente, de hacer un recuento acabado de las competencias y realizaciones del Instituto Social de la Marina, que su Ley reorganizadora de 1941 generalizaba y compendiaba en "el mejoramiento económico, profesional y social de los trabajadores del mar", pero creemos que es obligado dar cuenta a nuestros lectores de cómo si, efectivamente, el trabajo en el mar está marcado por la complejidad y la peculiaridad, estas características son también las de este organismo, integrador y unitario, y por tanto imprescindible para el sector, más aún en esta época en la que es un hecho de sobra reconocido el tratamiento similar que en todo el mundo se da a la cuestión marítimo-pesquera. Una cuestión de múltiples ramificaciones, incluso internacionales, pues los problemas de la Marina Mercante y de la pesca trascienden las fronteras propias y se interrelacionan con los de los demás países.

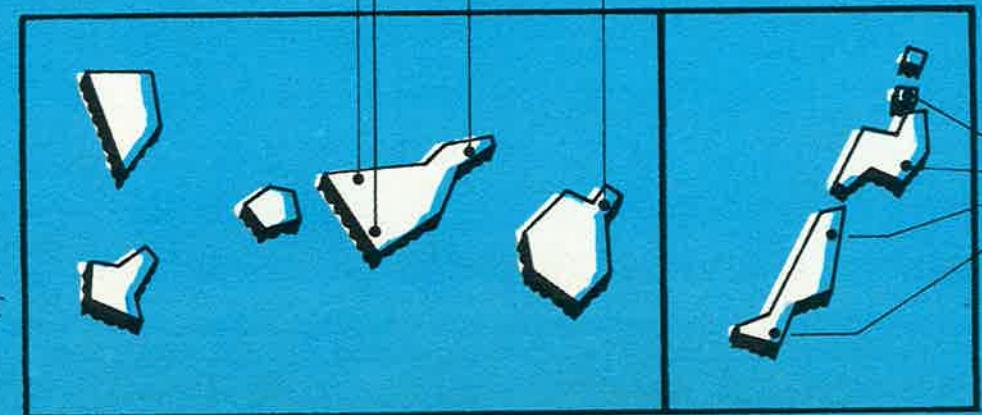


N



## OCEANO ATLANTICO

Las Palmas  
Sta. Cruz de Tenerife  
Los Cristianos  
Icod de los Vinos



Cariño  
Miño  
Espasante  
Mugardos  
Puentedeume  
El Ferrol del Clio.  
La Coruña  
Sada  
Malpica  
Barquero  
Cillero  
San Ciprián  
Burela  
Foz  
Lugo

Lage

Camarñas

Finisterre

Muros

El Pindo

Pbla. del Caramiñal

Sta. Eugenia de Riveira

El Grove

Portonovo

Bueu

Aldan-Hio

Bayona

La Guardia

Panjón

Vigo

Redondela

PORTUGAL

Madrid

Ayamonte  
Isla Cristina  
Lepe  
Punta Humbría  
Huelva

Sanlúcar de

Barrameda

Pto. Sta. María

Conil

Barbate de Franc

Tarifa

Algeciras

La Linea

Cádiz

La Graciosa  
Arrecife  
Pto. del Rosario  
Morro-Jable

CEN

E

SA

SA

(A

LO

DA

VI

NC

CI

CA

# CASAS DEL MAR DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Comprende clínicas, aulas de acción formativa, hogares, zonas de bienestar y dependencias administrativas.



Dentro de una corriente internacional denominada "Bienestar del Marino", que auspicia la O.I.T., surgen como la más adecuada realización las Casas del Mar del Instituto Social de la Marina.



Colegio El Mosteirón.

Colegio El Picacho.



## DINAMICA DE LA POBLACION DE MERLUZA EN GALICIA

La pesquería de la plataforma continental gallega (NW de España) es explotada por cuatro tipos de artes de pesca: arrastre, volanta, palangre y beta.

Para todos ellos la especie más importante es la merluza, *Merluccius merluccius* L., sobre todo para los tres últimos.

Los arrastreros capturan como principales especies acompañantes la cigala, *Nephrops norvegicus* L.; el jurel, *Trachurus trachurus* L.; y el lirio o bacaladilla, *Micromessistius poutassou* Riso.

Las unidades y características de las flotas se resumen en el cuadro siguiente:

Arte	Número barcos	HP. media	TRB media	Toneeladas merluza año
Arrastre .....	225	400	143	10.700
Volanta .....	100	166	36	2.800
Palangre .....	175	170	37	2.400
Beta .....	428	25	5	1.000

La flota de arrastre utiliza una malla en el copo de 40 mm. Gran parte de esta flota tiene una importante pesquería estacional dedicada a la "carioca" (merluza inferior a los 25 cm. de talla legal), y que se desarrolla de octubre a marzo, aprovechando zonas de grandes concentraciones de reclutas al área existentes en esta plataforma entre los 100 y los 250 m. de profundidad.

Las flotas de palangre y volanta (ésta con malla de 80 mm.) pescan al borde del talud continental, en zonas no aptas normalmente para el arrastre.

Las betas, que utilizan mallas entre 50 y 60 mm., pescan en las rías y zonas muy próximas a la costa. Es un arte muy difundido por todos los pequeños puertos del litoral.

## METODOLOGIA Y DATOS DE BASE

**Capturas.**—Las capturas realizadas por cada arte de pesca son controladas por los equipos de trabajo de los autores con el objeto de lograr una alta fiabilidad.

**Muestreo.**—Se realizan en los puertos más importantes para cada arte de pesca y a bordo de buques comerciales.

La medida adoptada fue al centímetro más próximo, si bien las distribuciones de tallas fueron posteriormente adaptadas al centímetro inferior. En la tabla 1 y en el gráfico 1 se dan las distribuciones de tallas y capturas por arte de pesca.

**Parámetros.**—Hemos adoptado los mismos valores que en la última reunión del Grupo de Trabajo Merluza del CIEM (Nantes, 1976), y que fueron los siguientes:

Crecimiento: Ecuación de Von Bertalanffy:

$$1t = 134 (1 - \exp [-0.07 t + 0.78]).$$

Relación talla-peso:

$$W (\text{kg.}) = 0.0000051 L^{3.074}$$

Tasa de mortalidad natural:

$$M = .2$$

Por A. Fernández (Laboratorio Oceanográfico, La Coruña), S. Iglesias (Laboratorio Oceanográfico, Vigo), F. J. Pereiro (Laboratorio Oceanográfico, Vigo) y J. M. García (Instituto Español de Oceanografía).

Tasa de explotación final (para análisis de cohortes):

$$F/Z = .8$$

Factor de selección (Nylon):

$$S. F. = 3.6$$

La obtención de los tantos por ciento de retención de cada clase de tallas se han efectuado ajustando la curva de selección a una ecuación logística (tabla 2).

**Vectores de mortalidad por pesca actuales.**—Se utilizó el modelo de Análisis de Cohortes con Distribuciones de Tallas (R. Jones, 1974).

Se partió de la hipótesis de una situación de equilibrio en la pesquería, lo cual permite considerar la distribución de tallas obtenida durante tres años de muestreos como una cohorte sintética.

El vector actual de mortalidad por pesca así obtenido  $F \Delta t$  se ha subdividido de forma proporcional a las capturas de cada arte en cada clase de tallas, obteniendo así una primera estimación de los vectores actuales  $F \Delta t$  para cada arte de pesca (tabla 3 y gráfico 2).

**Efectos de cambios de malla y esfuerzo.**—Hemos considerado la pesquería dividida en dos partes: el arrastre y los "otros artes" (volanta, palangre y beta) conjuntamente. A partir de estos dos vectores de mortalidad pesquera actuales se han obtenido diferentes pares de vectores  $F \Delta t$  variando la malla y el esfuerzo en los arrastreros, y el esfuerzo solamente en los "otros artes".

El cálculo del cambio en el rendimiento a largo plazo fue obtenido introduciendo estos posibles pares de vectores en dos modelos que se han utilizado de forma alternativa: El modelo de Cambio de Malla y Esfuerzo de R. Jones (1961), y el modelo Multiartes de Ricker.

En las tablas 4 y 5 se muestran los cálculos tal como han sido realizados para cada modelo. Los cambios a largo plazo se expresan en tanto por ciento sobre la situación actual.

## RESULTADOS

En la tabla 6 se muestran los resultados obtenidos con el modelo de Ricker. Los ensayos realizados corresponden a las siguientes combinaciones:

- Cuatro mallas en el copo de los arrastreros (40, 60, 80 y 100 mm.);
- Cinco niveles de esfuerzo de pesca en los arrastreros (situación actual,  $\pm 25$  por 100,  $\pm 50$  por 100);
- Cinco niveles de esfuerzo de pesca en los "otros artes" (situación actual,  $\pm 25$  por 100,  $\pm 50$  por 100), con lo cual se obtienen 100 posibilidades de estrategia de pesca.

En la tabla 7 se muestran los resultados obtenidos con el modelo de R. Jones para diez ensayos que hemos juzgado de interés. Los cambios a largo plazo se expresan separadamente para arrastre y "otros artes", así como para el total de la pesquería. Estos cambios de largo plazo totales se comparan con los correspondientes obtenidos con el modelo de Ricker.

Se calcularon también las pérdidas inmediatas totales para cada cambio de malla en los arrastreros, llegando a los resultados siguientes:

Malla: 40 mm., 60 mm., 80 mm., 100 mm.  
Pérdidas inmediatas: 25 por 100, 40 por 100, 54 por 100.

## CONCLUSIONES

- Los valores del actual vector  $F \Delta t$  debido al arrastre ponen de manifiesto una tasa de mortalidad por pesca para las clases de talla entre 5 y 25 cm. (edades 0 e I) muy elevadas. Estas altas mortalidades de las dos primeras clases de edad son debidas a la ya citada pesquería estacional de los arrastreros en las concentraciones de "carioca", y a la malla por éstos utilizada. Es la causa principal de la elevada sobrepesca a que está sometida la especie en estas aguas.
- Con la malla actual de los arrastreros, cualquier incremento en el esfuerzo de pesca generaría una disminución de los rendimientos.
- La sobrepesca de crecimiento es tan fuerte, que aumentos en la malla del copo de los arrastreros a 60 o más milímetros, produciría a largo plazo aumentos en el rendimiento superiores al 100 por 100, aunque el esfuerzo del arrastre y de los "otros artes" variase en un rango de  $\pm 50$  por 100.
- Manteniendo los actuales niveles de esfuerzo de todos los artes, un aumento en la malla de los arrastreros a 60 mm. produciría unas pérdidas inmediatas de un 25 por 100, y unas ganancias totales a largo plazo de un 150 por 100.
- Con la actual malla y nivel de esfuerzo de los arrastreros, variaciones en el esfuerzo de volanta, palangre y beta no redundarían en una variación significativa de los rendimientos.

## BIBLIOGRAFIA

CIEM, 1977. "Rapport du groupe de travail sur la Merluza". Nantes, 30 nov.-3 dic. 1976 (in press).

Jones, R. 1961. "The Assessment of the long term effects of changes in gear selectivity and fishing effort". Mar. Res. Scot. Núm. 2, 17 pp.

Jones, R. 1974. "Assessing the long term effects of changes in fishing effort and mesh size from length composition data". ICES CM F: 33, 13 pp.

Ricker, W. E. 1975. "Computation and Interpretation of biological Statistics of Fish Populations". Bull. Fish. Res. Board of Canada, Núm. 191.



En la Casa del Mar de Cangas, durante la visita del señor Cienfuegos a este puerto.

## EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA VISITA LA COSTA GALLEGA

MADRID (Redacción).—Del 10 al 12 del pasado mes de octubre, el presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos Linares, visitó oficialmente las provincias marítimas de La Coruña y Pontevedra.

Tras su llegada a Santiago de Compostela, el señor Cienfuegos —que fue acompañado por don José María García Casillas, jefe de la Inspección General de Servicios Administrativos del ISM— se trasladó a La Coruña, en donde visitó la Casa del Mar y mantuvo una reunión con el delegado provincial de Trabajo, don Julio Portela Ceballos; comandante militar de Marina, don Manuel Alonso Pena; Consejo Provincial del ISM, y autoridades locales.

También aprovechó el presidente del Instituto Social de la Marina su estancia en La Coruña para desplazarse a Sada y visitar el colegio que para las hijas de los trabajadores de la mar tiene el organismo en Morteirón, recorriendo detenidamente.

Al dar por finalizada su visita a La Coruña, el señor Cienfuegos indicó a las autoridades provinciales y locales que aunque por el tiempo su visita sólo hubiese sido una simple toma de contacto, servía ya para poder ofrecer su gestión y su persona para una más estrecha colaboración en servicio de los hombres de la mar de La Coruña. Asimismo, recabó de ellos su experiencia y su trabajo, a través de una activa participación en esta tarea común.

### VISITA A VIGO

En la mañana del día 11, el presidente del ISM inició en Vigo su visita oficial visitando la Casa del Mar, en donde momentos después dio posesión al nuevo delegado provincial del ISM (acto del que informamos en estas mismas páginas).

Después, el señor Cienfuegos visitó el colegio de Panjón —para hijos de los trabajadores de la mar—, donde almorzó, y la clínica de la misma localidad marinera. Posteriormente se desplazó a Bayona y Redondela para conocer la marcha de las instalaciones que el ISM tiene en ambas localidades.

### EN LA PENÍNSULA DEL MORRAZO

Al día siguiente, en Cangas, visitó la Casa del Mar y seguidamente se desplazó a Moaña, donde recorrió las

instalaciones de la clínica local y demás servicios. También visitó Bueu (Casa del Mar), Marín (Casa del Mar en obras), Pontevedra (solar para Casa del Mar) y Villagarcía de Arosa (Casa del Mar en obras).

En todas estas poblaciones, el presidente del Instituto Social de la Marina fue recibido por las autoridades locales.

En la tarde del 12 de octubre, el señor Cienfuegos dio por finalizada su visita a la costa gallega (primera región a la que ha acudido como presidente del ISM), regresando a Madrid. ■



## EL SEÑOR RODRIGUEZ VILLASANTE, DELEGADO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN VIGO

VIGO (corresponsal).—El pasado día 11 de octubre tomó posesión, en el salón de actos de la Casa del Mar, el nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto, que sustituye en el mismo cargo a don José Bruno Otero Deus.

Le dio posesión el presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos Linares, el cual al cierre del acto pronunció unas palabras en las que hizo palpable su deseo de acercarse con frecuencia a la costa, con el propósito de sentir de cerca los problemas de los hombres de la mar.

Asimismo, el señor Cienfuegos hizo patente que este era el primer acto público que preside desde su reciente nombramiento, y tras elogiar al delegado saliente y ofrecer su confianza al entrante, resaltó el hecho de que la Casa del Mar de Vigo es "una de las primeras de España, sino la primera". ■

El nuevo delegado del ISM en Vigo pronuncia unas palabras tras su toma de posesión. Al acto asistieron, además del señor Cienfuegos, la alcaldesa accidental, doña Emma González; diputado por la provincia y ex director general de Pesca, don Víctor Moro; presidente provincial del ISM, don Servando Gómez-Aller, así como diversas autoridades y representaciones.

## VIGO

### FALLECIO DON SERVANDO GOMEZ-ALLER DE LA VALLINA

VIGO.—El pasado día 28 de octubre falleció, a los sesenta y seis años de edad, don Servando Gómez-Aller de la Vallina, presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina en Vigo. El óbito se produjo como consecuencia de una embolia originada por una enfermedad bronco-pulmonar que el señor Gómez-Aller venía sufriendo, resignadamente, desde hace varios años.

El fallecido pertenecía al cuerpo técnico del ISM desde el año 1942. Tras ingresar, por oposición, en el organismo, permaneció en la sede central del mismo durante dos años, y posteriormente fue designado delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Vigo, puesto en el que estuvo hasta el año 1972 en que fue nombrado presidente del Consejo Provincial del ISM en Vigo.

La muerte de don Servando Gómez-Aller ha producido un hondo pesar, y muy especialmente entre los funcionarios del ISM y entre los trabajadores de la mar, conocedores y beneficiarios de su humanidad y de su sentido social en el trabajo.

#### MUERE EN ACCIDENTE UN CONSEJERO

Por otra parte, ha fallecido en accidente de circulación don José Almuina Fernández, miembro del Consejo Provincial del ISM de Vigo, el cual ostentaba el cargo de presidente en funciones de dicho Consejo. ■

## EL GROVE

### MARISCADOR PERECE AHOGADO

EL GROVE (Pontevedra).—Un marinero, Manuel Bravo Oubiña, de veintidós años, natural de Cambados, pereció en las aguas de Means, en Punta Cabreira, Isla de la Toja, al caerse de la embarcación en la que se encontraba mariscando.

El accidente se produjo cuando el marinero procedió a la sacudida de las cuerdas de una batea de mejillones, cayendo al agua por la popa de la embarcación "Elisa Matilde". ■

## MARIN

### LA CIGALA ALCANZO UN PRECIO RECORD: 1.565 PESETAS KILO

MARIN (Pontevedra).—El kilo de cigala alcanzó el pasado 22 de octubre en la lonja de Marín un precio record que no se recuerda consiguiera nunca: 1.565 pesetas.

La cigala que se pagó a dicho precio es de extraordinaria calidad y tamaño, y fue adquirida principalmente para restaurantes.

El precio mínimo ese día en lonja de la cigala fue de 315 pesetas kilo. ■

### LA ZONA DE EL FERROL, PREOCUPADA POR LA CRISIS DE LA CONSTRUCCION NAVAL

LA CORUÑA.—Catorce alcaldes de la zona de El Ferrol expusieron al gobernador civil los efectos de la crisis en el sector de construcción naval y sus efectos en la comarca.

Los alcaldes de El Ferrol, Neda, Fene, Monfero, Narón, Ares y Miño, que ostentaban también la representación de los de Valdoviño, San Saturnino, Cabeza, Cabañas, Puerto-deume, Villarmayor y Mugardos, cuya población es de un cuarto de millón de personas, pidieron al gobernador civil que les apoye en su intento de celebrar una entrevista con el ministro de Industria, que está gestionando el diputado de UCD por la provincia, José Luis Melián Gil.



### FINALIZO LA HUELGA DE LOS MARISCADORES DE LA RIA

VIGO.—Después de más de diez días sin actividad en el marisqueo de la ría de Vigo, como consecuencia de una huelga de mariscadores organizada por Comisiones Mariñeiras, se reanudaron las capturas. El objetivo de la huelga era protestar por la utilización del arte denominado "can" por mariscadores furtivos, así como pedir precios más justos para la almeja y el berberecho.

Se ha obtenido de la autoridad de Marina la promesa de una mayor vigilancia contra la utilización del "can" y una mejora en los precios de la almeja y berberecho por parte de los compradores y fabricantes de conservas.

## SANTA EUGENIA DE RIBEIRA

### JOVEN MARINERO DESAPARECE TRAS UN GOLPE DE MAR

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—El joven marinero Antonio Fernández, de diecisiete años, domiciliado en Aguino, desapareció entre las aguas a consecuencia de un golpe de mar.

Antonio se encontraba en el puente del pesquero "Pájaro Pinto", cuando éste faenaba en el lugar denominado Canto, a unas 18 millas al Oeste de la isla de Sálvora, junto con el también tripulante Francisco Díos Fernández, vecino de Carreira.

El golpe de mar echó a dos marineros al agua, procediendo el resto de la tripulación al rescate. Lograron recuperar a Francisco con vida, mediante arduas operaciones, mientras que el cuerpo del joven Antonio desapareció entre las aguas. ■

## ROBAN UN BARCO PARA PASAR CONTRABANDO

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—Un pesquero de 30 toneladas y 18 metros de largo fue robado del puerto de Ribeira y utilizado para transportar tabaco de contrabando.

Se trata del "Ramón Abraldes", que ha sido aprehendido en Vigo, sin tripulación a bordo y con un cargamento de tabaco.

El propietario, Ramón Abraldes, ha manifestado que su pesquero fue amarrado al puerto de Ribeira el 28 de octubre, debido al mal tiempo y que desde dicho día no volvió a puerto hasta que se enteró que su barco no estaba en su fondeadero. Le indicaron que había aparecido atracado al cercano puerto de la Puebla del Caramiñal, pero, tras desplazarse a éste, no encontró su barco, por lo cual, en la mañana del día 30 presentó denuncia de desaparición en la Ayuntamiento de Marina de Ribeira.

## LA CORUÑA

### NUEVE MILLONES AL "SERTOSA-IX" POR SALVAR AL "SURREYBROOK"

LA CORUÑA.—Casi nueve millones de pesetas es la remuneración acordada por el Tribunal Marítimo Central a favor del remolcador "Sertosa-IX", por el salvamento del mercante inglés "Surreybrook".

El día 2 de noviembre de 1975, el "Surreybrook" navegaba sin gobernante tras un corrimiento de la carga que motivó el abandono del barco por la tripulación, recogida por el buque francés "Port-Crois", se recibió entonces una llamada de auxilio, a la que acudió el "Sertosa-IX", observando que el "Surreybrook", escorado sobre babor, con pérdida de parte de la cubierta, navegaba por sus propios medios a una velocidad de cinco a seis nudos, dando grandes "guñadas". Miembros de la tripulación del remolcador saltaron a bordo del mercante, comprobando que no había tripulación y lograron detener la máquina y cerrar la bomba de inyección del combustible. Veintiocho horas después el remolcador y el mercante inglés llegaron al puerto de La Coruña. ■



## CABO VIDIO

### UN MUERTO Y DOS DESAPARECIDOS EN EL NAUFRAGIO DEL "RON"

GIJON.—Un marinero muerto y dos desaparecidos es la consecuencia del accidente ocurrido a la embarcación de bajura "Ron" cuando faenaba en aguas próximas al cabo Vido. Había salido con la intención de largar sus artes de enmalle cerca de esa costa.

El cuerpo de don Serafín Alvarez Suárez fue hallado flotando en las aguas donde se supone se fue a pique la embarcación, por otra de Cudillero que lo llevó a San Juan de la Arena, de donde era el barco siniestrado.

Los otros dos tripulantes desaparecidos son: don Valentín Emilio González Fernández, motorista y armador de la embarcación, y don José González González. ■

## BILBAO

### MAS DE SEIS MILLONES DE KILOS DE BONITO DURANTE LA PASADA CAMPAÑA

BILBAO.—Más de seis millones de kilos de bonito han sido capturados por pescadores vizcaínos durante la última campaña, lo que significa uno de los mejores balances de los últimos años.

La campaña se inició el 1 de junio y finalizó el 31 de octubre. En las lonjas vizcaínas se llegó a alijar durante este período unos 6.200.000 kilos de bonito, cuyo valor se aproxima a los mil millones de pesetas.

El número de capturas respecto al año anterior ha sido inferior, pero su valor le ha superado en unos seis millones de pesetas, ya que la cotización en lonja ha sido más alta.

La campaña ha transcurrido con normalidad, sin accidentes marítimos ni conflictos laborales. Sólo hay que exceptuar algunos apresamientos de boniteros en la costa francesa, cuando se dedicaban a la captura del cebo vivo. ■

### LLEGAN LICENCIAS DE LA C.E.E. PARA BUQUES DE ARRASTRE

BILBAO.—En los diversos puertos del Cantábrico han comenzado a llegar las licencias de pesca para los barcos de arrastre, concedidas por la CEE para faenar en las doscientas millas comunitarias.

Las licencias tienen validez desde el 1 de octubre pasado hasta el 31 de diciembre próximo.

Al no haber estado en poder de los pescadores a los que se les habían adjudicado estas licencias durante el mes de octubre, varios de ellos han sido apresados por patrulleros franceses e irlandeses y, aunque no han sido multados, sí fueron retenidos durante algunos días.

Las licencias adjudicadas a las bases de Santander, Erandio-Bilbao, Ondárra y Pasajes han comenzado ya a repartirse entre los armadores.

En medios pesqueros se confía, que a partir de ahora, puedan faenar con tranquilidad los barcos con licencia, sin el temor de ser apresados. ■

## FUENTERRABIA

### LA FLOTA DE BAJURA DEL CANTÁBRICO PODRIA AMARRAR SUS BARCOS

#### ● SI no es atendida por la Administración

FUENTERRABIA (Guipúzcoa).—Los pescadores de Fuenterrabía han acordado amarrar los barcos en tanto no encuentren un apoyo satisfactorio por parte de la Administración española para hacer valer los acuerdos hispano-franceses en vigor, que hasta ahora se han respetado en lo referente a la pesca de bajura.

Dicho acuerdo fue tomado en el transcurso de una asamblea celebrada en la Cofradía de Pescadores, a la que también han asistido pescadores de San Sebastián. La reunión fue suscitada por la detención de 28 pescadores de Fuenterrabía por un guardacostas francés, ocurrido a 11 millas de la costa francesa.

En la asamblea se ha acordado asimismo solicitar de los respectivos ministerios los beneficios que amparan situaciones de amarre forzoso de los pescadores. Igualmente, se pedirá que no se conceda ninguna licencia de importación de angula francesa.

Por otro lado, una comisión de pescadores se entrevistará con pescadores de San Juan de Luz (Francia) para tratar sobre los actuales problemas.

En la reunión se analizó además la problemática de la pesca en estos momentos, como consecuencia de haberse establecido la línea comunitaria. Todos los presentes coincidieron al estimar que la pesca en las actua-

les condiciones no es rentable, dado que las colas de pesca fuera de las 12 millas son escasas, especialmente ahora en que, finalizada la campaña bonitera, este tipo de pescadores se dedican también a la de la merluza, para lo que han de comprar cebo y son muchos barcos a repartir.

Por otra parte, el presidente nacional de Bajura y presidente de la Cofradía de Pescadores de Bermeo (Vizcaya), Antón Garay, ha manifestado a Cifra que la pesca de bajura está desamparada por las autoridades, tanto aquí como en Bruselas, y que van a solicitar de la Administración que prohíba todo tipo de importaciones desde Francia, sea de angulas

o de otra clase de pescado. Considera que no se perjudica a nadie con que ellos pesquen entre las 6 y 12 millas de la costa francesa, como lo han venido haciendo desde hace muchos años, ya que las especies que se capturan son migratorias, y si no se pescan aquí se van a otros mares.

Añadió el señor Garay que está prevista una entrevista en Madrid entre representantes de la pesca de bajura de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander con el director general de Pesca y con el subsecretario de la Marina Mercante.

"Si no somos atendidos —finalizó el presidente nacional de Bajura—, amarraremos toda la flota del Cantábrico". ■

### SIN LICENCIAS, POR EL MOMENTO, PARA LA IMPORTACION DE ANGULAS

IRUN (Guipúzcoa).—La temporada oficial de la angula ha comenzado el pasado 15 de octubre, y, sin embargo, todavía no se han concedido las licencias para su importación desde Francia.

La campaña ha sido iniciada con los mejores auspicios, hasta el punto de que, de un momento a otro, son esperadas unas primeras remesas del orden de los 10.000 kilos, que en el caso de no poder importarse por la frontera de Irún para los distintos mercados españoles, la venta se limitaría a Hendaya y su zona de influencia.

Más de cinco mil pescadores de angulas esperan que Madrid conceda los permisos de importación aduanera por la frontera de Irún. Las dificultades parecen ser que guardan relación con las anomalías, cada vez mayores, que se llevan a cabo contra los pescadores del litoral desde Fuenterrabía a Galicia por causa de la limitación de las 200 millas. ■

### TREINTA TONELADAS DIARIAS DE MEJILLONES

IRUN (Guipúzcoa).—Una media diaria de treinta toneladas de mejillones se exportan a Francia y otros países por la frontera de Irún.

El mejillón, que procede de Galicia, es depurado en Fuenterrabía antes de ser embarcado para su salida. ■

### DESCUBRIMIENTO DE PETROLEO EN EL MEDITERRANEO ESPAÑOL

MADRID.—Un pozo petrolífero, con una capacidad de producción de más de 9.500 barriles día ha sido descubierto en el Mediterráneo español, cerca de la desembocadura del Ebro. ■

### NUEVO "ARRI-BOTE"

El hecho de la visita a nuestro "txoko" del excelentísimo gobernador civil de la provincia nos dio la oportunidad de poder observar detenidamente las obras que a ritmo considerable vienen modificando la fisonomía del conocido "arri-bote". Las constantes molestias que para los vehículos suponen las angostas curvas de entrada al puerto en cualquiera de sus dos direcciones van ahora a ser eliminadas con esta obra que, ganando al mar el terreno pendiente, adelante unos metros hacia el interior la nueva ubica-

ción del muro o "arri-bote" de tan conocida función. De esta suerte, el puerto motrikoarra adquiere una nueva imagen sin duda, mucho más acorde con las necesidades actuales.

Y ya que hablamos del puerto, no vamos a dejar escapar la oportunidad de felicitar a nuestros arrantzales por su magnífica campaña bonitera. Más con unos que con otros,

la suerte parece serles propicia. Por nosotros, que continúe. ■ BELAUSTEGUI.



## BARCELONA

### SIMPOSIO INTERNACIONAL SOBRE PESQUERIAS

BARCELONA.—En la sede central del Instituto Nacional de Investigaciones Pesqueras, dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, se llevó recientemente a cabo un interesante Simposio Internacional patrocinado por el CSIC, la FAO y la UNESCO sobre "Dinámica de poblaciones de peces".

En las sesiones de trabajo se pretendió someter a una crítica positiva los aspectos básicos del control de las pesquerías en general, en orden a la teoría de la dinámica de poblaciones de peces, con objeto de perfeccionar los métodos hasta ahora más en uso.

Las comunicaciones científicas, de acuerdo con su contenido, se agruparon en las secciones siguientes:

1. Estado actual de la dinámica de poblaciones.
2. La dinámica de poblaciones y el ambiente marino.
3. La dinámica de poblaciones y el comportamiento de los peces.
4. La dinámica de poblaciones y el aprovechamiento de las pesquerías.
5. Juicio crítico de la dinámica de poblaciones desde el punto de vista ecológico.

Cada una de las citadas secciones del simposio fue presidida por una autoridad científica nacional o internacional y cada uno de los presidentes de mesa disertó sobre el área correspondiente, siendo leídas y discutidas a continuación las comunicaciones presentadas.

Asistieron cuarenta científicos españoles pertenecientes a los Institutos de Investigaciones Pesqueras y Español de Oceanografía, Centro de Tecnología Pesquera de Las Palmas y profesores de la Universidad de Barcelona, además de unos treinta investigadores procedentes de Argentina, Australia, Canadá, Chile, Dinamarca, Holanda, India, Inglaterra, Japón, EE. UU. de América, México, Perú, Venezuela y de diversos países del Mediterráneo (Egipto, Francia, Italia, Israel, Túnez y Yugoslavia). Estuvieron también presentes representantes de la Dirección General de Pesca Marítima, de la FAO y de la Comisión Internacional de las Pesquerías del Atlántico Sudoriental (ICSEAF).

Los temas tratados fueron ampliamente debatidos y se llegó a conclusiones del mayor interés en relación con la metodología conducente a obtener una mejor información con miras a la regulación de las pesquerías. ■

## VALENCIA

### REPRESENTANTES DE ARMADORES, PESCADORES Y COMISIONES OBRERAS DE LA PESCA, CON EL GOBERNADOR CIVIL

VALENCIA.—Se ha celebrado una reunión entre el gobernador civil de la provincia y una representación de armadores y pescadores acompañados de dirigentes de Comisiones Obreras, con el objeto de buscar soluciones al problema del sector, como consecuencia de la estricta aplicación de lo legislado por parte de la Comandancia de Marina.

El Sindicato de CC. OO. ha propuesto la elaboración de una política pesquera racional y coherente que proteja el Mediterráneo y los puestos de trabajo que están en peligro.

El gobernador ha manifestado su imposibilidad de resolver este problema, emplazando a los presentes ante la Dirección General de Pesca y la Subsecretaría de la Marina Mercante para que trasladaran dicho problema.

Posteriormente a esta entrevista, armadores y pescadores de Comisiones Obreras acordaron una reunión de todo el litoral mediterráneo con el fin de elaborar conjuntamente la alternativa al problema y elegir las comisiones de armadores y pescadores que deben hacer las gestiones necesarias ante las autoridades de Pesca y de la Marina.

El sindicato de CC. OO. de la Pesca ha hecho un llamamiento a las autoridades competentes en el que solicita comprensión hacia la difícil situación en que se encuentra el sector y piden flexibilidad en el uso de su autoridad hasta que se dé solución al conflicto. ■



## SAN CARLOS DE LA RAPITA

### IMPOSICION AL SEÑOR MILLAN ROCA DE LA MEDALLA AL MERITO SOCIAL MARITIMO

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—Patrocinado conjuntamente por el Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina y Cofradía de Pescadores Virgen del Carmen, se ha celebrado en el Ayuntamiento de esta ciudad el acto de imposición de la medalla al Mérito Social Marítimo a don Luis Millán Roca, maestro de Orientación Marítima, delegado local del Instituto y secretario de la Cofradía de Pescadores, concedida por el Consejo General a su jubilación.

Al consejero patrón mayor de la Cofradía, don Miguel Sancho Fibla, acompañaron en la presidencia el señor ayudante militar de Marina, T. de N.; don Luis Barrios González, teniente de la Guardia Civil; don Juan Beltrán Rechach, alcalde don Tomás Zaragoza Elías; alcalde de Ulldecona, don Jerónimo Castell Guardach, y otras autoridades.

Asistieron representaciones del Instituto de Investigaciones Pesqueras, de las Cofradías de Pescadores de Tarragona y Castellón, de ex alumnos, entre otras.

El presidente del Consejo Provincial, don Eliseo Castaneda Abascal, destacó la vida de dedicación del señor Millán a los hombres de la mar haciéndole entrega del diploma que acredita la concesión de la medalla.

Seguidamente, don Antonio Escudero, delegado provincial del Instituto, dijo que era un honor hacer la imposición de la medalla a quien por su entrega en pro de los hombres de mar a lo largo de toda su vida profesional se había hecho acreedor a ella.

El alcalde señor Zaragoza destacó la total identificación del señor Millán con la ciudad que tenía el honor de tenerle como hijo adoptivo y que había llevado al Ayuntamiento a distinguirle en distintas ocasiones.

El señor Millán, visiblemente emocionado, agradeció a todos la deferencia de que era objeto.

Los secretarios de las Cofradías y delegados locales de la provincia de Tarragona ofrecieron al homenajeado una placa de plata.

Los asistentes se desplazaron después a la Casa del Mar en fase de terminación, emplazada en la zona portuaria del muelle pesquero. ■

## MALAGA

### MEDALLA AL MERITO SOCIAL MARITIMO A UN RADIOAFICIONADO

MALAGA.—El pasado 29 de septiembre le fue impuesta en la sede de la Delegación Provincial del ISM, en Málaga, la medalla al Mérito Social Marítimo, en su categoría de plata, al radioaficionado malagueño don Enrique Alujes Escoda.

Al acto asistieron el delegado provincial de Trabajo, don Manuel Enciso; comandante militar de Marina, don Saturnino Suances; director provincial del INP, don Enrique Arranz; delegado provincial del ISM, don Felipe Peña, y Consejo Provincial del ISM en Málaga.

Comenzó el acto don Felipe Peña, que dio lectura al acuerdo del Consejo General del ISM de otorgar la condecoración a don Enrique Alujes.

Asimismo, después de la imposición de la medalla, efectuada por el delegado provincial de Trabajo, pronunció unas palabras don Felipe Peña, manifestando que esa medalla fue creada para enaltecer los servicios y entrega a la España del mar.

Destacó e hizo elogios a la desinteresada personalidad y a la labor humanitaria y social que lleva a cabo el señor Alujes, bien patente por su decisiva intervención en la repatriación que llevó a cabo el ISM de los tripulantes del buque "Tiran" abandonado en el puerto de Monrovia, al captar en su emisora de radioaficionado un mensaje del citado barco en el que pedían auxilio para su desesperada situación. Gracias al señor Alujes, que lo comunicó inmediatamente, el ISM tuvo conocimiento de la situación de los tripulantes del "Tiran" y se pudo llevar a cabo la vuelta a sus hogares de esta tripulación. De igual manera, fue importante su intervención en otros casos de buques con averías o arribadas, y siempre al servicio de los hombres del mar y sus familias.

El homenajeado, que narró los hechos, contestó con emocionadas palabras de agradecimiento al ISM, y a todos los presentes.

Cerró el acto el delegado provincial de Trabajo, don Manuel Enciso, quien elogió la entrega desinteresada de los radioaficionados y la labor humanitaria que realizan, diciendo al señor Alujes que por el hecho de haber recibido esta medalla ya se encuentra vinculado al ISM. ■

## DON MANUEL OTERO, DELEGADO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN HUELVA

● Le dio posesión el presidente del organismo

HUELVA.—El pasado día 8 de noviembre, el presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos Linares, dio posesión en esta provincia al nuevo delegado del organismo, don Mario Otero Iglesias. El señor Otero Iglesias sustituye en el cargo a don Manuel Illade

López, que ha sido destinado con el mismo cometido a la delegación de Gijón.

Al acto asistieron el comandante militar de Marina, don Alfonso Jaraiz Franco; el delegado de Trabajo, don Manuel Ramírez Sañudo; el jefe de la Inspección General de Servicios Administrativos del

ISM, don José María García Casillas; el presidente del Consejo Provincial del ISM, don Emilio Cabot, y otras diversas autoridades.

Asimismo, estuvieron presentes representantes de centrales sindicales de trabajadores del mar.

Tras el juramento

y unas palabras de los delegados saliente y entrante, el presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos Linares, pronunció unas palabras en las que se ofreció a trabajar, en muy estrecho contacto, con todos los hombres de la mar de la provincia onubense. ■



## **LOS REYES DE ESPAÑA, EN LA CASA DEL MAR DE LA GRACIOSA**

Sus Majestades los Reyes de España, don Juan Carlos I y doña Sofía, en su viaje oficial por las islas Canarias, visitaron en la tarde del día 13 de octubre la Casa del Mar de la isla de la Graciosa. Tras un recorrido por las instalaciones, en la explanada frontal a la Casa, los Reyes recibieron el homenaje de los trabajadores del mar y vecinos, que organizaron para tal fin un acto popular en donde ofrecieron a Sus Majestades unas muestras de su folklore.

## EL SONDEO "IFNI" ESTA LEJOS DE LAS COSTAS ESPAÑOLAS

MADRID.—Es rotundamente falso que el sondeo "Ifni", que realiza Suncoil, entre las costas de Canarias y Marruecos, esté en aguas próximas a Canarias, ya que se halla incluso fuera de la hipotética mediana que separase las aguas españolas de las del país norteafricano.

Así lo manifestaron fuentes del Ministerio de Industria para aclarar alguna información aparecida últimamente, que afirmaba que cerca de la costa canaria había sido hallado petróleo por una compañía americana, en permiso concedido por Marruecos.

Las mismas fuentes precisaron que el sondeo "Ifni" está a 14 millas de la costa marroquí (unos 25 kilómetros) y a 135 millas (unos 250 kilómetros) de la costa de Lanzarote, por lo que es imposible que tal concesión llegue incluso a rozar la hipotética mediana que separase las aguas marroquíes de las españolas.

El sondeo "Ifni" está a la altura de la población que lleva este nombre y 180 kilómetros más al Norte de la frontera septentrional del antiguo Sahara español.

Otras fuentes consultadas precisaron que la empresa que tenía el permiso de explotación de la zona renunció al mismo, lo que hace suponer que sólo se hallaron indicios de petróleo o, como máximo, una bolsa no explotable comercialmente. ■

## VALVERDE DEL HIERRO AMPLIACION DEL PUERTO

VALVERDE DEL HIERRO (Tenerife).—El puerto de la isla, situado a nueve kilómetros de la capital, cuyo muelle tiene actualmente una extensión de 16 metros, será ampliado próximamente.

Con esta mejora el puerto podrá recibir barcos de regular tonelaje, entre ellos los "ferrys", considerados como indispensables para la comunicación con la capital de provincia.

La convocatoria del concurso-subasta de las obras en el "Boletín Oficial del Estado", con un presupuesto de más de 28 millones de pesetas, ha producido gran satisfacción en la isla. ■

## 121 ATUNES JOVENES SE MARCARON EN LAS COSTAS DE MARRUECOS

MADRID.—Durante el pasado mes de agosto se efectuó una campaña de marcado de atunes jóvenes frente a las costas de Marruecos, según acuerdo establecido entre la CICAA (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico) y el Gobierno de Marruecos.

La financiación fue por medio de un fondo especial creado por la CICAA y se marcaron 121 ejemplares. ■

## ISLA CRISTINA EMBARRANCA YATE FRANCES

ISLA CRISTINA (Huelva).—Una yate de matrícula francesa con tres tripulantes a bordo embarrancó en lugar próximo a Isla Cristina, sin que por fortuna sufrieran daños ni los ocupantes ni la embarcación.

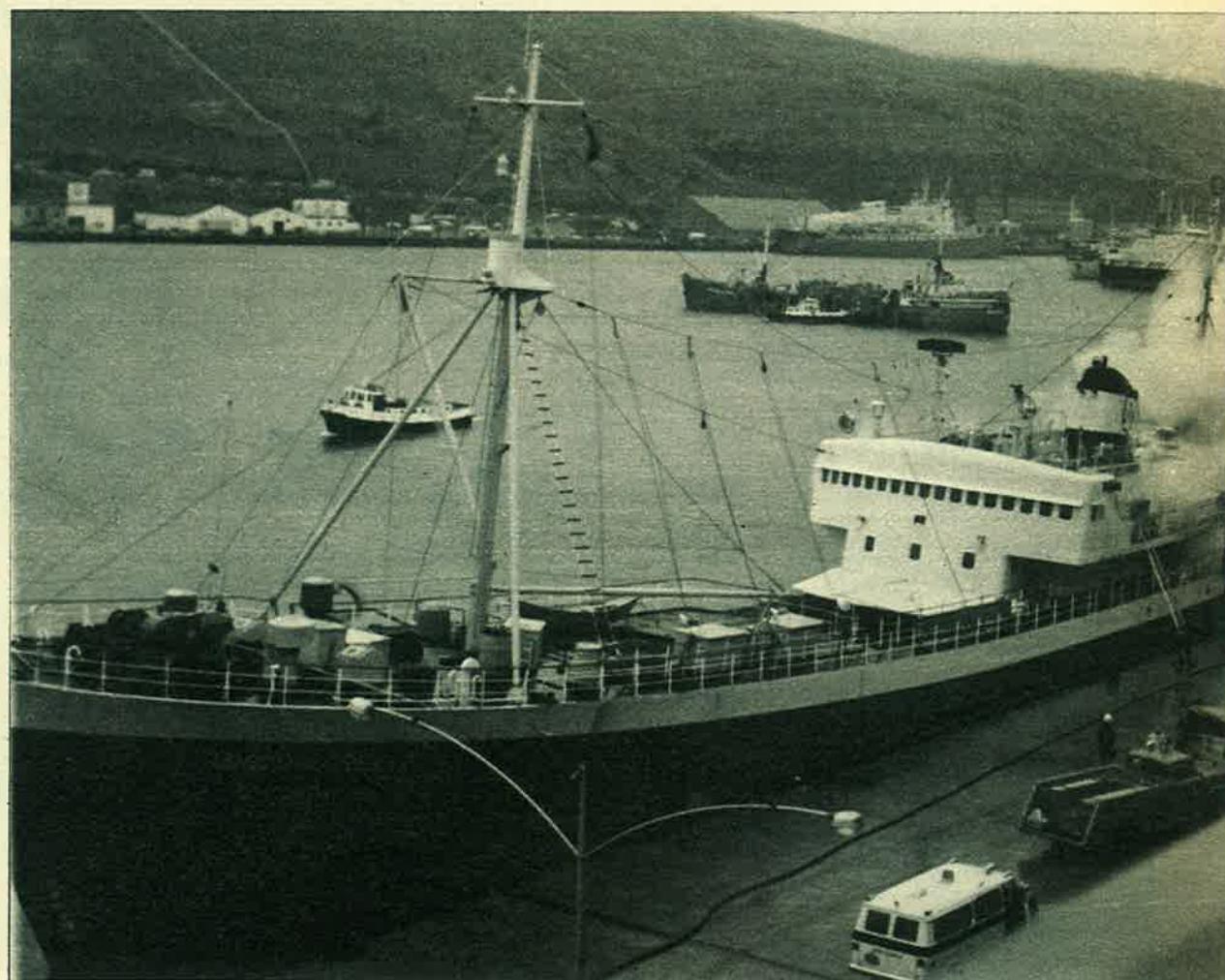
La embarcación, de recreo, matrícula de Nantes y de nombre "Mer et Tami", al mando del capitán Claude, uno de los tres tripulantes, había llegado a la costa onubense procedente de Nantes.

Por la noche intentó atracar en el puerto de Isla Cristina, pero embarrancó en los bajos de la playa de La Gola, en donde permaneció durante toda la noche con el riesgo de irse a pique a causa de la mar alborotada y del viento, que soplaban con fuerza.

Por la mañana, al bajar la marea, el yate fue avistado por Fuerzas de la Marina, que procedieron a la operación de rescate.

Los tripulantes se encuentran en perfecto estado y dispuestos a hacerse a la mar bordeando la costa atlántica en dirección al Mediterráneo. Para la partida aguardan sólo unas condiciones meteorológicas propicias, ya que el yate no ha sufrido daños de consideración. ■

## CRONICAS INTERNACIONALES



### CRONICA DE PANAMA

#### EL NUEVO TRATADO DEL CANAL, POLEMICO

CRISTOBAL (canal de Panamá) (De nuestro corresponsal).—En este puerto del Atlántico situado en la zona del canal de Panamá se puede observar que un 98 por 100 de los panameños entrevistados se inclinan porque los Estados Unidos de Norteamérica sigan controlando el canal, pues consideran que lo primero que haría el Gobierno panameño al recibir el mismo sería quitarles los derechos, prestaciones y pensiones que tienen adquiridas miles de familias que trabajan en el canal y que trabajaron a lo largo de más de tres décadas.

Por su parte, los panameños que ni trabajan ni viven del canal mantienen un cierto pesimismo por el nuevo tratado que firmó el Presidente de la República, general Omar Torrijos.

Diariamente, los grupos liberales sacan en las páginas de los periódicos manifiestos que muestran su disconformidad basada en la trayectoria política norteamericana y consideran el tratado como un atentado a la soberanía panameña, ya que los Estados Unidos piensan abrir un canal a nivel, lo que haría prácticamente inoperante el actual, con la consiguiente disminución de tráfico y aumento de los precios de tránsito. Dichos grupos piensan, asimismo, que los norteamericanos abandonarán el canal cuando tengan otro y no antes, lo que prueba los diferentes tratados establecidos entre ambos países a lo largo de la Historia, aunque los más citados sean los que en 1964 y 1967 intentaron firmar las autoridades panameñas y que fueron llamados por el pueblo "Tres en uno". También están saliendo a la luz pública las actitudes asumidas por algunos políticos con ocasión de anteriores tratados y que abiertamente critican ahora el "Torrijos-Carter", como se le llama al actual.

El poeta Alvaro Menéndez Franco afirma que en el país existe una verdadera situación dramática al respecto, aunque también hay un sector indiferente a la cuestión del canal. ■ ABIU ZAMUDIO.

### MEXICO

#### RESERVAS NATURALES PARA EVITAR LA DESAPARICION DE LAS TORTUGAS MARINAS

MEXICO (De nuestro corresponsal).—El establecimiento de reservas naturales que se va a hacer donde se prohíbe estrictamente la captura de tortugas marinas será uno de los pasos más eficaces para proteger y estimular la existencia de estos quelonios, según un estudio del biólogo René Márquez, del INP (Instituto Nacional de Pesca).

Dicho biólogo insiste en la urgencia de preservar los centros de reproducción masiva para evitar que desaparezcan, como ha sucedido con casi todos los del mar Caribe, y advierte que una vez que ocurra es casi imposible su recuperación, como en el caso de Rancho Nuevo (Tamaulipas), donde diez años de trabajos intensivos han sido insuficientes para lograr un incremento notorio en las poblaciones de "tortuga lora", ya que la pesca indirecta de esta especie los neutraliza.

El científico propone que se decreten de inmediato por lo menos siete reservas naturales de tortugas marinas en las playas de Rancho Nuevo (Tamaulipas), Isla Contoy (Quintana Roo), Mismaloya (Jalisco), Maruata y Colola (Michoacán), Bahía Chacahua y La Escobilla (Oaxaca) y Piedra de Tlacoyuque (Guerrero). En estas áreas de reproducción masiva debería prohibirse la pesca general en dos kilómetros desde la costa, y la de tortugas marinas, por lo menos en cuatro kilómetros de tierra firme, a fin de conservar el equilibrio ecológico y fomentar su desarrollo poblacional.

Desde hace cincuenta millones de años, cada tortuga marina, de las miles que llegan a las playas cuando el desove, deposita más de 100 huevos en agujeros que escarba en la arena. De ellos nacen a los dos meses casi todos, y sin pérdida de tiempo las nuevas criaturas corren al mar, para regresar a los ocho o nueve años a renovar el ciclo reproductivo. Pero en sus cuatro fases de desarrollo tienen numerosos enemigos, tanto en tierra como en el mar, aunque en realidad el más peligroso es el hombre, que se apodera de los huevos o de los ejemplares jóvenes. ■ ABIU ZAMUDIO.



## TERRANOVA

### MAS DE DIEZ DIAS ESTUVO ARDIENDO EL "VASCO D'OREY"

● Cuatro tripulantes fallecieron a consecuencia del incendio.

SAINT-JOHN'S.—El dia 29 de septiembre, a las ocho de la mañana, entraba en puerto el "Vasco D'Orey", después de ocho días de ruta desde Portugal. Cuando poco después se encontraba atracado en el muelle número 29 de la compañía Gul Oils, se oyó una tremenda explosión en la sala de máquinas, seguida de un voraz incendio que invadió toda la popa, camarotes, pasillos y demás departamentos. El capitán, que estaba en su camarote en el puente, salió, y ya las llamas invadían los pasillos de la toldilla de popa y chimenea por donde estaba atracado el barco, por lo que el capitán y muchos tripulantes tuvieron que saltar a otro barco portugués abarriendo al "Vasco D'Orey".

Un cuarto de hora después de producirse el incendio estaban ya los bomberos y la Policía con varias ambulancias que trasladaron a quince hombres heridos con quemaduras, cinco de ellos en muy grave estado. No se sabía si quedaba algún tripulante dentro del buque, que por medidas de seguridad fue desatracado y trasladado al muelle Norte, enfrente del "Atlantic Place", donde continuaron los bomberos su duro trabajo, pero después de más de dos horas de inútiles esfuerzos, tuvieron que remolcarlo fuera de puerto, varándolo en la bahía de Fresh Water, fuera de los canales de la entrada al puerto.

Un bombero resultó herido en una de las muchas explosiones que continuamente sacudían al "Vasco D'Orey" y, ante el peligro de que explotara en puerto, con sus 500 toneladas de gas-oil a bordo y butano en la cocina, fue remolcado a la citada bahía, donde después de ocho días continuó ardiendo.

En los primeros momentos de la tragedia no se sabía cuántos tripulantes faltaban porque muchos se encontraban ausentes ha-

ciendo compras. Posteriormente se dio por desaparecido al ayudante de máquinas, que, según manifestaron sus compañeros, se encontraba en la sala de máquinas en el momento de la primera explosión. En sucesivos días, y a pesar de los extremados cuidados recibidos, fallecieron tres tripulantes más.

Todas las calles de Water St. al muelle quedaron acordonadas por coches de la Policía y el muelle y aparcamientos del "Atlantic Place" fueron desalojados, ya que el barco ardía cada vez más con continuas explosiones. El remolcador del puerto tenía una amarra en el buque siniestrado y todos los demás barcos portugueses atracados en el citado muelle fueron separados y fondeados en el puerto, alejándolos del "Vasco D'Orey", por si explotaba en cualquier momento, lo que fue evitado por la autoridad del puerto, remolcándolo a la citada bahía, donde quedó ardiendo.

El "Vasco D'Orey" pertenece a la empresa Sari de Viana do Castelo (Portugal) y uno de sus armadores se encontraba en el puente cuando sucedió la primera explosión.

El balance de este lamentable accidente ha sido de cuatro vidas humanas y la pérdida del moderno buque, de 1.850 toneladas, valorado en sesenta millones de dólares.

Por otra parte, diremos que en este trimestre entraron los "potores" "Kantxope" de Ondárroa, "Playa de Lourido", de Marin, y el "Farpesca IV", de Vigo, así como las parejas "Terranova" y "Lasaola-Lasaberry", de Pasajes. Asimismo, hay doce parejas que vienen de España y de Noruega a completar sus cupos de pesca. ■ FERNANDO TORRES.



## EL BALTICO, CONTAMINADO

ESTOCOLMO.—La fotografía nos muestra una vista aérea de las aguas suecas del mar Báltico donde se produjo un escape de petróleo al trasvasarlo del buque soviético "Tesis" a su gemelo "Talsy".

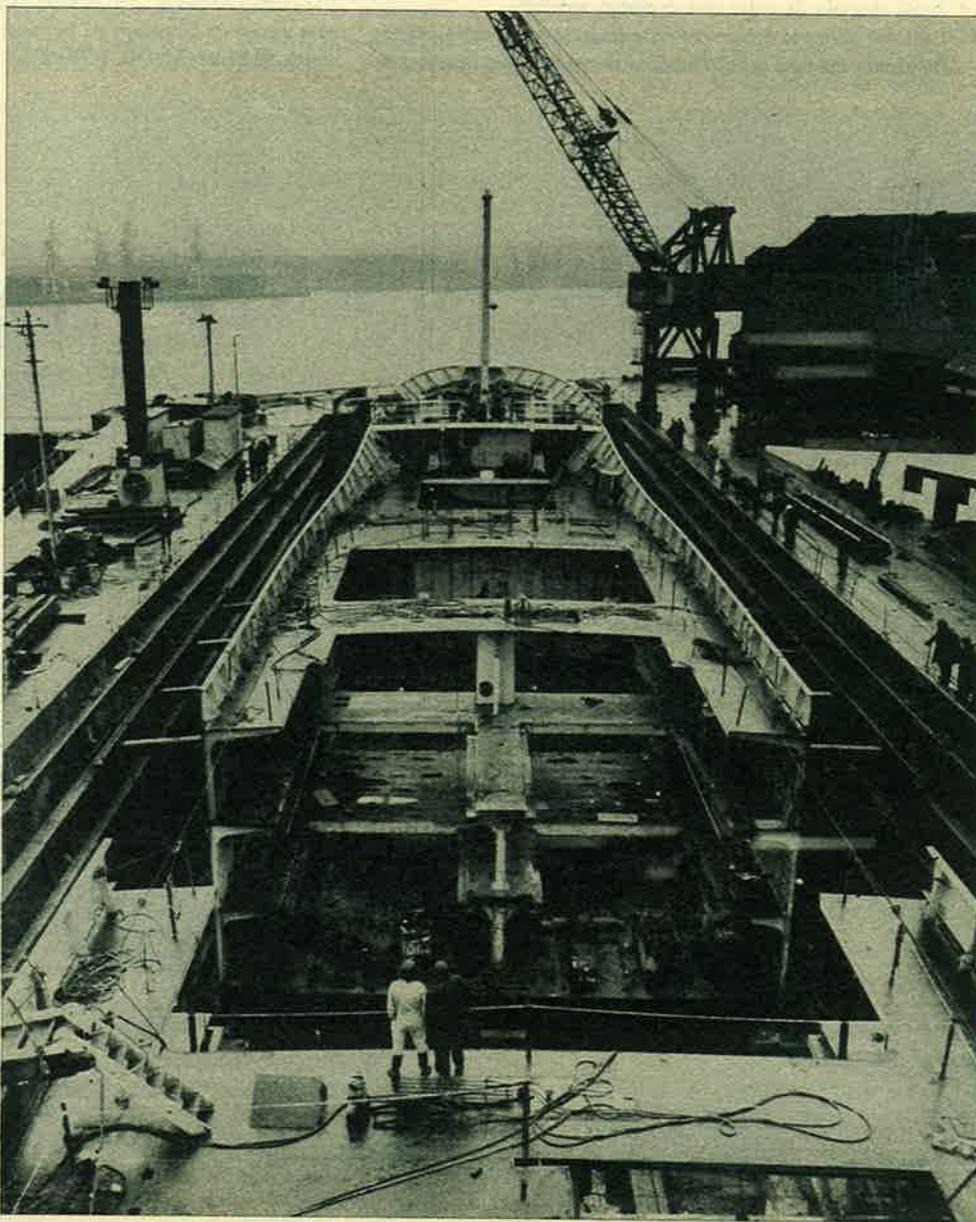
Los guardacostas del Gobierno sueco están utilizando moderna maquinaria para retirar el petróleo de las aguas. ■ Foto: ARNE JONSSON.



## LA CARRERA TERMINÓ A NADO

**HONG-KONG.**—Cuando esta barca se deslizaba rápidamente hacia la meta en el festival anual de barchas que se celebró en esta capital asiática, el pasado mes de junio, se volcó a causa del excesivo peso.

La tripulación, que al principio remaba como un solo hombre, hubo de terminar la carrera a nado.



## INGLATERRA BARCO CORTADO POR LA MITAD

En los astilleros de los Middle Docks, sobre el río Tyne, al Noreste de Inglaterra, el buque de carga "Baltic Vanguard" es cortado en dos partes, dejándolo listo para la inserción de un nuevo sector de casco central de 24 metros de largo. Utilizado previamente para el transporte de automóviles y papel prensa, el buque está siendo agrandado y adaptado para transportar contenedores.

Una vez finalizada la conversión, el barco será capaz de cargar el equivalente a 172 contenedores de seis metros. Se le están instalando carriles con distribución modular para contenedores de 12 metros, junto a un sistema especial de espaciamiento apto para acomodar contenedores de seis metros.



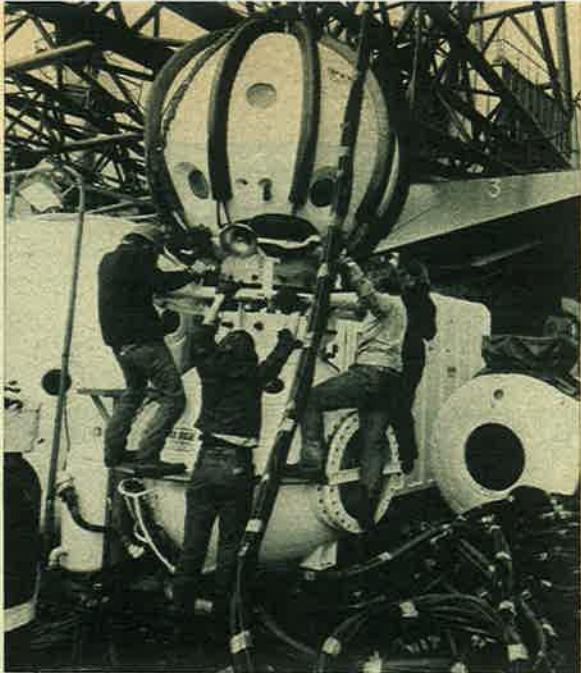
## BARCO SOVIÉTICO ESCORADO



## 130 KILOMETROS EN CANOA

SCHLEW (República Federal de Alemania).—Con esta canoa, construida por ellos mismos del tronco de un árbol, según el modelo de las embarcaciones prehistóricas, Harm Paulsen y su amigo Dieter Asmussen realizarán un viaje de ciento treinta kilómetros desde Achlewesig hasta Kiel a través del mar Báltico.

Tratan con este viaje de ver la resistencia de la canoa a las aguas marinas. ■



## SEGURIDAD PARA LOS BUZOS

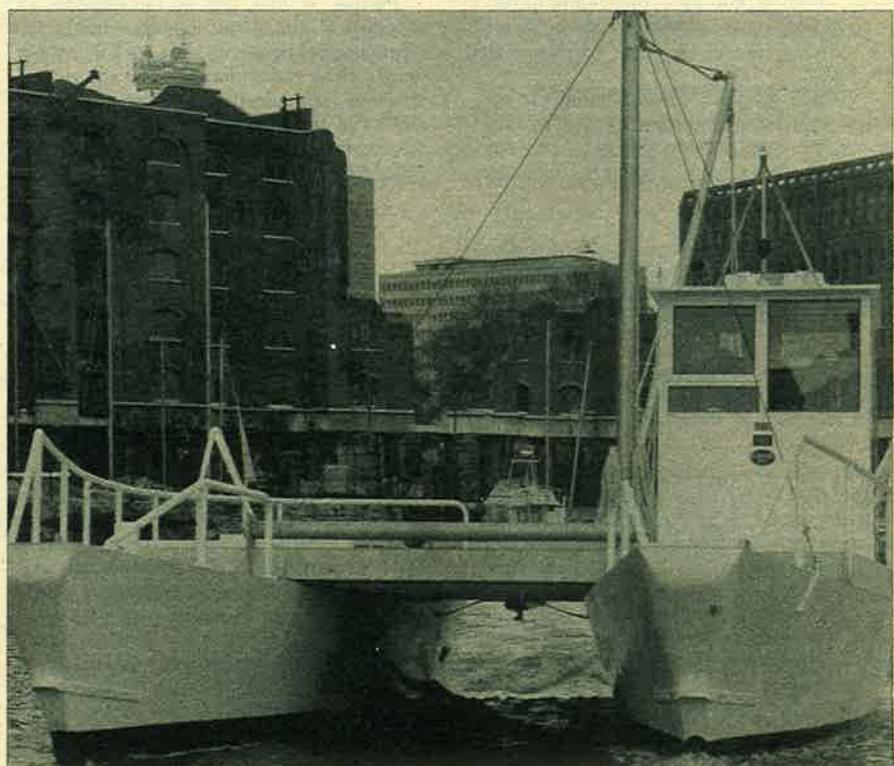
En el mar del Norte, a cien kilómetros de la costa oriental escocesa, se acopla una campana de profundidad a la esclusa de transferencia a bordo de la barcaza-grúa "Thor", a raíz de una inmersión en el yacimiento petrolífero Forties. Los buzos se la van y cambian de ropa en la esclusa antes de pasar al salón intercomunicado. A la derecha se aprecia una cámara de descompresión utilizada tras las inmersiones desde superficie. Las explotaciones submarinas de hidrocarburos y minerales implican una extensa labor de buceo en muy diversas regiones, pero ninguna puede compararse con el mar del Norte por su turbulencia y peligro. En 1971 no había en esta zona más que ochenta buzos, y de ellos tan sólo un 10 por 100 descendían a más de cien metros. Este año hay mil doscientos en la misma zona y más del 50 por 100 de este número bajan a profundidades superiores a los cien metros.

La Comisión Tecnológica Europea de Buceo ha dado recientemente orientaciones destinadas a incrementar el índice de seguridad dentro de esta profesión. ■



HAMBURGO (República Federal de Alemania).—Parte del buque-grúa soviético "Aserbaidschan", escorado en un accidente a consecuencia del cual seis trabajadores resultaron heridos.

El barco se encuentra en construcción en el muelle Blohm-Voss y después será trasladado a su destino en el mar Caspio. ■



## UN NUEVO METODO DE PESCA CON MAR GRUESA

GILLINGHAM (Inglaterra).—El "Catfish 36", catamarán de navegación con mar picado, surca las tranquilas aguas de la dársena de St. Katherine, en el centro de Londres. Esta embarcación de pesca de once metros de eslora va propulsada por dos motores Lister de 30 CV. y se ha proyectado especialmente para mar gruesa, a la que se bota sin problemas y en la que recoge perfectamente la calada. Presenta, por tanto, sensibles ventajas en comparación con otras embarcaciones de tipo tradicional, que han de abrigarse en el puerto con mal tiempo reinante, y permite usar equipos más eficientes. Lleva una cabría y aparejo de botadura y arrabada, y con ella se hace pesca de arrastre, de agallas y jábega; cada casco tiene una bodega de cuatro toneladas de capacidad. El proyectista del catamarán fue Edwin Gifford, de Southampton, y lo construyó una firma británica radicada a orillas del río Medway, en la región sudoriental de Inglaterra. Se destina a la faena costera en pequeña escala realizada por pescadores aislados de países en vías de desarrollo y otros lugares donde su empleo resulte particularmente indicado. Cabe hacer su estructura de diversos materiales, entre ellos vitrofibra, madera y aluminio, lo que facilita la construcción. Una embarcación de este tipo resulta utilísima para la obtención económica de alimentos ricos en proteínas. ■

# PROTAGONISTA: LA MAR

## LIBROS

### ALEIXANDRE Y EL MAR

Sevillano, criado en Málaga, Vicente Aleixandre es, sin duda, una de las figuras más destacadas de la llamada generación del 27. En 1933 le fue concedido el Premio Nacional de Literatura. En 1949 fue elegido miembro de número de la Real Academia Española. "Diríase que la poesía de Aleixandre —escribe Sainz de Robles— busca los abismos, las luces o las tinieblas que sean absolutas, las catástrofes cósmicas". La Academia Sueca le ha concedido el Premio Nobel correspondiente al presente año. Recordemos que desde Juan Ramón Jiménez no le había sido concedido este galardón a un escritor español, aunque sí a escritores en lengua castellana, como son los casos de Pablo Neruda y Miguel Ángel Asturias.

Como la mayoría de nuestros poetas, Aleixandre, que llevaba en sus ojos el mar que de niño veía desde su casa de Málaga, nos ha dejado pinceladas encantadoras sobre ese divino mar de sus "días marinos". Así, en su poema "Ciudad del Paraló", describe a Málaga con indudable belleza: "Colgada del imponente monte, apenas detenida/en tu vertical caída a las ondas azules/pareces reinar bajo el cielo, sobre las aguas, intermedia en los aires, como si una mano dichosa/te hubiera retenido, un momento de gloria, antes de hundirte para siempre en las olas amantes".

"Ciudad graciosa, ciudad honda", la llamará también. La recuerda con su luz verde, de cara al Mediterráneo, con sus tardes azuladas y su limonero apacible.

## CINE

### CANTIDAD, SIN CALIDAD

Mientras en España esperamos la reposición de "Moby Dick", de John Huston, que en varios países europeos se ha relanzado con el curioso "slogan" de "la ballena fue antes que el tiburón", el cine del mar sigue sin encontrar títulos de altura o calidad, conformándose con películas sin demasiada altura estética, pero que al menos han tenido un cierto impacto de cara a la aceptación del público.

La vuelta que de escasos años para acá hemos tenido al cine de aventura y acción es lógico que beneficiara indirectamente a todos los géneros marítimos, caracterizados precisamente por su dinamismo, y en los films de catástrofes o de cualquier otro tipo de peripecias ha habido algunos ejemplos de cine de mar. Estos géneros —generalmente bien acogidos por el público por ser cintas de corte juvenil e incluso autorizadas para todos— han acercado de esta manera de nuevo a las temáticas de ambientes marinos, muy abandonadas desde la década de los años cincuenta.

En los últimos meses, las pantallas españolas han acogido cintas como "El tesoro de los tiburones", obra típicamente de corte aventurero dirigida por Cornel Wilde, un actor que en más de una ocasión se ha puesto también tras las cámaras con diversa fortuna. Su cine en este

# PROTAGONISTA: LA MAR

ha podido contemplar el aficionado español, pero sin que ninguno de ellos cobre altura, salvo en el caso de conocidas reposiciones. Por ello, ya que estamos en ejemplos de cantidad, ya que no de calidad, cabría citar finalmente otra cinta más, "Tentáculos", que ha tenido amplia difusión por su tono espectacular y que nos presenta el caso fantástico de un nuevo monstruo marino —siguiendo la sa-

ga abierta por "Tiburón", de Spielberg—, en este caso un gigantesco pulpo que arrastra con sus tentáculos a todo humano incauto que se ponga a su alcance. Como en otros casos citados, tono infantil y poco rigor presiden una cinta simplemente entretenida, volviendo a estar a tono en esta larga pero infructuosa serie de cintas del mar que hemos procurado resaltar en esta ocasión. ■ JUAN-FABIAN DELGADO.

## FILATELIA

### DOS EMISIONES PARA EL MES DE NOVIEMBRE

Filatelia Argentina



REPUBLICA ARGENTINA 60 + 30 PESOS

SELLOS DE TEMATICA MARINERA

Por parte de Tristán de Acuña se ha hecho una emisión en donde figuran metátopas de buques. Estas son de las siguientes unidades de la Marina británica: "HMS Eskimo", de 2.700 Tm. de desplazamiento y perteneciente a la serie Tribal (Tribus), botado en 1960; "HMS Najad", de 2.860 Tm. de desplazamiento y fragata perteneciente a la clase Leander, botado en 1963; "HMS Jaguar", de 2.250 Tm. de desplazamiento, fragata antiáerea de la clase Leopard, botada en 1955; y "HMS London", destructor de la clase County, de 6.200 Tm. de desplazamiento y botado en 1961. La serie es de 5, 10, 15 y 20 peniques, más una hoja bloque con los cuatro sellos.

La República Argentina, y para el Día de la Marina, ha hecho un 30 pesos, con la goleta "Sarandí", construida en 1825 en Baltimore, y entre sus servicios está la campaña cuando la guerra contra el Brasil. También, y dentro de la serie de servicios de transportes, que se forma con 10 + 5, 20 + 10, 60 + 30 y 70 + 35 pesos, el tercer sello está dedicado al transporte marítimo, figurando un buque antiguo y otro de la actual compañía estatal, la ELMA.

Finlandia, en efecto de valor 90 penias, muestra el buque "Murtaja", construido en 1890, con casco de rompehielos, ya que esta unidad se construyó para la ruta invernal entre Finlandia y Suecia inaugurada en 1877 y en cuanto estuvo lista, en 1890, fue incorporada al servicio.

Finalmente, las islas Gilbert han hecho un conjunto de: 5, 15, 20, 35 centavos, dedicado a estos marinos: comodoro J. Byron (1765) y su buque el "Dolphin"; capitán de Navío E. Fanning (1798) y el "Betsey"; almirante T. Bellingshausen (1820) y el "Vostok", y el capitán de Navío C. Wilkes (1832) y el "Vincennes". Por lo tanto, son navegantes de diversos países, pero que por una u otra razón estuvieron con los buques de su mando en aguas de las islas Gilbert. ■ LUIS MARIA LORENTE

La tendrá pendiente de sus ojos, como un globo de colores que, de pronto, se le escapa de las manos. Por eso, en su nostalgia hay siempre un no sé qué de tristeza.

En otro poema, al igual que Jorge Manrique, comparará la muerte con el mar. "Mar de plomo impidiendo". Y concluirá su poema, diciendo:

*Muerte, como el puñado de arena,  
como el agua que en el hoyo queda  
[solitaria,  
como la gaviota que en medio de la  
[noche  
tiene un color de sangre sobre el mar  
[que no existe.*

Es constante la presencia de ese mar lejano en la mente del poeta.

*¿Quién dijo acaso que la mar suspira,  
labio de amor hacia las playas, triste?*

O también:

*cejos las manos ocultas que enviaban  
[sus aguas,  
pesadas, gruesas, bajo la extinguida  
[zona de la luz.*

Porque, el mar, con su inmensidad, es el cosmos donde se ahondan todas las vivencias del poeta. El mar será el espejo de su alma atolonizada. Está ahí su pessimismo, su dulzura romántica: compendio de la siempre viva poesía castellana, de toda su tradición. ■ JOSE ASENJO SEDANO.

caso es directo y sin complicaciones narrativas, buscando tan sólo la acción y la distracción a partes iguales. Con algo más de rodaje por las pantallas cabría señalar como caso de anticine del mar una extraña producción yugoslava, también dirigida por un actor —en este caso Kirk Douglas—, "Scalawag, pata de palo", cine de piratas que sigue libremente el argumento de "La isla del tesoro", pero ambientado en pleno interior, entre sierras y desfiladeros, constituyendo un curioso e inédito caso de "piratas de secano".

También podríamos traer a esta amplia panorámica el caso muy distinto de "El triángulo de las Bermudas", pasada en salas especiales, obra aburrida que dirige Richard Winner, sobre su propio libro y guión, y que no aporta nada novedoso sobre el extraño y conocido caso de la zona del Atlántico en la que tantos aviones y barcos han desaparecido sin dejar rastro y sin que restos o cuerpos puedan ser recuperados. Planteada a nivel documental, la cinta de Winner carece de rigor y seriedad, a la par que deja al espectador el mal sabor de boca de no dar ninguna solución a este conflicto y misterio marino que tanta tinta o celuloide está haciendo correr en los últimos años.

Son, pues, bastantes los ejemplos de cine marítimo que en los últimos meses

## ESPAMER '77

Del 6 al 13 de octubre y nada menos que en un marco totalmente marinero y crucial para la historia de la Marina española, ha tenido lugar la exposición internacional de filatelia que ha girado bajo el nombre de Espamer '77 (ESPAÑA-AMÉRICA), aunque hayan intervenido coleccionistas europeos.

Una organización perfecta, en sentido realista de cómo hay que colocar a la filatelia ante sus seguidores y ante aquellos que la desconocen, son las dos grandes cualidades de esta exposición que ha reunido tal número de colecciones que verdaderamente asombró. Y esto lo digo a ciencia y conciencia, pues formé parte del Jurado calificador.

Para don Jaime Esteba Oña, ejecutivo central sobre el cual ha recaído toda la organización de Espamer '77, así como su amplio, disciplinado y eficiente equipo, nuestra más cordial y sincera enhorabuena. Y ya que la exposición ha tenido lugar en un recinto tan marinero como las Atarazanas Reales de Barcelona, podríamos darles la divisa de aquel gran marino como lo fue el infante de Portugal don Enrique: "Talent de bem faire".

Si esta exposición se ha montado en las Atarazanas Reales, hay que felicitar a su director, don José María Martínez Hidalgo, por las facilidades otorgadas.

Sin entrar en una minuciosa relación de cuanto se ha expuesto, hay que indicar que ha habido un despliegue de cuantas posibilidades da el colecciónismo actual, que ninguna parcela ha estado olvidada. Que esta Espamer '77 sirva para que en próximos años haya en España otras muestras filatélicas del mismo rango.

# El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

## CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

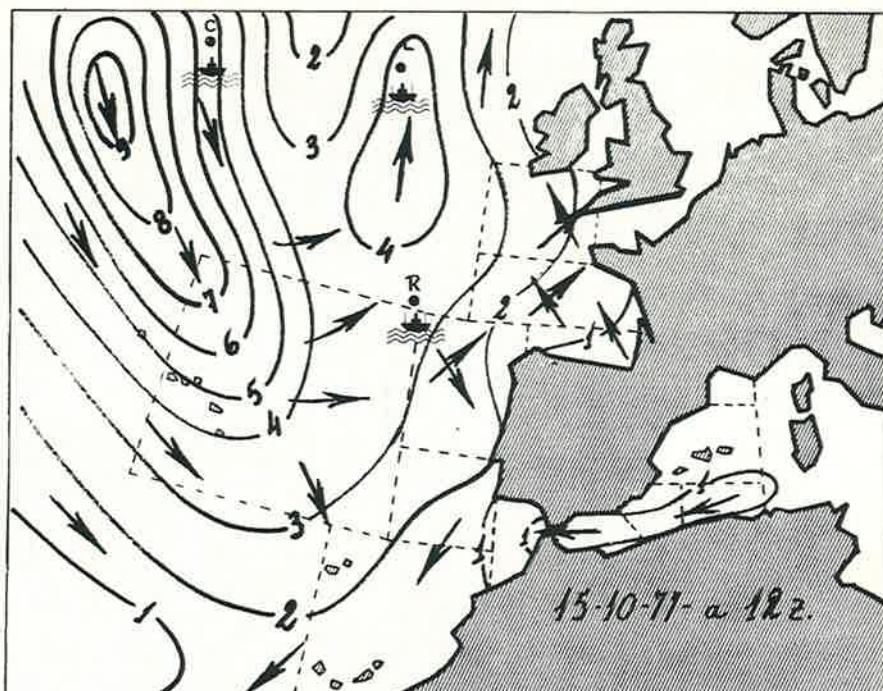
La misma tónica marítimo-meteorológica del mes de septiembre prosiguió, más o menos, a lo largo de la mayor parte del pasado octubre. Es decir, salvo las excepciones que confirman la regla, altas presiones (o relativamente altas) por todas nuestras zonas, con escasez —en consecuencia— de precipitaciones (en contra de lo ocurrido en julio y agosto) y sin abundancia, por lo general, de temporales. En Gran Sol y Vizcaya se registraron de seis a nueve días de temporal; en Finisterre y Cantábrico, de tres a seis; en San Vicente, Canarias y golfo de León, de dos a cuatro; en el estrecho, de cuatro a seis, y en el resto del Mediterráneo, de uno a tres. Predominaron, por otro lado, los de Levante en el estrecho, los del NE. en San Vicente y Canarias y los del NW. en las demás zonas.

El mapa de olas más significativo de todos los analizados, durante el pasado octubre, por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional, es el correspondiente a las 12 (hora Z) del día 15 y que, precisamente, es el número 1 de

los del grabado adjunto. La mar más encrespada, como observarán, aparece sobre la zona marítima de Azores, con mar muy gruesa a arbolada del NW. en su cuadrante noroccidental y gruesa en el resto de la zona. En las demás atlánticas de responsabilidad española, marejada a fuerte marejada del SW. con mar tendida de dos a tres metros en Finisterre, Vizcaya y Gran Sol. De ahí las flechas cruzadas que aparecen en el mapa por tales zonas. En las mediterráneas, áreas frecuentes de marejada, generalizándose como de Levante en Alborán, Palos y Argelia.

Pasando al capítulo de pronósticos medios para este mes de noviembre, el mapa número dos muestra el de días de temporal o de ráfagas atemporaladas. Casi se duplica ya su número con respecto al pasado octubre, pero siguen predominando los vientos de componente W., lo que —por otro lado— es habitual de la época. Las flechas, de todos modos, indican claramente la dirección dominante.

El mapa número 3 esquematiza

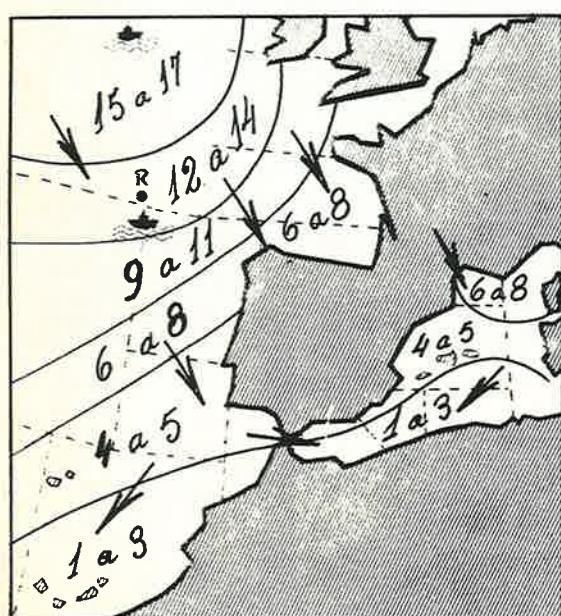


MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas, durante el pasado octubre, por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. Corresponde, como observan, a las doce —hora Z— del día 15. Los números de las isólinas expresan, como siempre, la altura (en metros) de las olas.

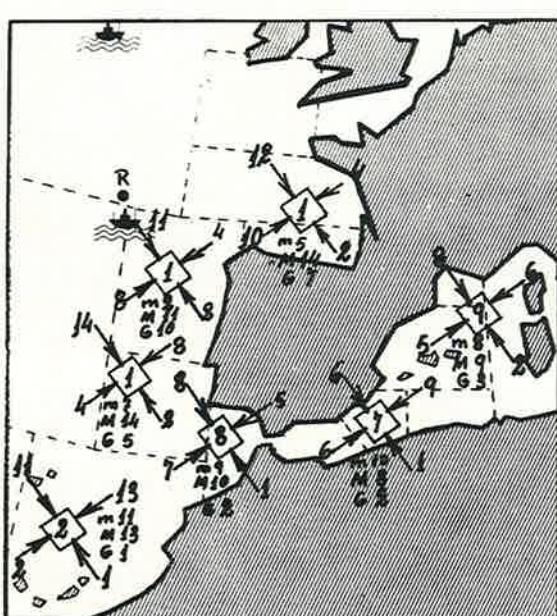
el estado medio previsto de la mar y del viento para el presente mes de noviembre. Las flechas que inciden en cada uno de los lados del rombo indican la frecuencia (según el número que aparece junto a ellas) con que la mar provendrá del cuadrante correspondiente: N. a E., E. a S., S. a W. y W. a N. Por otro lado, la cifra que figura en el centro de cada rombo representa el número de días de mar llana. Los que, al totalizar, faltan hasta completar (aunque no siempre) los treinta días que integran noviembre corresponden a direcciones confusas. Por otro lado —y debajo o a la derecha de cada rombo—, aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos o tres metros), simbolizada por una "M", y de mar

gruesa en adelante (cuatro metros o más), expresada por una "G". También aquí tiene validez cuanto antes decíamos con respecto a la dirección del viento, es decir, que los días que faltan —al sumar— hasta completar los treinta que forman noviembre corresponden a oleajes confusos o intermedios.

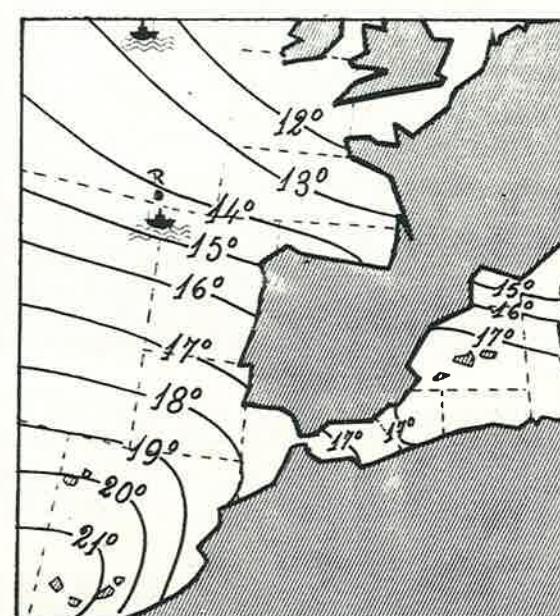
Por fin, el mapa número 4 muestra claramente el reparto de las temperaturas medias superficiales del agua del mar (SST), previstas para este mes de noviembre. En conjunto, descienden de dos a tres grados sobre las reales registradas en el pasado octubre. Por lo demás, sólo añadir que la temperatura superficial del agua del mar suele ser ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima. Solamente en verano —y no siempre— ocurre justamente lo contrario. ■ FERNANDO MEDINA.



MAPA NUMERO 2.—Días previstos de temporal, en nuestras zonas marítimas, para el presente mes de noviembre. Las flechas indican la dirección prevista de los vientos dominantes.



MAPA NUMERO 3.—Estado previsto del viento y de la mar para el mes de noviembre actual en las zonas marítimas de responsabilidad española.



MAPA NUMERO 4.—Temperaturas medias previstas del agua superficial del mar (S.S.T.) para el mes de noviembre en curso. Las isótermas van rotuladas en grados centígrados.



**haga rentable  
el negocio  
de la pesca con  
CATERPILLAR**

Motores marinos propulsores: desde 125 a 1125 BHP  
Grupos auxiliares: desde 75 a 1250 BHP.



**MOTORES MARINOS CATERPILLAR**  
para no perder ningún día de pesca

F-7-77



**FINANZAUTO**  
DISTRIBUIDOR EN ESPAÑA DE  
**CATERPILLAR**

**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 - MÁLAGA - LA CORUÑA - LERIDA - PALMA DE MALLORCA

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.