

# hoja del mar

Número 128

AÑO XII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • MAYO 1976

CON ESTE NÚMERO, SEPARA DEL TEXTO INTEGRAL  
**ORDENANZA LABORAL PARA  
BUQUES BACALADEROS**



**TIBURONES** LA VERDAD Y  
LA LEYENDA



# EMISION PARA AREAS ATLANTICAS DE RADIO NACIONAL DE ESPAÑA

Las emisiones para el exterior de Radio Nacional de España ofrecen a diario una programación especialmente dirigida a los marineros y pescadores de altura.

Esta emisión se compone de dos programas. El primero se denomina **ESPAÑOLES EN LA MAR**. Facilita diariamente información meteorológica y se ocupa además de temas socio-culturales, novedades técnicas en materia de navegación y pesca, etc., animado por música popular española.

El segundo programa, titulado **SERVICIO GENERAL**, se caracteriza por su contenido eminentemente informativo. Diarios hablados, resúmenes de la prensa española, deportes, comentarios y entrevistas vienen a ofrecer una panorámica de la actualidad en España y en el mundo.

Esta programación se emite por las siguientes bandas y frecuencias:

	Hora GMT	Banda	kHz	Longitud de onda
<b>AREA A. ZONA EUROPEA</b>				
Españoles en la mar .....	18,00/19,00			
Servicio general .....	19,00/20,00	31 m.	9.505	31,56
<b>AREA B. ZONA AFRICANA</b>				
Españoles en la mar .....	18,00/19,00			
	20,00/21,00			
Servicio general .....	19,00/20,00	25 m.	11.775	25,48
	21,00/22,00			
<b>AREA C. ZONA NORTEAMERICANA</b>				
Españoles en la mar .....	22,00/23,00	25 m.	11.880	25,25
Servicio general .....	23,00/24,00	31 m.	9.630	31,15

## PROGRAMACIÓN DE LUNES A VIERNES

HORA GMT	ESPAÑOLES EN LA MAR
Area A Area B Area C	
18,00 18,00 20,00 22,00	Avance de programas y del diario hablado.
18,05 18,05 20,05 22,05	Rosa de los vientos.
18,10 18,10 20,10 22,10	España os saluda.
18,15 18,15 20,15 22,15	Revista de la mar. L/ Agencia social, M/ La pesca, X/ Convivencia a bordo, J/ Los Barcos, V/ Mirador.
18,30 18,30 20,30 22,30	Tertulia a bordo.
19,00 19,00 21,00 23,00	<b>SERVICIO GENERAL</b>
19,20 19,20 21,20 23,20	DIARIO HABLADO.
19,30 19,30 21,30 23,30	Revista de... L/ Ciencias, M/ Música, X/ Letras, J/ Cine y teatro, V/ Arte.
19,40 19,40 21,40 23,40	Resumen de prensa.
19,55 19,55 21,55 23,55	Radiogaceta.
	Despedida y cierre.

## PROGRAMACION DEL SABADO

HORA GMT	ESPAÑOLES EN LA MAR
Area A Area B Area C	
18,00 18,00 20,00 22,00	Avance de programas y del diario hablado.
18,05 18,05 20,05 22,05	Rosa de los vientos.
18,10 18,10 20,10 22,10	Cita musical.
18,25 18,25 20,25 22,25	Teatro de humor.
<b>SERVICIO GENERAL</b>	
19,00 19,00 21,00 23,00	DIARIO HABLADO.
19,20 19,20 21,20 23,20	Revista de... Coleccionismo.
19,30 19,30 21,30 23,30	Resumen de prensa.
19,40 19,40 21,40 23,40	Radiogaceta.
19,55 19,55 21,55 23,55	Despedida y cierre.

## PROGRAMACION DEL DOMINGO

HORA GMT	ESPAÑOLES EN LA MAR
Area A Area B Area C	
18,00 18,00 20,00 22,00	Avance de programas y del diario hablado.
18,05 18,05 20,05 22,05	Rosa de los vientos.
18,10 18,10 20,10 22,10	Cartas de la mar.
18,30 18,30 20,30 22,30	Musical 7.
<b>SERVICIO GENERAL</b>	
19,00 19,00 21,00 23,00	DIARIO HABLADO.
19,15 19,15 21,15 23,15	Domingos en la mar.
19,30 19,30 21,30 23,30	Resumen de la prensa.
19,40 19,40 21,40 23,40	Radiogaceta.
19,55 19,55 21,55 23,55	Despedida y cierre.

## CONTENIDO DE LOS ESPACIOS MAS IMPORTANTES

**SERVICIO GENERAL:** Incluye los diarios hablados, resúmenes de la prensa española, entrevistas y reportajes que presentan la actualidad española y una panorámica de los temas que son noticia en el mundo. Ofrece diariamente el espacio deportivo Radiogaceta.

**ROSA DE LOS VIENTOS:** Pronóstico del tiempo en las diferentes áreas a donde va dirigido el programa, con la colaboración de un destacado cuadro de especialistas.

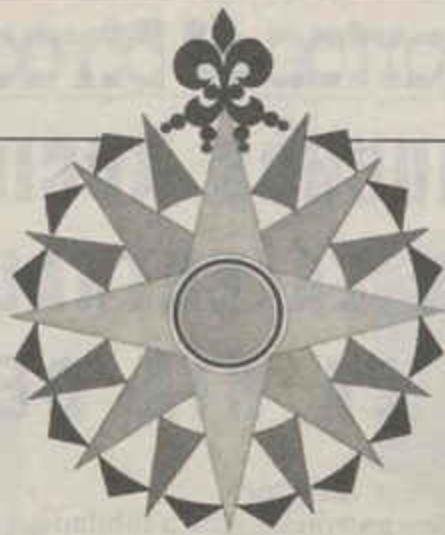
**REVISTA DE LA MAR:** Temas de interés para el hombre del mar, tales como información laboral, asistencial y sanitaria, estudios sobre la pesca, la conviven-

cia a bordo y el conocimiento de los barcos, tanto en su aspecto histórico como en el desarrollo de la vida en los mismos.

**CARTAS DE LA MAR:** Concurso en el que pueden participar todos los oyentes mediante el envío de anécdotas o relatos que recojan las vivencias de su aventura marinera.

Se conceden premios consistentes en lotes de libros y vacaciones pagadas en residencias de Educación y Descanso. Patrocina el concurso el Instituto Social de la Marina.

**TERTULIA A BORDO:** Miscelánea de noticias marineras ilustradas con música española en sus vertientes más diversas.



## PLEITO POR UN REINO SUBMARINO

**A**N historiador normando ha publicado recientemente un estudio sobre el sumergido, asolagado diríamos los gallegos, reino de Yss, en Bretaña de Francia, es decir, en el mar de Bretaña. Yo suelo de vez en cuando, quizás los domingos por la tarde, escuchar el disco de Alain Stivell que se titula "El arpa céltica", y el tal comienza con el hundimiento de Yss en el mar, y antes de que principie el arpa dolorida a decirlo, se escuchan grandes y poderosas olas batir contra las rocas. Es emocionante. Parte del libro de Pierre Beaulieu está dedicado a las pretensiones que al reino de Yss dijeron tener en su día los arzobispos de Rennes, en Bretaña, y de Ruan, primados de Normandía, y cómo hubo pleitos, en los que intervinieron los capitulares de Saint-Ouen, unos canónigos muy ricos, buena cocina, muy etiqueteros, con diezmientos y primicias de salmones, y derecho a un sombrero de paja teñido de rojo en los veranos y a llevar tras ellos, en las procesiones, a pajés con sillas de cuero y brazo, en las que de vez en cuando se arrellanaban cómodamente. Una procesión de cuarto de leguas con tales sosiegos, duraba desde hora de alba a la hora de entre salmón y sirena, que son las siete de la tarde en el fresco y dulce mayo. Los pleitos de etiqueta duraron en Normandía hasta la Revolución francesa y en España todo el siglo XVIII. En Santiago de Compostela también hubo en el XVIII un pleito sobre quiénes del Cabildo tenían derecho o no a silla en las procesiones. Volviendo a Yss y tras leer a Beaulieu, no se sabe todavía a quién pertenece en derecho, y nadie ha ido a disputarles bajo las aguas la posesión del rico y desgraciado reino a los congrios y los rodaballos más que unos criados de los señores de Kervodec, quienes, según se prueba con complejas genealogías, descenden de Lanzarote del Lago y de la princesa de Fraicheterre. Los criados de los señores de Kervodec eran anfibios, así como sus perros, de la casta llamada ganne-oaled o ganne-föenme, descendientes directos del perro joven de Tobías, manchados de rojo en el lomo y bragados en blanco, alegres ladradores, y que, como buenos hebreos, rechazaban las carnes de los animales impuros que vienen señalados en el Pentateuco, con todas aquellas sutiles distinciones del rumiar y la pezuña, etc. No se les podrá llamar a estos canes lebreles, como lo hace Beaulieu, pues no comerían liebre, y, por ende, nunca la cazaran, atendiendo a la impureza notoria de la liebre en Deuteronomio, XIV, 7. ¡Pensar que ningún mosaísta ortodoxo haya comido nunca un civet de liebre!

Volviendo a Yss, ¿a qué bajaban al reino sumergido los criados de los Kervodec? Pues a cobrar tributos, y precisamente el día 29 de junio, festividad de San Pedro. Los tributos del reino sumergido consistían en oro, una piedra preciosa cada seis años y dos sacos de hierbas medicinales

—algunas de las cuales han sido estudiadas entre nosotros por el catalán Joan Perucho—. El oro estaba amonedado con la efigie y el título del Rey Arturo, *rex perpetuus et futurus Britanniae*, y la piedra preciosa venía dentro de un pez, que se comía en la mesa de los Kervodec después de haber contado el oro y haber clasificado las hierbas medicinales submarinas, y repartidas a los enfermos de Bretaña que esperaban su llegada para ser curados de sus dolencias. Llegaba el pez asado, lo partían, y aparecía la piedra en un lugar por la parte de las agallas. Todos se sorprendían, como el rico Rey griego cuando apareció su anillo en el gran salmonete. Algunos eruditos, de esos que lo quieren aclarar todo, dijeron que lo de la piedra preciosa en el pez era, en Bretaña, copia de la fábula griega. Nadie sabe a dónde han ido a parar las piedras preciosas de los Kervodec de la Edad Media, máxime teniendo en cuenta que los Kervodec de la Edad Moderna fueron gente pobre, pequeños terratenientes, siempre discutiendo que podían probar más apellidos de nobleza que los Chateaubriand, y, finalmente, cazadores furtivos. Un año —hay quien estima que el de 1372—, los criados y los perros de los Kervodec no regresaron de debajo de las aguas.

Antes de que Yss desapareciese bajo las aguas ya había desaparecido el reino de Fraicheterre, el de la princesa que tuvo amores con don Lanzarote. Este paladín era ya anciano y la princesa casi una niña. Estuvieron toda una tarde jugando a hacer nudos y deshacerlos con cordón de plata, y sin haber más, de este juego quedó la princesa preñada. Los arzobispos de Rennes enviaron, en distintas épocas, expediciones para ver de localizar la catedral de Fraicheterre, en la que es fama que están los huesos de los doctores que discutieron con el Niño Jesús en el Templo. Junto a los huesos están las orejas de ellos como cuando eran vivos, pues que por ellas había pasado la palabra del Señor y la carne no se pudo corromper. Ya pensaban los prelados de Rennes en construir una iglesia donde pudieran venerarse aquellas orejas santificadas por la palabra del Salvador, y ya contaban, cuento de la lechera, las grandes rentas de las romerías. Pero nunca se logró averiguar hacia dónde caía Fraicheterre en el mar de Iroise.

Servidor de ustedes, despreocupado y dado a la poética, se contenta con escuchar el mar en el disco "El arpa céltica", de Alain Stivell: el mar siempre recomenzando, con las ruidosas olas tragándose el reino de Yss, dulce tierra siempre vestida de verde, amada antaño de la oropéndola y adornada con la vinca. Las orejas de los doctores del Templo de Jerusalén serán como otras más caracolas marininas posadas en las finas arenas de las playas de allá. ■  
A. C.

## MUCHOS ACCIDENTES EN LA ENTRADA SUR A LA RIA DE VIGO

Señor director:

Soy patrón de altura jubilado, y desde hace cuatro años recibo todos los meses HOJA DEL MAR, que leo con cariño porque trata de la vida marina en casi todas sus cosas.

Ahora quiero referirme a la información que publica la revista en su número 126, página 43, sobre el naufragio del carguero "Vivy", acaecido el pasado 14 de febrero en la entrada Sur de la ría de Vigo.

Para empezar, donde dice "Monte Faro", debía decir "Monte Ferro", que es el lado opuesto de la ría.

Pero lo importante: habla HOJA DEL MAR de cuatro muertos, y está bien, porque es la cifra exacta de los que se produjeron, pero mejor debió cuántos naufragios se llevan producidos en total en la entrada Sur de la ría.

Como me doy cuenta de que ustedes no lo saben, diré que el carguero "Vivy" hace el número once de naufragios en la misma zona y los muertos producidos en esos once naufragios suman 81, todo ello en el periodo comprendido entre 1908 y la actualidad. Y más accidentes habrá si no se toman las medidas necesarias, que consisten en señalizar como se debe la entrada a Vigo por el Sur.

Que yo recuerde, éstos son los naufragios habidos desde la fecha señalada: carguero "Cunincham", en 1908, dos muertos; carguero "Escorlán", sin víctimas, gracias a la heroicidad de los marineros de Bayona (1923); pesquero "ABC", nueve muertos; yate de recreo "Talasa", cinco muertos; "England Pride", mixto de carga y pasaje, sin víctimas; carguero "Asland", veintiocho muertos; pesquero "Aralar", trece muertos; pesquero "Josefa", cuatro muertos; pesquero "Tito", dos muertos; "Ave del Mar", dieciocho muertos.

Espero que ante esta responsabilidad se balance la ría como Dios manda. Es esta una queja que expongo públicamente en nombre de la clase pescadora y que espero ver reproducida en HOJA DEL MAR. ■ EMILIO CEDEIRA VILAR. Bayona.

## DIFICULTADES PARA OBTENER INFORMACION SOBRE MODELISMO NAVAL

Señor director:

Quisiera responder desde su estimada revista a la carta al director que en el número de marzo han publicado a don A. Serra Torres, de Villanueva y Geltrú, comunicándole mis no muy alentadoras experiencias en los intentos de obtener la colección de planos que en su día editó el Servicio Exterior de las Falanges del Mar, para que sirva al mismo tiempo de llamada a las personas que puedan orientarnos en algún sentido a nosotros los interesados.

Quiero dejar, antes, establecido que mi interés, ya muy viejo, por el modelismo naval es puramente romántico y que mis muchos años de dedicación al tema me han proporcionado exclusivamente satisfacciones de tipo estético, en mi intento de conseguir piezas con la perfección correspondiente a

mi capacidad, al tiempo que obtener documentación, muy abundante en su procedencia extranjera, ya que es poco lo que existe en España al alcance de todos, y creo conocerlo también. Siempre estoy dispuesto a comunicarme con quienes estén interesados en esta actividad, vista por la mayor parte de la gente no como tema de cultura, cual realmente es, sino simplemente como manifestación de "paciencia" del que realiza una obra de este tipo.

Cuando cayó en mis manos, de una forma totalmente inesperada, un plano de la dorna, en mi búsqueda de sus líneas para un trabajo que estaba realizando y que correspondía a la edición efectuada por las Falanges del Mar, solicité información al Servicio de Publicaciones de la Secretaría General del Movimiento, acerca de la posibilidad de conseguirla. Lo hice varias veces y también a la Hermandad de Marineros Voluntarios. Ni mi condición de marino, ni la de ser miembro de esta Hermandad, han contribuido de manera alguna a encontrar lo único que buscaba: información.

A ver si la persona interesada puede comunicarme que sus gestiones han tenido más éxito. De todas formas, si se pone en contacto conmigo podremos estudiar la forma de que obtenga una fotocopia del material de que dispongo, en total dos, de las doce publicaciones que tengo entendido se editaron. ■ JAVIER PASTOR QUIJADA. Capitán de Sanidad de la Armada (Ret.). Palma de Mallorca.

## CARGAN GASTOS INDEBIDOS AL MONTE MAYOR

Señor director:

Le escribo estas letras para que las publique en HOJA DEL MAR. Por qué los pescadores de Santa Pola pagamos gastos que corresponden al armador, el cual los incluye indebidamente en el monte mayor?

Pagamos cosas que deben pagar ellos tales como telefonía, sonda y otras, entre ellas, grilletes, plomos, flotadores de cristal, etcétera. También la protección familiar, que debe ser a cargo de ellos.

Así que todo lo cargan al monte mayor, como puede ver, y a eso no hay derecho, creo. No nos escuchan a los pescadores.

Hasta hay un señor en tierra, al que llamamos "armador de redes", al cual nos toca darle una parte igual que a cualquiera de los tripulantes, de manera que ese señor, que tendrá unos quince o veinte barcos para ver las redes, se lleva quince o veinte partes. Así pues, si en un barco el tripulante gana unas 3.000 pesetas a la semana, el armador de redes se lleva 45.000 ó 60.000 pesetas, y sin exponer nada. Quiero que esto lo publique. Le saluda. ■ F. P. Santa Pola.

## SOBRE EL CASO DEL "TIRAN"

Señor director:

He podido seguir, gracias a HOJA DEL MAR; la aventura, o por mejor decir la tragedia, de la tripulación del vapor "Tiran", en la que es triste ver cómo se desconsideran las vidas de un puñado de marineros, trabajadores; en definitiva, personas humanas.

Mi pregunta, y es el motivo de la presente, es

para saber cuáles son las medidas que se adoptan para castigar a quienes tan cínica y groseramente permiten que empleados que defienden sus negocios tengan que ser ayudados por personas completamente ajenas a estos asuntos.

Pienso que este es uno de los casos a los que se llama "piratas" en el argot marino y a los que presento toda mi repulsa.

Agradecido por la acogida de esta carta en la revista, le saluda atentamente. ■ FRANCISCO NUÑEZ ORREQUIA. Oficial radiotelegrafista de la Marina Mercante. Barcelona.

## INSISTEN: TAZACORTE NECESITA UN PUERTO REFUGIO

CANARIAS.—Señor director: Aunque un balance siempre se hace con números, pienso que también puede hacerse con hechos, y es esto lo que voy a intentar, sin poder precisar la fecha con verdadera exactitud en que han ocurrido, porque de muchas de estas cosas nadie se ocupa de tomar nota, pero sí puedo asegurar la veracidad de ellas, balance de la contribución humana pagada por los pescadores del puerto de Tazacorte durante el tiempo transcurrido entre el fin del pasado siglo y la presente fecha.

A finales del pasado siglo, una de las muchas embarcaciones pesqueras del puerto de Tazacorte, estando por la noche fondeada frente al risco denominado de Los Bremejos, un derrumbamiento del expresado risco, al caer al mar, provocó una ola que hizo zozobrar la embarcación allí fondeada, causando la muerte del único pescador que permanecía en ella.

Por aquellas mismas fechas fue hundido, después de haber rebasado la punta de Fuencaliente, otra nave pesquera denominada "El Bombío", de las que mayor tonelaje desplazaba, que se dirigía a La Gomera, con unos siete tripulantes, que perecieron todos ahogados.

Ya por los años de 1915, cuando se ocupaban unos pescadores en las faenas de varar un barco huyendo del mal tiempo, la embarcación se deslizó sobre su propietario, que le estrechó contra una gran piedra, causándole la muerte.

Años más tarde, habiendo salido varias embarcaciones ya impulsadas a motor del puerto de Tazacorte, por causa del mal tiempo, con rumbo a Santa Cruz de la Palma, único puerto donde podían refugiarse en la isla, a la altura de Fuencaliente, una de ellas zozobró, muriendo ahogados tres de sus tripulantes, salvándose los dos restantes, que pudieron llegar a tierra, donde el mar los lanzó casi inconscientes. Estos hombres dejaron mujer y varios hijos de corta edad.

Hace muy poco tiempo, unos dos años, otra embarcación pesquera fondeada en el propio puerto arrancó las amarras a causa del fuerte viento y se vino en tierra, donde se hizo añicos; esta vez no había personal a bordo, pero la embarcación se deshizo dejando a sus dueños sólo con sus brazos como único patrimonio.

Y esta es a grandes rasgos la historia de la contribución humana que pagan estos hombres abnegados que llevan en su sangre el germen que se adquiere cuando se habita en las riberas del mar; hombres de manos duras y tez curtida que hacen del mar su única propiedad, del que extraen su

(Pasa a la página 6)

Con Sabor y Acento



Por  
NESTOR  
LUJAN

## LA EXQUISITA "ORATA IN CARTOCCIO"

STE suculento plato italiano se trata de un pescado de universal renombre, nuestra dorada, y de un procedimiento sencillo y sabio, la papillote francesa. En español, en el afrancesado español, hemos aceptado el barbarismo *papillote*. Este plato lo hemos probado en una exquisita versión malanesa; recordamos también una interpretación parecida de unos turgeses de Taranto, que regamos generosamente con un claro miali, un vino de Martina Franca. Los platos "in cartoccio" parecen haberlo puesto de moda en Italia. Gran suerte es, porque ligan con el genio coquínario del país: cocina sencilla, uso de las hierbas aromáticas, piezas frescas y de gran calidad. En este caso, perfecta es la dorada, y las hierbas —hinojos y tomillo— alcanzan una educación irreprochable.

La dorada pertenece a la familia de los espáridos. Cuvier le dio un nombre científico que es una redundancia: "Chrysophrys aurata". A la misma familia pertenecen el dentón, el sargo, el besugo y el pajel —a los cuales los franceses llaman falsas doradas—, la chopa y otras piezas de menor entidad gastronómica. La dorada se distingue de sus congéneres porque lleva la joya de una mancha amarilla en ambas mejillas y una pincelada del mismo color en la frente. La verdadera dorada es uno de los mejores pescados del Mediterráneo, pero, desgraciadamente, es también de los más raros. Tiene una carne grasa, compacta, extremadamente perfumada, y un sabor delicado y peculiar. Por esta razón es un pescado ideal para la papillote e incluso para comerlo crudo. En las dos riberas del Pacífico se toma así; en el Japón la hemos comido en el "shashimi" y en Méjico en el célebre cebiche.

La dorada tiene, por otra parte, otros prestigios que los estrictamente gastronómicos. En Oriente se atribuyen a los dientes de las doradas —y también de los tiburones— sobre-cogedoras y muy mágicas virtudes. Ello no es extraño. Las doradas —ya nada decimos del diente hostil y centelleante, sangriento, del tiburón— tienen dientes sañudos y demoleadores, escandalosamente agresivos. Devastan a los moluscos; una dorada o un babuino en los cafetales; la destrucción por la destrucción. Desmenuzan con sus mandíbulas poderosas y ávidas a los moluscos y crustáceos (El olímpico Victor Hugo, no sé por qué le recuerdo, trituraba con su poderosa quijada los caparazones de las langostas, al decir de los Goncourt; llevaba, como la dorada, la pincelada solar del genio en la frente). Volvamos a los dientes de la dorada: En China y en el Japón creían que si uno se los colocaba bajo la lengua, se volvía invisible. Imaginaban que, tan duros como el silex, con su color gris verde, como la porcelana, como el esmalte celadón, la porcelana de China, tenían la propiedad de cambiar el color al contacto con el veneno, aunque fuera el tóxico más letal y secreto. Los ponían dentro de las altas copas y allí ensayaban los líquidos sospe-

chosos. Esa propiedad pasó a la porcelana celadón.

Lleva este plato hinojo y tomillo. Del primero hablamos en ocasión de la lubina al hinojo, plato provenzal, y del segundo diremos aquí dos palabras. El tomillo —"Thymus vulgaris"— es base de toda la cocina aromática de Occidente. El "bouquet garni" francés lo preside esta hierba olorosa, que en Provenza se llama *farigoule*, en francés *thym*, *thyme* en inglés y en catalán *farigola*. Con el tomillo y el alcohol se arbitra el agua timolada de tan domésticas virtudes. La cocina francesa lo introduce en todas partes: en el "pot-au-feu", en el "cassoulet", en la "daube provençale", en los "civets"... Alguien lo ha llamado el secreto de la cocina francesa. La dorada al tomillo es un ilustre plato provenzal. Y lo es también en esta papillote.

El "cartoccio", la papillote, consiste en asar al horno ciertos manjares dentro de un estuche o cartucho, ya sea de papel barba o de la moderna hoja de aluminio. Es importantísimo cerrar bien la papillote para que no pueda escaparse el vaho durante la cocción, pues si se escapara, además de perderse los aromas, la papillote no se inflaría, y su característica es que se ponga bien hueca. Se condimentó en ese caso la dorada con hinojo y tomillo y una túnica de salsa de tomate, que el "maître", en el instante de servir quitó cuidadosamente, y bien se lo agradecimos. La dorada era exquisita, única.

El vino tarentino miali, de Martisa Franca, fue el que nos subyugó con este plato. Los cosecheros del país cometieron el error de venderlo para hacer vermut. Es un mosto seco, transparente, neutro de sabor, que casa con un plato tan perfumado. Otro vino, éste del Norte, de Treviso, aconsejariamos, dejando de mano los blancos secos clásicos —orvieto, coronata, soave—, y es el de Conegliano, el "bianco degli colli di Conegliano", para ser precisos. Es un vino antiguo y resplandeciente conocido desde el Trecento. Cuando la escapada Majestad polaca que fue Enrique de Valois puso pies en polvorosa de Cracovia para ir a Francia a ocupar el trono de su fallecido hermano Carlos IX, diose una vuelta por Venecia, donde fue recibido con la pompa y honor que aquel personaje complejo y afeminado que dejaba de ser Rey de Polonia y aún no había empezado a serlo de Francia merecía de los muelles y voluptuosos venecianos. Aposentó en Conegliano, y durante los tres días de su estancia la fuente pública manó el oro fresco del vino de las Colinas. Iban los naturales a media vela, pero dicen las crónicas que el séquito del francés agarró "una sbornia colossale". El vino de Conegliano lo merece: es un vino de las viejas hosterías de Venecia. En la de San Pavan lo bebía Carducci, que fue hombre aclarado en mostos. Lástima que el vino se "maderice" rápidamente, que no envejezca. O quizás es mejor que no lo haga y haya que beberlo tan brillante, seco y perfumado como la adolescencia. ■ N. L.



## PUERTO PARA TAZACORTE

(Viene de la página 4)

sustento y el de los suyos llevando todos una vida que ronda en la miseria; hombres a los que no les arredra la adversidad, porque han nacido, han crecido y van a la tumba, saturados de ese placer que se siente cuando se tiene el mar a sus pies y su vista se extiende hasta perderse en el horizonte.

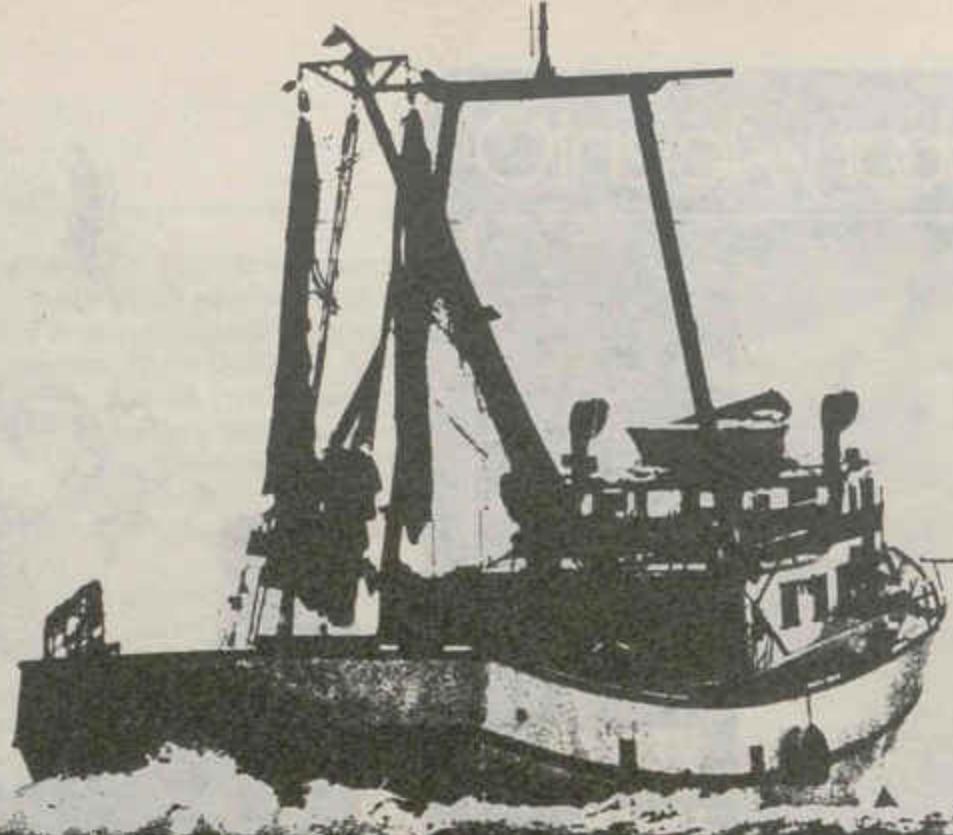
Se ha hablado tanto de la necesidad de dotar a este puerto de un refugio de pescadores, y tanto tiempo se va pasando, que nos parece que no importa que las inmediaciones de sus mares sean sumamente abundantes en pesca de distinto género. No pedimos privilegios; sólo queremos que se nos haga justicia, porque sinceramente creemos merecerla.

No se puede imaginar que el valor de la obra pueda ser la causa por la que no se halle ya construido este tan traído y llevado refugio de pescadores, ya que lo que aquí se cuenta por miles, hay otros lugares que se cuenta por millones, y si llegamos a comparar el valor de la ya citada obra con el de las vidas humanas que se han perdido y las que aún pueden perderse, ¿a qué conclusión habriamos de llegar?

Y al objeto que nos anima a publicar estas líneas, hemos de añadir aquellos párrafos publicados en el periódico "El Día", del 18 de febrero, que decían:

"Habrá que convencer a los altos rectores del Ministerio para que vivieran 'in situ' las penalidades de los pescadores de La Palma, La Gomera y Hierro, e incluso de algunas localidades de Tenerife. Habrá que llevarles por las carreteras que comunican los núcleos insulares para que comprobaran los tiempos de recorrido y demás circunstancias de los trayectos".

Y dice en otro párrafo: "Por circunstancias perfectamente conocidas, los pescadores de La Palma viven en Tazacorte o en puerto Espíndola; los del Hierro, en la Restinga; los de La Gomera, en Valle Gran Rey y en Santiago, y es ahí donde se debe acometer con toda prioridad una realización de esta índole. Porque si lo que ahora se anuncia no dificultará la urgente realización que se precisa en estas y otras zonas donde viven y penan los pescadores, ¡miel sobre hojuelas!, si no es así, para nada sirven las Corporaciones y los políticos insulares, que están casi roncos de gritar en el tema de los refugios de pescadores (ojo: que nadie ha dicho puertos, que parece que es una de las excusas de ritual en tan doloroso asunto)". Y así vamos viviendo. ■ **MANUEL PULIDO MARTÍN.** Tazacorte (La Palma).



## FURUNO FRS-24

# Cuando la seguridad en el pesquero depende de un buen radar.

El FURUNO FRS-24 es un radar especialmente diseñado para pequeñas y medianas embarcaciones pesqueras.

De construcción compacta, alta sensibilidad, sencillo manejo y óptimo rendimiento el FURUNO FRS-24 tiene un alcance de 24 millas con un mínimo consumo.

Su alta tecnología electrónica hace de este radar el más aconsejable en todas las condiciones meteorológicas.



Tanto en situaciones adversas de navegación (de noche o con niebla) como para situar posiciones frente a otros barcos de navegación o pesca, el FURUNO FRS-24 es insustituible.

## FURUNO FRS-24

**Un gran radar  
para pequeñas  
embarcaciones.**

Solicite amplia información al Representante para España:

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

Claudio Coello 50. Madrid 1. Tel. 225 74 83

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales puertos españoles.



1600



**UN ANUNCIO EN  
HOJA DEL MAR  
AYUDA A DIFUNDIR  
SU PRODUCTO**

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

**Editor:**  
Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo).

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

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

### REDACCION

#### Corresponsales:

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

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

#### Redacción Central:

**Redactores:** José Martínez Fons y Mauro Rodríguez Sánchez.

**Publicidad:** Pedro Cánovas.

**Secretarias de Redacción:** Juanita Morillo González y Charo S. Harguindeguy.

**Director:**  
Joaquín Vidal.

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963.

# ORDENANZA DE TRABAJO PARA BUQUES BACALADEROS

Con la entrada en vigor de la Ordenanza de Trabajo para la Pesca Marítima en buques bacaladeros, quedan satisfechas muchas de las justas aspiraciones de un sector de nuestra flota pesquera, cuyas relaciones laborales estaban regidas por una anacrónica Reglamentación de Trabajo que databa del año 1949.

En diversas ocasiones, desde esta revista, se ha tratado de llamar la atención de la Administración sobre los problemas laborales que afectaban a la flota bacaladera, precisamente por el desfase que existía entre la Reglamentación de Trabajo vigente y el desarrollo actual de la industria y que solamente eran paliados por los convenios, que al fin desembocaban en normas.

Como toda labor humana, la Ordenanza no será perfecta, tendrá sus lagunas y quizás en algunos aspectos haya diversidad de criterios a la ho-

ra de interpretar, pero de lo que no cabe duda es de la laboriosidad con que se ha llevado a cabo a fin de que las reivindicaciones, tantas veces expuestas por las tripulaciones de esta flota, y llegaran a conseguirse.

No es este el momento de analizar la Ordenanza recién estrenada, cuyo texto se incluye en separata dentro de este número, pero si conviene destacar las aspiraciones de nuestros trabajadores que ahora en ella se han hecho realidad: Fijeza en el empleo. Limitación del tiempo de mar. Regulación de la jornada de

trabajo, con un tiempo mínimo de descanso. Un mes de vacaciones cada cinco de trabajo, remunerado según el salario real obtenido en la marea. Salario mínimo garantizado y gratificaciones en julio y diciembre a razón de este salario mínimo.

Es de esperar satisfacción en las tripulaciones de nuestra flota bacaladera, al conocimiento de la entrada en vigor de su Ordenanza de Trabajo y también es de esperar que no existan problemas a la hora de su aplicación, ya que suficiente buena voluntad han demostrado a lo largo de todos estos años, aunque lógicamente aún quedarán aspiraciones de los tripulantes que no han sido satisfechas por la Ordenanza en todos los extremos. Es de esperar que en un futuro estas lagunas serán cubiertas y perfeccionadas en todo lo posible.

# NUEVA LEY DE RELACIONES LABORALES

CUANDO el pasado 6 de abril el Pleno de las Cortes Españolas aprobaba la nueva Ley de Relaciones Laborales, se ponía punto final a uno de los debates que más polémica han producido en la vida del Cuerpo Legislativo y se conseguía a la par un avance más, y muy cualificado, en el aseguramiento de la justicia social en el mundo laboral, dado que la Ley recoge a través de todo su articulado la materialización de un cúmulo de aspiraciones hechas sentir desde tiempos atrás por todos los estamentos representativos del mundo del trabajo.

La Ley, publicada en el "Boletín Oficial del Estado" del día 21 de abril, constituye un propósito de actualización y perfeccionamiento de aspectos fundamentales de la normativa del trabajo, e introduce normas nuevas o actualiza otras que se consideran superadas por la realidad.

La naturaleza de la disposición es la de plataforma mínima sobre la cual las ordenanzas laborales, los convenios colectivos y los contratos individuales o de grupo, completarán y mejorará su normas.

Previamenete a su aprobación por las Cortes, el mayor punto de discusión estuvo centrado en el contenido del artículo 35, que modifica de manera sustancial, respecto de la legislación anterior, el despido improcedente, que no podrá ser en el futuro compensado con indemnización económica salvo acuerdo de las partes o en supuestos excepcionales apreciados por el magistrado en el juicio y que supongan el impedimento de la normal convivencia laboral.

Más al margen de lo que de logro social tiene la nueva regulación del despido improcedente, la Ley ha introducido notables mejoras, entre las que destacan:

- Inclusión como relaciones laborales de carácter especial actividades hasta ahora excluidas de la legislación laboral.
- Elevación de la edad mínima de admisión al trabajo a los diecisésis años.
- Regulación de contratos de "Formación en el trabajo", "Trabajo en prácticas" y "Permisos retribuidos por exámenes a participación en cursos de Formación Profesional".
- Equiparación, a efectos laborales, del servicio social de la mujer, con el servicio militar.

## EL TRABAJO EN LA MAR TIENE CONSIDERACIÓN ESPECIAL

- Igualdad de derechos y obligaciones en el trabajo del hombre y la mujer.
- Limitación de la jornada máxima legal a cuarenta y cuatro horas semanales sin exceder de nueve al día y con descanso intermedio de doce horas entre jornadas.
- Incremento del recargo mínimo de las horas extraordinarias al 50 por 100, limitándolas a dos al día, veinte al mes y ciento veinte al año.
- Ampliación del descanso semanal, a día y medio ininterrumpido.
- Nuevo tratamiento de las licencias por alumbramiento y mejor protección de la mujer trabajadora.
- Ampliación a veintiún días naturales de la vacación anual.
- Revisión del salario mínimo interprofesional anualmente, o cada seis meses si aumenta el índice del coste de la vida más del 5 por 100.
- Prohibición en la negociación colectiva de modificar automáticamente las escalas salariales por incremento del salario mínimo interprofesional.
- Establecimiento de un mínimo de veintiún días de salario como gratificación de 18 de julio y Navidad.
- Creación del Fondo de Garantía salarial.
- Nuevo tratamiento del despido improcedente.
- Refundición de la normativa laboral en el plazo de un año.
- Mandato al Gobierno a fin de que en el presente año se remita a las Cortes un proyecto de Ley de Régimen Jurídico y reforma de las empresas que revistan la forma de sociedad.

Es muy importante hacer resaltar, por lo que se refiere al trabajo en el mar, que el artículo 3º de la Ley lo considera, en unión de otras actividades, como relación laboral de carácter especial, que será regulada por unas disposiciones que aprobará el Gobierno a propuesta del Ministerio de Trabajo y previo informe de la Organización Sindical, en el plazo máximo de dos años.

# "DEMOCRACIA POLITICA Y DEMOCRACIA SOCIAL SON INSEPARABLES"

MADRID.—"Democracia política y democracia social son inseparables. Una verdadera democracia, una vigencia efectiva de las libertades, no sólo formales, sino también reales, suponen una concertada y solidaria comunidad española sin oligarquías ni mandarinas", ha dicho Antonio Chozas Bermúdez, subsecretario de Trabajo, en la conferencia que ha pronunciado en el Club Siglo XXI.

El conferenciante disertó en torno al tema "Desarrollo político y socialización" y fue escuchado por numeroso público, entre el que se encontraban el ministro de Trabajo, José Solís; los ex ministros señores Garicano Goñi, Carro Martínez, Cabanillas Gallas y Fernández Sordo; el presidente del Consejo Nacional de Trabajadores, Noel Zapico; altos cargos del Ministerio de Trabajo y conocidos políticos, como Luis Jádenes, Vicente Toro, Alberto Ballarín, Fernando Benzo, Claudio Boada, Carlos Iglesias y Juan Velarde, entre otros.

Tras la presentación del ponente por el presidente del Club, Antonio Guerrero Burgos, el señor Chozas comenzó diciendo que piensa que nuestro problema central consiste en un desequilibrio básico entre desarrollo económico, desarrollo social y desarrollo político, y que la integración de los españoles en una tarea colectiva y solidaria exige una plena participación y su articulación auténtica y operativa en todos los niveles, a corto plazo y como vía de expresión democrática del pluralismo real de la sociedad española.

Tras hacer a continuación unas consideraciones sobre los procesos de desarrollo, significando que ha sido el gran protagonista de nuestra Historia reciente y que ha dado lugar en menos de dos décadas a un cambio social de inusitada amplitud, apuntó que en nuestro caso ha originado fuertes desequilibrios y traumas, conflictos y tensiones de nuevo cuño y ha condicionado también el carácter desordenado y el escaso control de dicho proceso de desarrollo, sin atender debidamente prioridades inmediatas y con descuido y abandono de muchos sectores esenciales.

Dijo después el conferenciante que hay que salvaguardar a toda costa la continuidad de nuestro crecimiento y persistir en el esfuerzo productivo para conservar o reducir las distancias que nos separan de los países de cabecera, pero que hay que armonizar urgentemente este proceso, equilibrar sus dimensiones económicas, políticas y sociales, y controlar conscientemente el sentido y el reparto de los frutos de nuestra expansión.

## UN IMPERATIVO

Añadió que la justicia social es un imperativo válido por sí mismo, pero que es, además, un imperativo técnico y funcional, un requisito para la propia persistencia del desarrollo y que el momento histórico que el país atraviesa en su proceso de desarrollo reclama una acentuación del componente social en la identificación de los objetivos que la sociedad española considera deseables en el inmediato futuro.

Más adelante de su discurso, el señor Chozas dijo que en la etapa española actual nuestra definitiva inserción en la Comunidad Económica Europea, además de un camino irreversible, se ofrece como el marco más propicio y coherente: "Lo que en modo alguno significa —puntualizó— que haya de aceptarse una imposición exterior ni renunciar sin más a nuestras singularidades nacionales. Ni tampoco que el modelo, en lo político y en lo socioeconómico, sea plenamente satisfactorio y no esté necesitado de profundas revisiones".

"Ahora bien —continuó—, los nuevos planteamientos y las revisiones anotadas y, en rigor, cualquier transformación en profundidad, sólo son ya concebibles como consecuencia de un efectivo desarrollo político".



Un momento de la conferencia del señor Chozas Bermúdez, subsecretario del Ministerio de Trabajo, en el Club Siglo XXI.

Tras referirse a la noción de desarrollo político, concluyó que éste se nos aparece, en primer término, como un imperativo estructural, como un dato que forzosamente ha de ser tenido en cuenta, y lo identificó con la consecuencia efectiva de la democracia. Después dijo que "la aceptación y la implantación de un sistema democrático no pueden ser nunca el mero resultado de una realidad estructural ni la culminación automática de un determinado proceso económico. Han de ser el fruto de una elección, la proyección de una voluntad política colectiva con toda su capacidad de configuración".

Siguió diciendo el conferenciante que la Europa del Mercado Común constituye no sólo nuestra referencia histórica, cultural y económica, sino también nuestra referencia política, y expresó su convicción de la necesidad de establecer una vinculación cada vez más estrecha con ese modelo político. "Propiamente —dijo—, hablar de desarrollo político en España equivale a postular la plena europeización de nuestro sistema político. La reforma política no es —agregó— otra cosa que la inequívoca consolidación institucional de ese proceso". Si bien puntualizó que la democracia europea no es la meta definitiva de nuestras aspiraciones, ni un bálsamo susceptible de remediar todos nuestros males, sino un punto de partida, como un nuevo horizonte comunitario abierto a más al-

tas y sugestivas empresas políticas que las actuales.

En cualquier caso —prosiguió—, nuestro máximo objetivo no puede ser otro que el logro de una sociedad reconciliada que supere definitivamente los dramáticos enfrentamientos de nuestra Historia contemporánea. En nombre de este designio común y a partir de una sincera asunción de todas las dimensiones latentes en el concepto de reforma —dijo—, creo oportuno formular con la máxima sinceridad una llamada al diálogo de todas las fuerzas políticas.

Más adelante dijo que la Monarquía se nos presenta hoy como un instrumento político de máxima eficacia configuradora e integradora, que es y ha de ser el núcleo que vertebría, protagoniza y tutela la transición hacia una plena expresión de la voluntad nacional, de la voluntad de todos, forma suprema de legitimidad y manifestación de una nueva dialéctica política.

En la parte final de su conferencia, el señor Chozas trató de la socialización, que consideró el eje alrededor del cual gira históricamente la crisis de la democracia. Agregó que la consecuencia esencial de este proceso es la extensión a todo el ámbito social del alcance de la empresa democrática de eliminación de la subordinación de los hombres.

Indicó seguidamente que, aunque extendida a una remodelación del conjunto del orden social, esta empresa sigue siendo política, ya que asegurar la liberación económica de los trabajadores, devolver una oportunidad a los desheredados, corregir las injusticias de la suerte y, en definitiva, restituir al hombre el señorío de sí mismo es una tarea que el pueblo debe emprender con un instrumento que es el poder.

Finalmente, el conferenciante dijo: "Democracia política y democracia social son, en efecto, inseparables. Una verdadera democracia, una vigencia efectiva de las libertades no sólo formales, sino también reales, suponen, en nuestra época, una concertada y solidaria comunidad española, sin oligarquías ni mandarinas, de la que queden excluidos los privilegios económicos que confiere la fortuna, la situación social o el tipo de actividad a que se dedica el individuo. Suponen también la extensión de los procedimientos democráticos desde el ámbito político al plano económico y social. Suponen, por último, una gran política social liberadora del conjunto del pueblo, definida y controlada por él".

"Recíprocamente, la ampliación de las libertades es indispensable para que los trabajadores, los ciudadanos, puedan hacer escuchar su voz, hacer triunfar su legítimo derecho, en una palabra, ser dueños de sus destinos". ■

## AMPLIO INFORME DEL GOBIERNO

# SE ESTUDIAN MEDIDAS PARA POTENCIAR LA PESCA

El Consejo de Ministros celebrado el pasado 2 de abril consideró un amplio informe sobre el sector extractivo de la pesca en España.

A fin de mantener y potenciar las pesquerías españolas, el ministro de Comercio propondrá al Gobierno un conjunto de medidas, estudiadas por la Subsecretaría de la Marina Mercante, que permitan alcanzar los objetivos propuestos de abastecimiento, regulación científica de la actividad, establecimiento del equilibrio económico de explotación y mejora de las condiciones de la población pesquera.

El programa estudiado contempla el acceso a

los recursos en terceros países, la explotación racional de nuestra plataforma, la protección del medio marino, la modernización de la flota, con especial consideración a las pesquerías litorales, y un plan nacional de cultivos marinos e investigación aplicada, además de medidas temporales de sostén a la explotación y de un nuevo instrumento para propiciar la regulación y ordenación del mercado, así como la mejora de las estructuras comerciales.

En cuanto a los aspectos sociales, se abordan, entre otros temas, las peculiaridades del componente salarial en la pesca y la disminución del riesgo de accidentes a bordo. ■

## EL SEÑOR MERELO, DELEGADO DE UNIVERSIDADES LABORALES

MADRID.—Se ha nombrado delegado general del Servicio de Universidades Laborales a José Manuel Merelo Palau, por una Orden del Ministerio de Trabajo que publicó el "Boletín Oficial del Estado", el 10 de abril.

Asimismo se dispone el cese como delegado general del Servicio de Universidades Laborales de Narciso Paz Canalejo. ■

## EL ALMIRANTE PERY, PRESIDENTE DEL TRIBUNAL MARITIMO CENTRAL

MADRID.—Se ha nombrado presidente del Tribunal Marítimo Central al almirante Joaquín María Pery Junquera, según un Real Decreto correspondiente al Ministerio de Marina que publicó el "Boletín Oficial del Estado", el pasado día 28 de abril. ■

## DON MANUEL FRAGA RECIBE AL PRESIDENTE DE LA LIGA NAVAL

MADRID.—El vicepresidente para Asuntos del Interior y ministro de la Gobernación, señor Fraga Iribarne, ha recibido en su despacho oficial al almirante presidente de la Liga Naval, Ignacio Martel Viniegra.

En la entrevista, que duró media hora, se trataron temas concernientes a los campos de que ambas personalidades son representantes.

## PROYECTO DE LEY SOBRE MAR TERRITORIAL

## DOCE MILLAS PARA NUESTRAS AGUAS JURISDICIONALES

MADRID (Redacción).—En el "Boletín Oficial de las Cortes", de 27 de abril, apareció publicado el proyecto de Ley sobre Mar Territorial, por el que se fija, de manera clara y terminante, la anchura de esa zona, estableciéndola en doce millas en atención a que éste es el límite establecido en la actualidad por la mayoría de los Estados y considerado conforme al Derecho Internacional vigente. ■

# REVALORIZACION DE PENSIONES PARA LOS TRABAJADORES DEL MAR

**MADRID.**—Por Decreto de 22 de abril último y Orden del Ministerio de Trabajo de la misma fecha, se revalorizan las pensiones ordinarias de los trabajadores del mar.

Esta mejora, la más importante de cuantas han sido autorizadas hasta ahora, alcanza a las pensiones causadas por cuanto dispone la Ley de 1972 y también por la legislación anterior, y asimismo —aunque con distinto planteamiento— a las reconocidas conforme a la normativa del extinguido Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez.

Por lo que afecta a las pensiones ordinarias, las disposiciones mencionadas previenen básicamente lo siguiente:

I. La revalorización alcanza a todas las pensiones reconocidas en virtud de hecho causante anterior a 1 de mayo de 1976.

a) De ellas, las anteriores a 1 de junio de 1975 se revalorizan en un 14 por 100 de su importe, sea cualquiera la naturaleza de la pensión, tomando como base para el cálculo el importe de la pensión con los aumentos que la misma haya tenido a consecuencia de todas las revalorizaciones anteriores que le hayan sido aplicadas, pero no las cantidades en que se hubiesen aumentado aquellas pensiones que por haber quedado en su día con un importe inferior a los mínimos establecidos por el Decreto 1.147/75, de 9 de mayo, se fijaron a tenor del mismo en los importes mínimos que dicho Decreto estableció.

b) En cuanto a las pensiones causadas desde 1 de junio de 1975 al 30 de abril de 1976, se calculará el 14 por 100 de su importe sobre la base expresada, y el im-

pore que resulte del cálculo se aplicará por doce partes, una por cada mes natural de los comprendidos entre el anterior a la fecha del hecho causante y el mes de mayo de 1976, ambos inclusive.

c) Ello, salvo que se trate de pensiones de muerte o supervivencia causadas por pensionistas que lo fuesen ya antes del 1 de junio de 1975, pues en este supuesto, aunque el pensionista haya fallecido después de 1 de junio de 1975, pero antes de 1 de mayo de 1976, la pensión de muerte o supervivencia causada por el mismo se revalorizará íntegramente en el 14 por 100 completo de su importe.

II. Revalorizadas así las pensiones ordinarias en esos términos y proporción, si una vez hecha la revalorización excedieren en su cuantía de los mínimos previstos en el Decreto y la Orden de 22 de abril, se estará a la cantidad resultante.

En otro caso se elevará el importe de la pensión revalorizada hasta la cuantía del mínimo que la corresponda de los que establecen el Decreto y la Orden, cuyos mínimos serán aplicados en nuestro Régimen Especial en la siguiente forma:

- De 10.500 pesetas mensuales las pensiones de gran invalidez.
- De 7.000 pesetas mensuales las pensiones de jubilación e incapacidad permanente absoluta.
- De 7.000 pesetas mensuales las pensiones de invalidez total cuyos pensionistas tengan, en 1 de mayo de 1976, sesenta y cinco años.
- De 4.500 pesetas mensuales las pensiones de viudedad.
- De 2.000 pesetas mensuales a cada beneficiario de pensión de orfandad y si ésta fuera absoluta se devengarán además 4.500 pesetas al mes, distribuidas entre todos los beneficiarios.
- De 2.000 pesetas mensuales en pensiones a favor de familiares. Si fuese uno solo el beneficiario sin concurrencia de viuda o huérfanos, el mínimo será de 4.500 pesetas al mes, y si son varios familiares los beneficiarios, las 2.000 pesetas cada uno y además 2.500 pesetas más a repartir entre todos.

III. En el caso de concurrencia de varias pensiones ordinarias en un mismo beneficiario, con exclusión de las pensiones del SOVI común que concurren con pensión ordinaria, se revalorizarán todas aquéllas en la proporción correspondiente, pero solamente se aplicará el mínimo si la suma de todas las pensiones revalorizadas no alcanza a la cuantía del mínimo garantizado que corresponda a la pensión que le tenga fijado más alto. Si, sumadas las pen-

siones, una vez revalorizadas, no llegasen a ese mínimo del que le tenga más alto, se reconocerá el importe de la diferencia necesaria para alcanzarle, pero la cuantía de esa diferencia se aplicará a la prestación concurrente que tenga menor importe mensual.

IV. En cuanto a las pensiones de Convenio internacional, la revalorización del 14 por 100 se hará sobre el total importe de la pensión, comprendiendo incluso la parte de la misma que esté a cargo de la Seguridad Social extranjera.

El importe en más de tal revalorización así calculada se sumará a la parte de pensión a cargo de la Seguridad Social española, y si el total resultante de la suma no alcanzase el mínimo correspondiente a la pensión, se aumentará aquel total en un tanto por ciento de lo que falte para alcanzar dicho mínimo, equivalente al tanto por ciento que la parte española de la pensión represente en el importe íntegro de ésta.

V. Por último, las pensiones del SOVI no común, o sea, aquellas reconocidas conforme a las normas del extinguido Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez y que no concurren con ninguna otra pensión, porque se reconocieron precisamente por carecer el beneficiario de todo derecho a pensión ordinaria, se mejorarán en cantidades fijas, pasando la de vejez e invalidez a ser de 4.800 pesetas al mes y la de viudedad de 3.600 pesetas, también mensuales. ■

## DECLARACIONES DEL DIRECTOR GENERAL DE PESCA A "SOL DE ESPAÑA"

### "ESPAÑA TIENE QUE DECIDIR SI VA A CONTINUAR SIENDO UN PAÍS PESQUERO"

**MALAGA.**—“España tiene que decidir ahora si va a continuar siendo un país pesquero o no”, declaró en una entrevista que publicó el diario “Sol de España”, el director general de Pesca, don Víctor Moro Rodríguez, que llegó a Málaga para presidir la clausura de la Octava Reunión de la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo.

“Tiene que elegir —continúa el señor Moro— entre estas dos alternativas: o mantener un sector de gran importancia social para el país y mantener los altos coeficientes en el suministro de los productos del mar, consciente de que en un futuro inmediato la escasez de los productos básicos es algo claro que se viene, o, por el contrario, decrecer en nuestra importancia económica, convertirnos en importadores de pescados y dejar que languidezca nuestro sector pesquero”.

Habla después de las aguas jurisdiccionales y dice: “Los tres problemas principales de la pesca española son la

extensión de límites de aguas jurisdiccionales por terceros países; los problemas de comercialización derivados del sistema arcaico de subasta a la baja en Lonja, los circuitos comerciales, y también las necesarias medidas de regulación de pesca y de la flota en nuestra plataforma continental, puesto que, singularmente, las pesquerías del litoral son pesquerías estructuralmente absolutas, cuya reconversión es necesario abordar configurando prototipos que mejoren la rentabilidad y la productividad. Otro problema que creo no debe omitirse es el referente a la necesidad de fomentar todo lo que concierne a la investigación pesquera”.

#### CONVENIOS INTERNACIONALES

En el orden de las pesquerías internacionales dice que se está reactivando todo el proceso de convenios bilaterales y que en este momento ya se han suscrito

tres: uno con Canadá, otro con Mauritania y otro con Senegal.

Añade que el próximo día 21 se iniciarán las conversaciones pesqueras con Marruecos, que es área de mucha importancia para España, y que se van a seguir con Noruega, con Sudáfrica y con todos los países con que el nuestro ha estado históricamente presente en las pesquerías.

Se refiere al incidente de los pesqueros canarios con Mauritania, y dice:

“A mí no me cabe más que lamentar lo que ha ocurrido. Efectivamente han existido transgresiones, según las noticias que tenemos, no todavía de carácter oficial. Y en estos países las regulaciones pesqueras son de exacto cumplimiento y, naturalmente, se hacen cumplir. Creo que quizás, en este momento, las tripulaciones están ya camino de España y ahora se está en contacto con el Gobierno mauritano para resolver, de la mejor forma, la liberación de los barcos”. ■

## NEGOCIACIONES HISPANO-MARROQUIES

**MADRID.**—Los ministros de Comercio de España, Leopoldo Calvo Sotelo, y de Comercio, Industria, Minas y Marina Mercante de Marruecos, Chissassi Abdellatif, han presidido la sesión inaugural de la nueva tanda de negociaciones hispano-marroquíes sobre temas de colaboración económica y pesca.

La reunión, a la que han asistido las delegaciones negociadoras de los respectivos Gobiernos, ha tenido lugar en la sede del Ministerio de Comercio. Las nuevas conversaciones supondrán una continuación de los contactos mantenidos el pasado febrero por los dos ministros también en la capital española.

La colaboración económica hispano-marroquí abarca diversos aspectos de intercambio de tecnología, posible creación de empresas mixtas, intensificación de los intercambios comerciales y participación española en los Planes de Desarrollo marroquíes. Respecto a la pesca, se trata de organizar para el futuro unas bases sólidas de entendimiento y colaboración que eviten problemas derivados de la ausencia de un marco legal adecuado. El comercio entre los dos países ofrece buenas perspectivas, ya que es voluntad de los Gobiernos respectivos ir a unas relaciones económicas más estrechas. En 1975, el valor global de intercambios sobrepasó los 200 millones de dólares, con un superávit para España del orden de 10 millones de dólares. ■

## SUBVENCION A LA PESCA POR COMBUSTIBLE

MADRID.—Se legitiman los gastos derivados de los acuerdos del Consejo de Ministros de 22 de agosto y 10 de octubre de 1975, en relación con el otorgamiento de subvenciones al sector de la pesca por los suministros de gas-oil y fuel-oil, con referencia al periodo que termina el 31 de diciembre de 1975 y por un importe íntegro de 1.180.638.054 pesetas, según una Ley de la Jefatura del Estado que insertó el periódico oficial del 10 de abril.

Se concede para el abono de la diferencia entre las obligaciones integras y el sobrante que se propone utilizar en el número anterior, un crédito extraordinario aplicado al presupuesto de "Ministerio de Comercio", "Subsecretaría de la Marina Mercante", "Transferencias Corrientes", "A empresas", "Para subvencionar al sector de la pesca por los suministros de gas-oil y fuel-oil hasta el 31 de diciembre de 1975".

## SANIDAD INVESTIGA EL CASO

## POSIBLES IRREGULARIDADES EN LA COMERCIALIZACION DE LA CHIRLA

MADRID.—"No tenemos idea del informe, ni han llegado denuncias a la Jefatura de Sanidad sobre la venta de chirlas no sometidas a control sanitario", ha declarado a Cifra el jefe del Servicio de Alimentos de la Dirección General de Sanidad, señor Conti.

La negativa de la Dirección General de Sanidad se basaba en una información aparecida en el diario de Vigo "El Pueblo Gallego", en la que se afirmaba que "por lo menos diez camiones conteniendo más de veinte toneladas de chirla importada de Italia por la firma Alvarez Entrena y expedidos por la aduana de Barcelona a la depuradora A-14, en La Coruña, no habían llegado a su destino".

Las chirlas —de acuerdo con estas informaciones— habrían sido vendidas en Madrid, en el Mercado Central, sin haber pasado por las depuradoras, pero si perfectamente embaladas en los sacos reglamentarios y con las etiquetas sanitarias que se exigen en los mercados.

Ante este posible fraude en la comercialización de la chirla, Cifra mantuvo una entrevista telefónica con el director de una importante compañía gallega dedicada a la depuración del marisco.

El director de esta empresa, que pidió que no se publicara su nombre, informó a Cifra: "El tema es ya viejo, denunciado hace dos meses o más, pero el fraude existe".

"Sabemos que hay camiones que venden su mercancía sin pasar por control sanitario. Suelen cambiar etiquetas y meter los moluscos en sacos en algún depósito que se presta a ello".

Respecto a las denuncias presentadas en Sanidad, la misma fuente dijo a Cifra: "Hasta la saciedad hemos denunciado los casos que conocemos de camiones que no llegan a las depuradoras, pero de momento no hemos recibido contestación oficial, aunque nos consta que ahora hay un equipo en Sanidad interesado en poner control a este tema. Por eso me extraña —continuó— la inoportunidad de la información".

"Tampoco en el Mercado Central de Madrid —ha asegurado a Cifra el jefe de los servicios, Miguel Díaz— tienen noticia de que se produzcan anomalías en la comercialización de chirlas, ni que haya habido incidentes relacionados con este problema".

## CONFIRMADO POR EL TRIBUNAL SUPREMO

## DESPIDO IMPROCEDENTE DE UN MARINERO

MADRID.—La Sala Sexta del Supremo ha confirmado la sentencia de la Magistratura de Trabajo número 1 de las de Vizcaya, que condena a Ansomar a readmitir a Agapito Múgica Chaves, o a indemnizarle, a elección del mismo, además de abonarle los salarios correspondientes a los días de tramitación del litigio.

Según la sentencia confirmada, Múgica fue contratado por Ansomar, S. A., para primer maquinista de uno de sus buques y con la remuneración global de 50.000 pesetas mensuales.

Suscribieron contrato las partes el 28 de octubre de 1973, y el señor Múgica se embarcaba al día siguiente, para prestar sus servicios. Llegada la embarcación al puerto de Carantes (Francia), el 30 de enero de 1974, el maquinista fue separado de su empleo y obligado a abandonar el barco.

El maquinista demandó a Ansomar y la Magistratura de Trabajo número 1 de las de Vizcaya declaró probado en su sentencia todo lo anterior y calificó de improcedente el despido del maquinista.

Recurrió Ansomar contra la sentencia de la Magistratura y al recurso se opuso, en nombre del trabajador, Ricardo de Agustín y Corral, abogado de la Organización Sindical, quien mantuvo:

"El abogado de la recurrente ha planteado nuevos problemas no sustituidos ante la Magistratura. Ha dicho que el trabajador se encontraba en periodo de pruebas y que, transcurridos tres meses, la empresa podía libremente despedirle, afirmaciones que están en contradicción no sólo con los hechos declarados probados, sino con el contrato de embarque, en el cual se asegura al trabajador el cargo de primer maquinista y un periodo mínimo de contrato de seis meses, por lo que el despido tenía que haberlo hecho la empresa con arreglo a las normas legales, las cuales fueron omitidas por lo que no pueden prosperar los motivos del recurso".

## LOTERIA DE MARCAS RECUPERADAS EN TUNDOS

El dia 8 de abril se celebró el acto del sorteo para premiar a los pescadores que han devuelto marcas recuperadas en tundos durante el año 1975. La ceremonia tuvo lugar en las oficinas del Grupo de Congeladores Atuneros de Bermeo (España), y asistieron las autoridades locales de pesca, así como varios armadores y pescadores de la flota atunera.

Se han concedido dos premios de 300 dólares, uno de los cuales ha correspondido a un estibador portorriqueño. El segundo será compartido por dos empleadas de una fábrica de conservas canadiense.



EN EL COLEGIO EL PICACHO, DE SANLUCAR DE BARRAMEDA

## XI CURSO DE FORMACION

**SANLUCAR DE BARRAMEDA.**—Del 8 al 18 del pasado mes de abril ha tenido lugar en el colegio El Picacho, del Instituto Social de la Marina, el XI Curso de Formación Humana y Social para trabajadores de la mar.

Al mismo han asistido 47 alumnos procedentes de distintos puntos del litoral que siguen cursos de Formación Profesional que organiza el ISM.

Al lado de las actividades culturales, los tiempos libres estuvieron dedicados a realizaciones de carácter formativo, tales como concursos de redacción, cuentos, poesía, oratoria y deportivas. También se realizaron diversas excursiones a lugares de interés de la región andaluza.

### "LA PROBLEMATICA DE LA PESCA VISTA POR UN ECONOMISTA"

Además de que durante el curso se dieron diversas conferencias, particular interés tuvo para los alumnos la dada en el acto de clausura por don Juan Velarde Fuertes, director del Instituto de Estudios Laborales y de la Seguridad Social, que trató sobre "La problemática de la pesca vista por un economista". En su acertada disertación, el señor Velarde situó en su justo punto la realidad económica de este sector de la producción.

### CLAUSURA

El acto de clausura fue presidido, en nombre del ministro de Trabajo, por el profesor Velarde, a quien acompañaban el secretario general del ISM, delegado provincial de Trabajo y otras

personalidades. Don Jesús Velarde pronunció unas palabras en las que resaltó la importancia de las enseñanzas recibidas en el curso y la gran lección de convivencia que se había dado en el mismo.

Finalmente se repartieron los



## SEGUN EL PRESIDENTE DEL BANCO DE ESPAÑA

# "LOS PROBLEMAS DEL SECTOR NAVAL NO PUEDEN SOLUCIONARSE CON EL CREDITO"

MADRID.—"Los problemas del sector naval no pueden solucionarse con el crédito naval", según señaló Luis Coronel de Palma, marqués de Tejada, gobernador del Banco de España, en la conferencia pronunciada en la Cámara de Comercio madrileña, organizada por la Liga Naval Española.

Tras unas palabras de presentación, a cargo del almirante Martel Viniega, el marqués de Tejada dijo que todos los cálculos y estudios coinciden en señalar que la industria de la construcción naval, de tan brillante expansión en los últimos años, se encuentra en estos momentos en gravísimas circunstancias, que no permiten ver una salida inmediata de la crisis.

Resulta casi imposible desligar el tema de la financiación de buques en España de la solución o intentos de solución a los problemas del sector.

"Al fin y al cabo —dijo—, en este país hay una arraigada propensión a considerar el crédito como panacea para cualquier mal económico; y no cualquier clase de crédito, sino el crédito oficial o el crédito obligatorio de la Banca privada, en ambos casos de remota amortización y bajo costo".

Sin embargo —añadió—, creo que en este caso no es el crédito especial la solución necesitada, porque la naturaleza de los problemas no es de cuestión financiera.

En realidad —añadió el señor Coronel de Palma—, la construcción naval disfruta de unas facilidades crediticias y fiscales que pocos sectores de la economía reciben y ninguna mejora.

Tras señalar que no ha sido España quien inventó el "dumping" en la construcción naval, dijo que la cuestión es que sólo tiene sentido financiar la producción de aquellos bienes que tienen un mercado, que se consideran que son útiles y productivos. El crédito en modo alguno puede sustituir al mercado, a no ser que se desnaturalice y pierda su condición de crédito.

El marqués de Tejada pasó revista a la situación actual en la construcción naval, en especial al sector de petroleros, donde han aparecido los mayores problemas, y destacó que sobra capacidad productiva.

Señaló que en el último año ha habido en España una cancelación neta de 175.000 toneladas, contrasta con los fuertes niveles de contratación, que tuvieron su alta expresión en una cartera de pedidos record de 7.500.000 toneladas en 1973, y que ha descendido progresivamente hasta los 4.100.000 toneladas de finales de 1975.

A continuación examinó la legislación de las condiciones financieras de la construcción naval, desde 1939 hasta la actualidad. Respecto a 1976 dijo que las necesidades financieras del sector no van a ser menores que las de los años precedentes, debido a la inercia de las contrataciones en curso, cuyas entregas se prolongarán hasta 1977.

La elevación del coeficiente de inversión obligatoria de la Banca en dos puntos dispuesta por O. M. de 10 de marzo de 1976. Unido al crecimiento de la base de cálculo del coeficiente previsible para el ejercicio, proporciona en conjunto los fondos necesarios.

Los Bancos deberán hacer inversiones en créditos especiales por un importe de no menos de 130.000 millones. Si el crédito naval mantiene su proporción de años anteriores en las inversiones especiales

(del 27 por 100 a fin de 1975), obtendrá de la Banca privada solamente, sin contar el crédito oficial, unos 35.000 millones de pesetas netas durante el presente ejercicio.

El crédito naval total neto casi duplicará así las cifras de 1974 ó 1975. Ello excluye, desde luego, cualquier peligro de insuficiencia financiera para el futuro previsible.

El gobernador del Banco de España finalizó indicando que no es el crédito a la construcción naval un factor limitativo ni coadyuva a la crisis actual, pero que tampoco puede buscarse en él la solución a los problemas del sector.

## LOS PAISES DE LA O.C.D.E.

### REDUCIRAN LA CAPACIDAD DE LOS ASTILLEROS

MADRID.—Quince naciones de la OCDE —entre ellas España— han mantenido conversaciones en París, encaminadas al establecimiento de un código de conducta respecto a la construcción naval, especialmente en lo que se refiere a una reducción de la capacidad de los astilleros.

La capacidad de construcción de los astilleros es en la actualidad más del doble de la necesaria.

En las reuniones se estudiaron las líneas generales que se pueden seguir para aliviar los problemas del sector, a fin de paliar los problemas que aparecen en este campo, tanto a corto como a largo plazo.

Se acordó que en un plazo relativamente breve los distintos países envíen información sobre sus propios planes de reducción y reajuste del sector.

Todos los Gobiernos aprobaron estas líneas generales, si bien la delegación española destacó ciertas particularidades de los astilleros de nuestro país.

La delegación española dijo que dos tercios de la construcción naval española tiene lugar en zonas subdesarrolladas, donde se está registrando la vuelta de emigrantes, por lo que una reducción de la capacidad sería contraproducente en el terreno social.

## EN EL COLEGIO DE PANJON, DEL I.S.M.

### CURSILLO PARA MONITORES DE COLONIAS INFANTILES

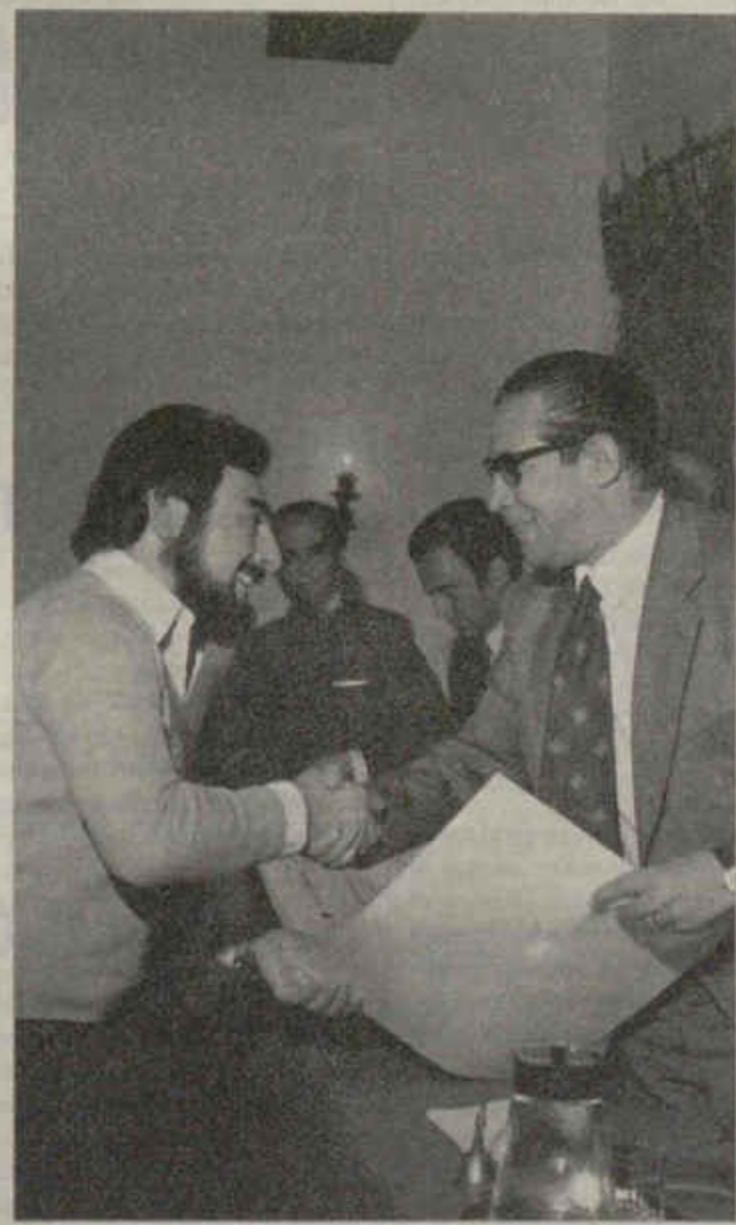
En Panjón, y en el colegio del Instituto Social de la Marina, se ha celebrado un cursillo para los nuevos monitores que en el próximo verano participarán en las colonias infantiles.

Han asistido cincuenta monitores procedentes de distintas localidades dirigidos por don Francisco J. Amoretti, profesor del colegio de Panjón, y colaboraron en su desarrollo profesores del colegio de El Píjaro, de Sanlúcar de Barrameda.

El cursillo versó sobre todas aquellas materias de interés para la consecución de una mayor eficacia en las colonias que en el próximo verano van a ser organizadas, y en las cuales participarán todos los monitores que han asistido al curso.

## ON SOCIAL Y HUMANA

diplomas a los asistentes al curso y trofeos a los ganadores de los concursos. Fue número uno de la promoción don Miguel Ángel Suárez de Castro y recibió diploma con mención de honor don Ricardo Fernández González.



Alumnos asistentes al curso, con sus profesores, fotografiados en uno de los patios del colegio El Picacho. En las restantes imágenes, presidencia del acto de clausura, y don Juan Velarde Fuertes, director general del Instituto de Estudios Laborales y de la Seguridad Social (que presidió el acto en representación del ministro de Trabajo), entrega el diploma al número uno del curso.

## VIGO

### PRIMERA ESCUELA DE TECNOLOGÍA PESQUERA DE ESPAÑA

VIGO.—La Escuela de Tecnología Pesquera —primera de España— se establecerá en Vigo, según anunció el alcalde, Joaquín García Picher, en el transcurso de una rueda de prensa.

El alcalde dijo también que se tenía el deseo de que este centro dependa de la Universidad de Santiago y añadió que se orientaría a dos especialidades: tecnología pesquera y economía de la pesca. ■

### POSIBLE ACUERDO CON LA U.R.S.S. PARA REPARACIONES EN SU FLOTA

VIGO.—Algunos astilleros gallegos podrían ser encargados de la reparación y actualización de buques de la flota pesquera soviética, de concretarse las gestiones que se vienen realizando en este sentido por parte del Ministerio de Pesquerías de la Unión Soviética en España, señala una información que publicó "La Voz de Galicia", el pasado 21 de abril.

Los señores Ishkov y Durakov, del Ministerio de Pesquerías soviético, se encuentran en Vigo para hacerse cargo del buque "Sovhispan-1", construido en unos astilleros de esta ciudad, y en visita a los astilleros de la ría se han interesado por diversos aspectos de la construcción naval en Galicia. ■

### BOTADO EL MOTOPESQUERO CUBANO "CIEISA-1"

VIGO (Pontevedra).—"Entra dentro de lo posible que Fidel Castro pueda venir a España en cualquier momento", ha declarado el embajador de Cuba en España, Carlos Alfara, durante su estancia en Vigo para asistir a la botadura del motopesquero "Cieisa-1".

El señor Alfara añadió que no podía asegurar nada sobre la posible visita del primer ministro cubano, "ya que esa es una decisión que habrá de tomar él", pero recordó el amor y el interés de Fidel Castro por Galicia, tierra de sus antepasados.

Respecto a la ayuda cubana a Angola, señaló que Angola "es un país que reconocemos y nos ha pedido ayuda; nosotros se la vamos a dar, de hecho se la hemos dado".

El señor Alfara negó rotundamente la presencia de tropas cubanas en el territorio del Sahara Occidental: "Es una mentira absurda y ridícula", dijo. El embajador cubano se desplazó a Vigo para asistir a la botadura del motopesquero factoría-congelador "Cieisa-1", que se ha efectuado desde la grada de Construcciones Navales Santo Domingo. Actuó como madrina de la botadura Luz Rodríguez, viuda de Barreiros, y asistieron al acto las primeras autoridades locales y provinciales.

El "Cieisa-1" es un motopesquero destinado a faenar en aguas de Sudáfrica. Su eslora es de 82,60 metros, manga de 13 metros y puntal, desde la cubierta superior, de 8 metros; desplaza 1.600 TRB. La capacidad de sus bodegas es de 2.100 metros cúbicos para pescado congelado y 300 metros cúbicos para harina de pescado. En sus instalaciones tiene dos líneas de fileteado, una de ellas para pescado redondo. Su capacidad de congelación es de cincuenta toneladas diarias. ■

### CATORCE MIL TONELADAS DE PESCA EN MARZO

VIGO.—Más de 640 millones de pesetas proporcionaron las catorce mil toneladas de pescado y marisco vendidas en la lonja viguesa del Perbés durante el pasado mes de marzo.

De pescado en fresco y congelado vendido destacaron, como especies más abundantes, la pescadilla, calamar, bacalao verde, gallo y palometa. ■

### ESTANCIA DE LA "NORMA Y GLADYS"

VIGO.—La goleta canadiense "Norma y Gladys" llegó al puerto de Vigo, procedente de Oporto, el pasado día 28 de abril.

Esta embarcación es una exposición flotante sobre pesquerías en Terranova, con la que se trata de demostrar la rápida reproducción de los bancos de pesca.

Las bodegas de la embarcación han sido adaptadas por el Museo Nacional de Canadá y en ellas se muestra la historia de los grandes bancos de pesca desde el siglo XV. También se ofrecen documentos sobre las justificaciones de Canadá y Terranova para ampliar sus aguas jurisdiccionales a doscientas millas.

Esta goleta fue construida en 1945 y estuvo dedicada a la pesca hasta 1952.

El buque, desde Vigo, continuará viaje a Burdeos. Su tripulación la integran un capitán y nueve marineros. ■

#### DECLARACIONES DEL EMBAJADOR DE CANADA

"El Rey Juan Carlos es un catalizador, un pilar fundamental de la nueva España", ha manifestado el embajador de Canadá en España, Georges H. Blanouin, que se encuentra en Vigo con motivo de la llegada de la goleta.

El embajador canadiense manifestó también: "Las relaciones entre España y Canadá son inmejorables, y cada vez se están estrechando más los lazos que nos unen; no en vano la pesca es un nexo entre ambos países".

El embajador canadiense dice también en sus declaraciones: "Las relaciones España-OTAN se harán cada vez más estrechas, hasta que llegue el momento que España se integre dentro de ésta. Además, uno de los fines de la Alianza Atlántica es combatir el comunismo y España siempre lo ha hecho". ■

### LA CORUÑA

### LOS PESQUEROS, A DISPOSICIÓN DE LA AUTORIDAD DE MARINA

LA CORUÑA.—Dos buques pesqueros han sido puestos a disposición de la autoridad de Marina, por las tripulaciones de los mismos, al no comparecer el armador para hacerse cargo de ellos.

En el edicto por el que el comandante militar de Marina de La Coruña da cuenta de la decisión, se explica además lo siguiente:

#### EDICTO

Don Félix Bastarreche del Carre, capitán de Navío, comandante militar de Marina de La Coruña.

Hace saber: Que los patrones de los buques de pesca "Virgen de Covadonga", folio 1.396 de la tercera lista de Gijón, con señal distintiva E. D. J. F.; "Ermita de San Roque", folio 1.944 de la tercera lista de Gijón, con señal distintiva E. G. R. D., al no cobrar sus emolumentos y no aparecer armador alguno de los mismos, pusieron a disposición de mi autoridad los referidos buques.

Por ello se requiere a la persona o personas que se crean con derecho a los mismos, se personen en esta Comandancia Militar de Marina con los documentos que acrediten tal derecho, en el plazo improrrogable de seis meses, contados a partir del día de la fecha.

La Coruña, 24 de marzo de 1976.

El C. N. comandante militar de Marina. Félix Bastarreche del Carre.

N. de la R.—Estos dos pesqueros tienen la base en el puerto coruñés. Los dos son de reciente construcción, ya que el "Ermita de San Roque" data de septiembre de 1974, y el "Virgen de Covadonga", de julio del mismo año. Fueron construidos en astilleros Godán, de Figueras, para la Cooperativa de Producción Pesquera, con domicilio social en Llanes (Asturias). Los dos son gemelos, siendo sus características las siguientes: casco de acero, 29,20 metros de eslora, 7,02 metros de manga, 194 toneladas de registro bruto y van equipados con un motor de 600 CV. El último despacho para salir a las faenas de pesca en el Gran Sol lo hicieron en el pasado mes de febrero.

Los 30 hombres, el total de las dos tripulaciones, presentaron demanda contra la empresa por falta de pago de sueldos, y en el acto de conciliación no se presentó la empresa, por lo que las diligencias pasaron a la Magistratura de Trabajo, que dictará sentencia.

Los dos pesqueros están en perfecto estado, con todos los elementos propios del desarrollo de su actividad a bordo. Se calcula que el valor de cada barco supera los 30 millones de pesetas. ■

### CASI 307 MILLONES DE PESETAS, VALOR DE LA PESCA EN MARZO

LA CORUÑA.—Un total de 306.971.424 pesetas proporcionaron, en primera venta. Los 7.115.163 kilogramos de pescado fresco subastado en la lonja coruñesa de El Muro durante el pasado mes de marzo.

La especie de mayor rendimiento económico ha sido la pescadilla, con 1.386.641 kilogramos y 146.063.855 pesetas, cotizándose a un precio medio de 105,34 pesetas kilogramo.

En relación con el mismo mes de 1975 hay que destacar un precio medio superior en 1976. En el año pasado se habían subastado 7.548.485 kilogramos por un valor de 308.145.229 pesetas. La especie de mayor importancia también fue la pescadilla, con un total de 1.579.460 kilogramos y 138.363.228 pesetas, a un precio medio de 87,60 pesetas el kilogramo. ■

### MARINERO DESAPARECIDO EN ALTA MAR

LA CORUÑA.—El pesquero coruñés "Rosa Cudillero", que se dedica a las faenas de pesca en el litoral, regresó a puerto sin su tripulante Manuel Vidal Arévalo, de treinta años, casado, padre de dos hijos, natural y vecino de Sada.

Se desconoce cómo se produjo el accidente, pues los tripulantes del barco advirtieron la falta de Manuel cuando estaban escogiendo el pescado para regresar a puerto.

Se supone que Manuel Vidal fue arrebatado del barco por un golpe de mar, ya que varias cajas llenas de pescado que se hallaban en la cubierta también fueron arrebatadas por la mar. ■

### HALLADO EL CADÁVER DE UN TRIPULANTE DEL "ROSA CUDILLERO"

LA CORUÑA.—El cadáver de Manuel Vidal Arévalo, de treinta años, casado, natural y vecino de Sada, ha sido hallado en el mar por el pesquero "Barco de Avila", que lo trajo hasta el puerto coruñés. El cuerpo sin vida del señor Vidal Arévalo vino en el aparejo del "Barco de Avila".

Manuel Vidal Arévalo había sido arrebatado días pasados por un golpe de mar del pesquero coruñés "Rosa Cudillero". ■

### MUERTE NATURAL DE UN PESCADOR CUANDO FAENABA

LA CORUÑA.—El pesquero "Cancleiro", de base en La Coruña, llegó procedente de Irlanda con el cadáver de su tripulante Jaime Verd Balbas, de cuarenta y seis años, natural de Palma de Mallorca.

Jaime Verd falleció de muerte natural cuando se encontraba faenando a bordo del buque en aguas del Gran Sol. El cadáver del marinero fue trasladado a Castellón, en donde fue embalsamado para trasladarlo al puerto de La Coruña y entregarlo a sus familiares. ■

### EMBARCACIÓN PERDIDA EN ALTA MAR

LA CORUÑA.—La tripulación del pesquero coruñés "Eduardo Pondal", cuando faenaba en aguas próximas al Gran Sol, encontró una embarcación a la deriva que estaba totalmente abandonada.

En el interior de la embarcación, que se supone que tripulaba una sola persona que pretendía dar la vuelta al Atlántico,

co, se encontró una documentación a nombre de Bastian John Cristian Ader, de treinta y dos años, natural de Holanda y residente en California (Estados Unidos). ■

## ESPASANTE

### MARINERO DESAPARECIDO

CARIÑO (La Coruña).—Un marinero ha desaparecido entre las aguas al sufrir un accidente cuando se encontraba realizando faenas de pesca.

Se trata de Bautista Rego Baamonde, de treinta y nueve años de edad, vecino de Espasante, de cuyo puerto había salido en las primeras horas de la mañana como acostumbraba a hacerlo a diario.

Bautista Rego utilizaba una lancha de pequeño porte y salió a levantar los aparejos que había preparado previamente. Varias embarcaciones pesqueras de Cariño han salido hacia el lugar en donde se cree sufrió el accidente, pero no se ha localizado el cuerpo del citado marinero. Si han aparecido algunas tablas de panel de la embarcación, así como algunas artes de pesca de las que venía utilizando el marinero desaparecido. ■

## CORCUBION

### ENCALLA EN LA RIA EL "VIRGEN DE LA LUZ"

CORCUBION (La Coruña).—El buque "Virgen de la Luz", de Palma de Mallorca, de unas cuatro mil toneladas de desplazamiento, ha encallado en El Carromeiro, de la ría de Corcubión.

A consecuencia del golpe se le abrió una vía de agua y la tripulación logró llevar al buque hacia la playa de Quenje, en donde permanece varado.

Toda la tripulación del "Virgen de la Luz", integrada por siete personas, se encuentra a salvo en esta localidad de Corcubión.

El "Virgen de la Luz" se dirigía desde San Esteban de Pravia, en Asturias, al puerto de Breis, con un cargamento de carbón. ■

## FINISTERRE

### ESTACION DE RADIO COSTERA

FINISTERRE (La Coruña).—Una estación de radio costera de onda media, para una mejor atención del Servicio Marítimo, va a ser instalada en terrenos del monte Nave, o Vela-dorio, sito en el lugar de Castro, parroquia de San Vicente de Duyo, en este término municipal de Finisterre.

La parcela es propiedad de los vecinos de Hermedesujo de Abajo, Castro y Vilar, los cuales tienen establecido desde 1966 un consorcio con el Patrimonio Forestal del Estado, hoy Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza.

La delegación del Gobierno en la Compañía Telefónica Nacional de España ha tomado el acuerdo de declarar de utilidad pública y necesaria la ocupación forzosa de los citados terrenos, con una superficie de 2.756 metros cuadrados, así como los de una faja de terreno, con 3.152 metros cuadrados, para la construcción del camino de acceso a la estación de radio costera. ■

## NEGREIRA

### LOS PESCADORES, CONTRA LA CELULOSA

NEGREIRA (La Coruña).—Un escrito avalado por 3.000 firmas de pescadores y marineros de Noya, Outes, Muros y Puerto del Son, en el que manifiestan su oposición a la instalación de una fábrica de celulosa, ha sido remitido al alcalde de Negreira.

En el escrito, los firmantes manifiestan "Nos oponemos con todas nuestras fuerzas a la instalación de una celulosa", y entre otras cosas señalan: "Como es sabido, en la ría de Muros y Noya, precisamente en la desembocadura del Tam-

bre, existe el más rico y productivo banco marisquero que se conoce en todo el litoral, y en donde todas las familias marisqueras y marineras de la ría obtienen con la cosecha del berberecho, almeja y ostra unos ingresos que constituyen su principal medio de vida. Se puede cifrar sin exageración en unas 5.000 familias las que trabajan tal banco, con unos ingresos anuales que en campañas favorables, como la pasada, fueron de alrededor de ciento cincuenta mil pesetas por cabeza".

El escrito sigue diciendo: "Y toda esta riqueza natural, susceptible de ser ampliada y aumentada por el cultivo racional y técnico, se pone en riesgo y en trance de desaparición con la instalación de una sola fábrica que inevitablemente verterá sus residuos y desechos al río Tambre y de allí pasará a infectar inevitablemente los criaderos de marisco, condenando a la miseria, sin paliativos, a todas las gentes más necesitadas y modestas de la ría". ■

## EL FERROL

### COMISION NAVAL RUMANA

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Una comisión naval de Rumanía, integrada por cuatro ingenieros y seis maestros de la construcción naval, ha llegado a El Ferrol del Caudillo, en donde permanecerán por espacio de dos meses y medio.

Esta comisión, que pertenece a los astilleros rumanos de Iceprona, durante su permanencia en El Ferrol ampliarán conocimientos de los sistemas de construcción naval en la factoría de la Empresa Nacional Bazán. ■

### PROBABLE CONSTRUCCION DE TRES BUQUES PARA LA UNION SOVIETICA

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Se considera muy probable que los Astilleros y Talleres del Noroeste, S. A. (Astano) construyan tres buques para la Unión Soviética.

Con objeto de ultimar conversaciones para la contratación de dicha construcción, se trasladó días pasados a Rusia una comisión técnica de los citados astilleros, que estuvo presidida por el director-gerente de Astano, señor Defarges, y que regresó a El Ferrol del Caudillo. Los tres buques de la serie se destinarán al transporte de gas licuado. El concurso de adjudicación de la construcción de estos buques se celebrará en Moscú, y al mismo concurren también firmas japonesas. Los contactos para esta construcción se habían iniciado en el mes de julio de 1975, con ocasión de la visita que una misión soviética realizó a los astilleros de Astano. ■

### NAUFRAGA EL PESQUERO "ENGRACIA"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Un marinero, Jesús García del Río, vecino de Cedeira, resultó herido al estrellarse contra los bajos rocosos de la costa de Cedeira el pesquero "Engracia".

El pesquero, de 15 toneladas, sufrió una avería en el motor, y como consecuencia del fuerte temporal reinante se fue contra los bajos rocosos. En el pesquero había cuatro tripulantes, y solamente uno de ellos, Jesús García del Río, resultó herido. Al producirse el accidente, el patrón de la embarcación, Jesús Pereira Ordóñez, se lanzó al mar, y a nado logró alcanzar la costa, donde consiguió una pequeña embarcación, con la que consiguió alcanzar el barco y salvar a los tres tripulantes restantes. El pesquero quedó prácticamente destrozado y las pérdidas sufridas se cifran en más de un millón de pesetas. El "Engracia" tenía su base en el puerto de Cedeira. ■

## VIVERO

### RESTOS HUMANOS EN UNA PLAYA

VIVERO (Lugo).—El cadáver de un hombre, descompuesto y mutilado, fue encontrado en la playa de Cobas a la altura del punto conocido por "Barra de los Gatos".

El cuerpo apareció desnudo y sin la cabeza, las dos piernas y parte de los brazos.

Se supone que el cadáver pertenece a un naufrago y que pueda ser el de uno de los marineros del buque "Calabrá", desaparecido hace unos tres meses, cuando navegaba a la altura de la Estaca de Vares. ■

## ASTURIAS

### ASOCIACION DE MAQUINISTAS NAVALES

GIRON (De nuestro corresponsal).—Fueron aprobados por el Gobierno Civil de la provincia los Estatutos que dan vida y actividad a la Asociación de Maquinistas Navales de Asturias, con sede en Gijón. Los fines a alcanzar por esta recién creada Asociación son muy ambiciosos, y sus componentes esperan que su meta final se vea culminada con la ansiada creación del Colegio Oficial de Maquinistas Navales.

Puesto al hablar con la Junta Rectora, nos informan:

—Siendo una antigua aspiración de los maquinistas navales constituirse en Asociación, solamente fue precisa una leve alusión a este tema para que cuajase la idea de reunirnos y conocernos. Entre un sector de maquinistas navales que están navegando y ejerciendo otros su profesión en tierra, se solicitó la pertinente autorización, que fue concedida, para efectuar una reunión, en la que, por unanimidad, se acordó llevar a cabo los trámites legales para la formación oficial de esta Asociación.

—¿Qué actividades en concreto desarrollará la Asociación?

—Tendrán prioridad ante todo las relaciones humanas, prestándose toda clase de ayuda y fomentando ésta entre los asociados. Se les tendrá informados tanto de las disposiciones vigentes, como de las que salgan a la luz que les afecten, así como de los avances de la técnica aplicable al buque, medios de propulsión y sus elementos auxiliares, y de preparación y estudio de la carrera. Y como logros más o menos cercanos, la creación de una revista técnica, círculos de conferencias y un Banco de datos, en el cual se acumularían todas las experiencias adquiridas por sus asociados.

—¿Con qué medios económicos cuenta la Asociación?

—Sólo y exclusivamente con las aportaciones de los socios, aunque esperamos que determinados organismos, entidades y empresas privadas, inclusive, nos presten su colaboración en la medida de sus posibilidades, al igual que nosotros se la ofrecemos desinteresada e incondicionalmente.

—¿Qué condiciones, en suma, deben reunirse para ser asociado?

—Estar en posesión de alguno de los siguientes títulos: Maquinista naval jefe, oficial de máquinas de la Marina Mercante de primera clase, oficial de máquinas de la Marina Mercante de segunda clase.

—Desde el primer momento —nos siguen informando—, la Escuela Reconocida de Náutica y Náutico-Pesquera del ISM se brindó gentilmente a facilitarnos un local para celebrar nuestras reuniones mientras no tuviéramos el nuestro propio. La Junta Provisional está trabajando intensamente para presentar en la primera Asamblea General un estudio económico sobre la necesidad de conseguir un local idóneo y con carácter definitivo.

—¿Cuándo se va a celebrar la primera Asamblea?

—La fecha está fijada en principio para el cuatro de junio del presente año. Se celebrará en el salón de actos de la mencionada Escuela Reconocida de Náutica y Náutico-Pesquera, sita en avenida de la Salle, número siete, y es propósito también en la misma jornada reunirse en una cena de hermandad.

—¿Qué temas principales tratará la Asamblea?

—Serán varios, y sujetos, naturalmente, al orden del día que se establecerá oportunamente. Pero los más importantes serán la elección de la Junta Directiva, local social y los proyectos culturales y técnicos para activar la Asociación.

—¿Qué ámbito tiene la Asociación?

—Provincial, pero esperando, no obstante, establecer relación y contacto estrecho con las Asociaciones de la misma profesión que se vayan creando en las demás provincias marítimas. ■ RAIMUNDO R. MORAN.

## RIA DE NAVIA

### MILES DE PECES MUERTOS

OVIEDO.—Miles de peces han aparecido muertos en la ría de Navia, víctimas de la contaminación producida, al parecer, por una fábrica de pasta de papel instalada en la localidad, según ha hecho público el Ayuntamiento tras una reunión extraordinaria celebrada para tratar el tema.

En la reunión se ha acordado dirigir escritos a las autoridades de la provincia y un telegrama al ministro de la Gobernación, don Manuel Fraga Iribarne, en el que comunican que la Corporación Local de Navia ya había denunciado la contaminación del medio ambiente repetidas veces al presidente de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos y que en setenta y dos horas se ha producido la desaparición en su totalidad de las especies piscícolas de la ría de Navia. En este sentido, se solicita del ministro de la Gobernación que adopte medidas con la máxima urgencia.

La mortandad —según el Ayuntamiento— afecta también a algunas especies de crustáceos. La Corporación agrega a su comunicado un acta notarial en el que se dice textualmente que "en la parte de la margen en que Celulosas de Asturias, S. A., tiene su factoría, se observa por percepción directa la existencia de una tubería de unos ochenta centímetros de diámetro de vertido directo a la ría, cuyos bordes se encuentran carcomidos".

Asimismo, en esta acta notarial se da fe de que otras tuberías que desembocan en la ría vierten también un líquido procedente de la fábrica a la que se coincide en culpar de la contaminación.

Es de señalar que cuando esta industria se instaló en Navia, los vecinos habían expresado su gran preocupación, que ahora parece verse plenamente justificada por cuanto las pérdidas son ya incalculables. ■

## GIJON

### TRAFFICO DE MERCANCIAS EN EL ULTIMO TRIMESTRE

GIJON.—A un total de 3.006.633 toneladas ascendió el tráfico de mercancías durante el primer trimestre del año en curso en el puerto de Gijón.

Durante este periodo entraron en el puerto 697 buques, de los que 572 enarbolaron pabellón español y los 125 restantes pertenecían a los siguientes países: Alemania Occidental (27), Austria, Chipre, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Grecia, Perú y Portugal (1); Dinamarca (11), Holanda (15), Inglaterra (36), Italia (2), Liberia (3), Noruega (5), Panamá (2), Rusia (9), Singapur (2) y Suecia (5).

Los 572 buques españoles totalizaron un registro bruto de 1.915.143 toneladas, y los 125 extranjeros, 784.248 toneladas.

El desglose de las mercancías movidas por estos barcos es el siguiente: Embarques, 483.637 toneladas; desembarque, 2.476.850 toneladas; habituallamientos, 46.146 toneladas. ■

## SANTANDER

### MEJORAS EN EL PUERTO

SANTANDER.—Antes del próximo verano saldrán a subasta las obras del muelle de Raos, en el puerto de Santander, cuyo proyecto ha recibido "luz verde" en el Ministerio de Obras Públicas.

Se construirá un muelle de 300 metros de largo y 550 metros de línea de atraque, lo que permitirá el atraque de barcos de 50.000 toneladas y 12 metros de calado.

En su primera fase, el presupuesto de las obras alcanzará la cantidad de 491 millones de pesetas. ■

### TRES MUERTOS Y DOS DESAPARECIDOS EN EL HUNDIMIENTO DEL "SIERRA MADRE"

SANTANDER.—En la tarde del pasado día 23 de abril se hundió frente a esta ciudad el buque "Sierra Madre", propiedad de la empresa Naviera del Norte.



Una de los supervivientes del "Sierra Madre", hundido frente a las costas de Santander.

En el lamentable suceso perdieron la vida tres personas: el segundo oficial, don Manuel Mayo Pama, natural de Murros; el calderero, don Amadeo Díez Fernández, natural de Bilbao, y doña Brigida Fajardo Rojo, esposa del cocinero. También se han dado como desaparecidos al primer oficial y al cocinero.

Sus restantes nueve tripulantes fueron rescatados sin novedad. ■

## EL MERCANTE-ESCUELA RUSO "PROFESSOR SHCHYOGOLEV", ¿"BUQUE-ESPIA"?

SANTANDER.—El mercante-escuela ruso "Professor Shchyogolev" que el pasado día 23 de marzo permaneció en el puerto santanderino con un cargamento de 500 toneladas de tablas, es acusado de buque espía en una denuncia lanzada por el diario noruego "VG", según información recogida por el "Diario Montañés".

El periódico noruego explica detalladamente la verdadera misión del navío ruso. Bajo la aparente estampa de un mercante normal, el buque encierra en su interior una serie de aparatos de alta precisión, como son antenas de radar especial, detectores electrónicos de gran alcance, emisoras de VHF y UHF para información detallada de todo objetivo que tratan de espionar.

Según la información del periódico noruego, la auténtica misión del "Professor Shchyogolev" es observar los movimientos de las fuerzas de la OTAN, de sus barcos y, en general, el tráfico marítimo de las principales rutas oceánicas europeas.

El barco tiene una tripulación de 170 hombres, de los cuales, según su "roll", 110 son alumnos de la Marina Mercante soviética, y tiene un desplazamiento de 6.036 toneladas.

Sobre la presencia en las costas del Cantábrico, el periódico santanderino señala que entre otros objetivos probables figura obtener datos de todo tipo sobre España. Como se sabe, una de las tácticas de los servicios de inteligencia es tener gran cantidad de datos, por si son precisos en una determinada coyuntura. No se descarta asimismo que dada la mutua acción de inteligencia que realizan la OTAN y el Pacto de Varsovia, estuvieran aquí para tomar datos de los barcos de la OTAN.

No obstante, ante el descubrimiento de que el buque soviético es un "buque-espía" no se ha podido determinar la verdadera misión del mismo. ■

## BERMEO

### INFORME SOBRE LA CRISIS DEL SECTOR ATUNERO-CONGELADOR

BILBAO.—Un informe en el que se da cuenta de la grave crisis que soporta la flota atunero-congeladora ha sido enviado por los dirigentes de este sector pesquero al director general de Pesca.

La totalidad de esta flota pertenece a armadores de Bermeo (Vizcaya).

En el informe se enumeran y relacionan los distintos capítulos que inciden de manera directa e inmediata en dicha situación, y se proponen, al mismo tiempo, las medidas que se consideran más idóneas para salir de ella.

Uno de los problemas que parece como más importante es el referente a la forma de dar salida a las capturas de túnidos previstas para dentro de dos años, cuando la flota alcance los 52 barcos, con 1.146 tripulantes. En ese momento se extraerán del mar 130.000 toneladas de túnidos al año. Esta cifra es la captura máxima a la que se debe llegar para que la explotación sea rentable.

El mercado nacional absorberá solamente 55.000 toneladas, por lo que la única posibilidad de supervivencia del sector será acudir al mercado mundial. Los Estados Unidos, sobre todo, e Italia son los principales compradores previstos. Para ayudar a la exportación se solicita de la Administración una prima de diez pesetas por kilo.

En el informe se dice asimismo que la totalidad de las empresas se encuentran descentralizadas, con gran tensión financiera, y deben hacer frente a fuertes amortizaciones. Se pide, por ello, la concesión de un crédito extraordinario para el sector, por una cuantía de 20 millones por unidad de cerco. ■

## BILBAO

### ENTREGA DE TRES PESQUEROS

BILBAO.—Tres barcos pesqueros, construidos en unos astilleros bilbaínos, han sido entregados a la República del Irak y forman parte de un pedido de seis embarcaciones.

Las características de estos barcos, construidos por Astilleros Zamacona, son: 31,4 metros de eslora, 7,5 metros de manga y 3,80 de puntal. El registro bruto es de 240 toneladas y cada barco cuesta unos 40 millones de pesetas.

El próximo mes de julio serán entregados los otros tres barcos pesqueros construidos para la República del Irak. ■

### MUERE EN ACCIDENTE UN PORTUARIO

BILBAO.—Un obrero del puerto de Bilbao ha resultado muerto al sufrir un accidente cuando se hallaba trabajando en el muelle del Canal de Deusto. El obrero, José Antonio Jáuregui Alonso, de cincuenta y seis años, vecino de esta capital, cayó al agua cuando trasladaba al hombro el cable de conducción de energía eléctrica que alimentaba a una grúa instalada en la popa del barco "Oviedo". Rescatado por sus compañeros, se practicó primero al accidentado la respiración boca a boca y luego se le trasladó al Hospital Civil, donde falleció a poco de ingresar. ■

Sigue CRÓNICAS NACIONALES en página 31

### SIMPOSIO DE ERGONOMIA

SANTANDER.—Durante los próximos días 30 de junio y 1 y 2 de julio se celebrará en esta ciudad un Simposio sobre Ergonomía, organizado por la Asociación Cántabra de Medicina y Seguridad del Trabajo.

Dicho Simposio, que está dirigido a ingenieros, médicos de empresa, técnicos de seguridad y psicólogos, constará de varias partes, que se pueden resumir como sigue:

*Primer parte.*—Dos conferencias de introducción, historia, evolución y concepto de la ergonomía.

*Segunda parte.*—Desarrollo de tres paneles, en los que se tratará de ergonomía desde el punto de vista de la psicología, la Medicina y la ingeniería.

*Tercera parte.*—Una mesa redonda cara al público asistente, donde intervendrán los tres paneles anteriores, la Secretaría General del Simposio y representantes de la Universidad, empresarios, trabajadores, médicos de empresa, técnicos de seguridad, ingenieros, jefes de personal, etc., además del propio público asistente.

*Cuarta parte.*—Conclusiones y réplica de un representante de la Administración. ■

EXPEDICION CIENTIFICA GUIPUZCOANA  
AL MAR ROJO

# PELICULAS PARA SALVAR LOS MARES

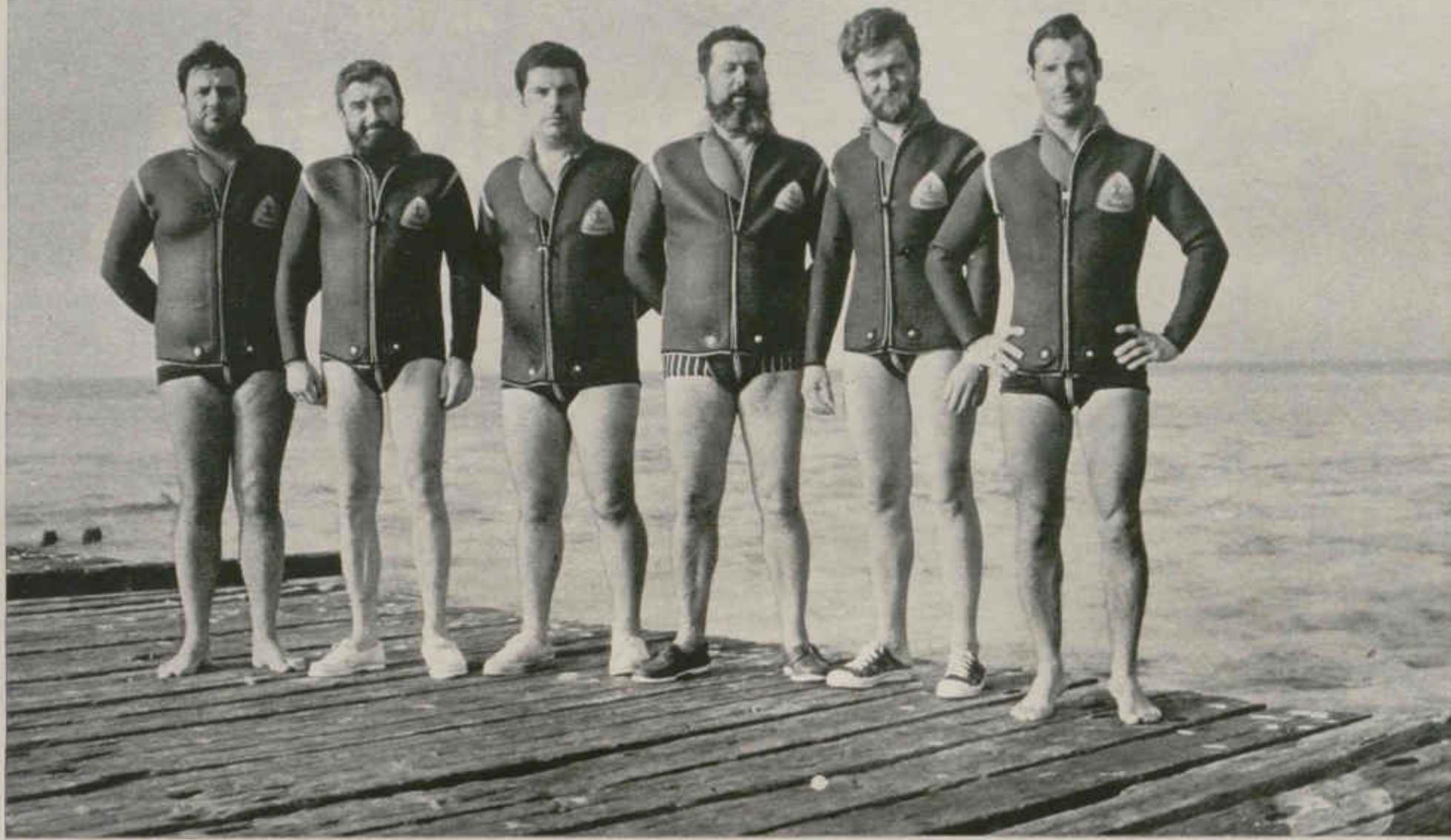


4.30 de la tarde en Port Sudan. La tormenta de arena del desierto oscurece casi al sol.

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—De Guipúzcoa salió y regresó con éxito una expedición científica al mar Rojo.

El reciente Congreso Mundial de Defensa de la Ecología, reunido en Tokio, mostró su profunda preocupación por el deterioro del mar. Nos estamos cargando la Naturaleza. Entre las muchas medidas para poner coto a esta degradación, el Congreso de Tokio sugirió que el mar

## EXPEDICIÓN AL MAR ROJO



### ● SUAKIN, UNA CIUDAD CONSTRUIDA DE CORAL ● LOS PECES COMIAN EN SUS MANOS NO ATACAN: HUYEN ● RECORRIERON LAS CALLES DE LA CIUDAD SUMERGIDA DE LOS ARRECIFES DE LA GRAN BARRERA AUSTRALI

fuerá filmado y que la filmación tuviera doble finalidad. La primera, contar con un documento gráfico allá donde el mar mantenía aún un equilibrio ecológico, para que si en un futuro la depredación humana fuera total, pudieran tener las futuras generaciones un conocimiento, a través del celuloide, de cómo fue el océano, su vida y sus bellezas. La segunda de las finalidades trataba de parar en lo posible la degradación del mar, consiguiendo que a través del cine los humanos nos concienciáramos de que tales riquezas, maravillas de la Naturaleza y bellezas sin igual, debían ser respetadas. Que cada uno ponga de su parte para que el mar siga siendo lo que es.

Al llamamiento del Congreso de Tokio se prestó inmediatamente la expedición guipuzcoana, que eligió para su trabajo el mar Rojo; no por simple capricho, sino porque los científicos habían sugerido que precisamente ese mar debía ser uno de los primeros filmados, por no estar aún contaminado y ser sumamente rico en flora y fauna.

Seis guipuzcoanos expertos en inmersión y técnicos de la fotografía y filmación submarina realizaron estudios previos de los lugares a los

que iban a trasladarse, así como el complejo conocimiento de la vida acuática con la que iban a encontrarse: cartas marinas, libros de zoología marina, idiosincrasia de los pueblos ribereños...

La expedición la formaban Rafael Trecu, Francisco Bernabé, Javier Cardarelli (de quien son las fotografías que ofrecemos), Juan Manuel Pereiro, José Antonio Galdona y José María Roldán.

Dos cámaras submarinas para filmar en cinemáscopo, con sus correspondientes equipos de iluminación; cuatro cámaras de fotos con flash subacuático, trajes de inmersión, fotómetros, aparatos de medición..., formaban un pesado equipo, que tuvo que ser trasladado desde San Sebastián a Port Sudán —en microbús hasta Hendaya, en tren hasta París y, en vuelos de la Lufthansa, de París a Munich, Salónica, El Cairo, Khartun y Port Sudán.

La preparación y el material han dado óptimos resultados. Ahí están los 3.600 metros de película color en cinemáscopo y las 5.000 diapositivas.

Como es sabido, el mar Rojo se distingue por sus grandes formaciones coralíferas y una gran riqueza de fauna y flora.

El primero de los trabajos se realizó en el "Umbria". Se trata de un barco lleno de explosivos, que en el año 1942, cuando Italia declaró la guerra a Inglaterra (recuérdese el Sudán Anglo-Egipcio), el capitán de la nave, por temor de caer en manos del enemigo, hundió el barco con todo el cargamento. Del 42 aquí parece que los explosivos han perdido su peligrosidad, y, por otra parte, el casco ha sido recubierto de flora submarina, adquiriendo una visión fantástica o fantasmagórica.

Nuestros expedicionarios se movieron con absoluta normalidad por el barco hundido y estudiaron la gran vida submarina que el buque tiene. Pereiro arrancó del barco una gran concha —un taclobo—, la abrió, puso en sus manos cada una de las valvas y los peces comenzaron a comer de sus manos; Trecu se puso ante él a filmar la escena, y en un momento la imagen quedó tapada por una nube de peces que rodeaban a Pereiro; por cierto, que un "balisté" de dientes muy afilados se equivocó y dio un buen mordisco al dedo índice. Seis fueron los días de inmersión estudiando y filmando el "Umbria".

Para estas salidas, desde Port Sudán, la expedición había alquilado

un barco sudanés, el "Sahir", de 13 metros de eslora, que fue convenientemente equipado.

#### RECUERDO A COUSTEAU

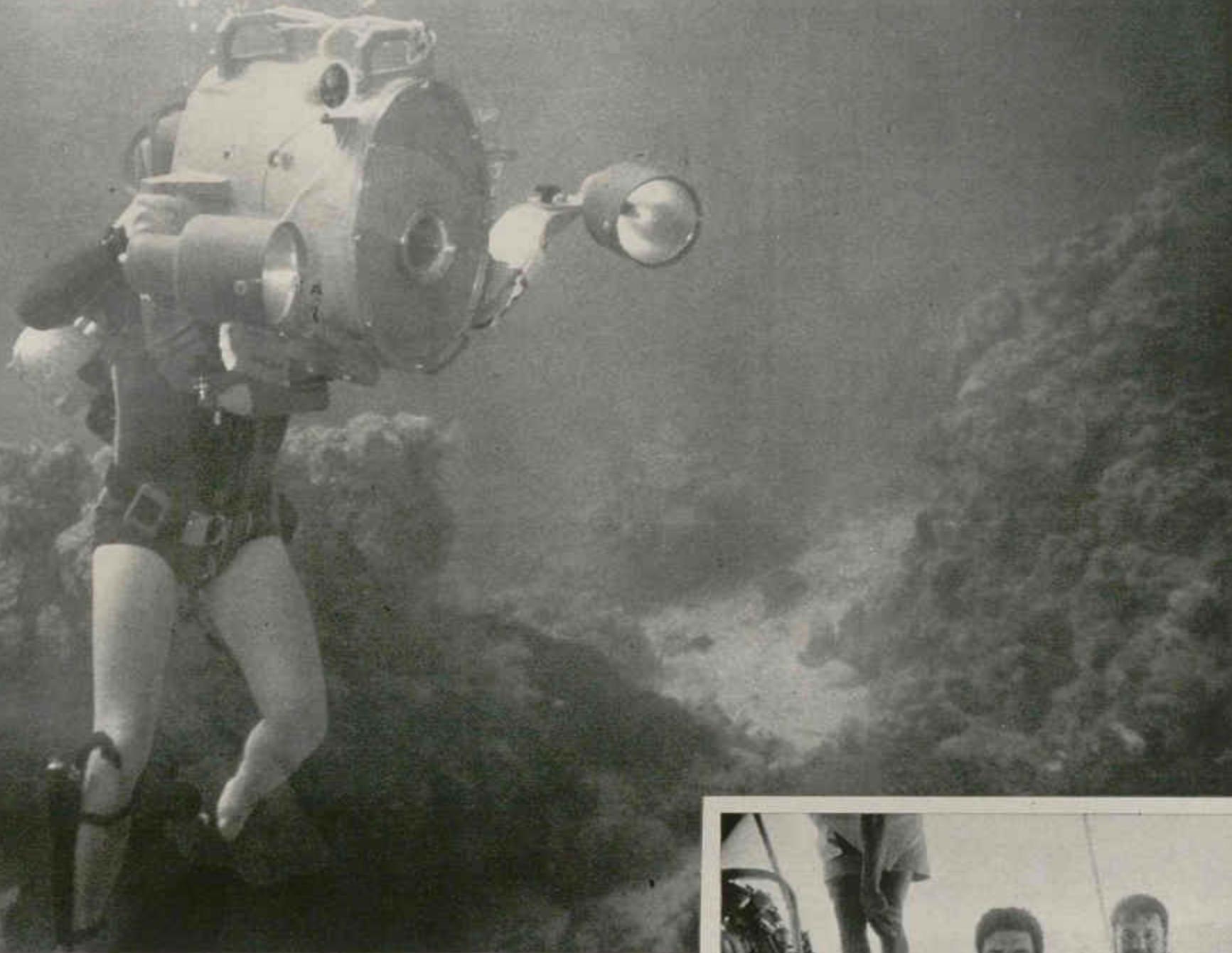
El "Sahir", que durante los primeros días estuvo yendo y viniendo a puerto, permanecerá durante los diez días siguientes sin tocar muelle, pues la expedición se fue a estudiar el arrecife de Sanganeb. Aquí tratarían de filmar los tiburones.

Antes de que la expedición saliera para el mar Rojo, las personas que conocían los preparativos se les dirigían siempre con un tema único: los tiburones; en el mar Rojo hay muchos y son muy fieros.

No hay que olvidar que la película norteamericana "Tiburón" ha causado una fuerte conmoción psicológica y que ha habido lugares en la Península donde la gente no quería bañarse, primero por la lectura de la novela y después por la proyección.

Los expedicionarios afirmaban una y mil veces que los tiburones en nada se parecen al de la película y que se trata de bichos con los que se puede "convivir". Pero la realidad ha ido mucho más lejos que lo que decían los expedicionarios. La ver-

*En la página contigua, miembros de la expedición: Cardarelli (autor de las fotografías), Bernabé, Pereiro, Tracu, Galdona y Roldán (de izquierda a derecha). Junto a estas líneas, un momento de las filmaciones. El buceador se mueve llevando una cámara estanca, de 50 kilos, pero que bajo el agua se halla compensada y se mantiene fija donde la dejen. Ha sido diseñada por el expedicionario Tracu. Dos expedicionarios con la "Quelonya midas", o tortuga verde (abajo), en la cubierta del "Umbria".*



## VALVAS DE ALMEJA • LOS TIBURONES COUSTEAU • UNA ESTRELLA DE MAR DESTRUYE ANA

dad es que les costó —aunque consiguieron tomas— filmar a los tiburones, porque éstos huían. Según se pudieron enterar, en la localidad sudanesa de Arous había habido hasta hace poco una organización turística italiana que, para diversión de quienes pasaban el verano, al igual que tenían montada una "bofete", habían organizado la pesca del tiburón; se salía en barco, se capturaba al escualo, el veraneante se fotografiaba junto a la presa y se llevaba como trofeo y recuerdo las mandíbulas. ¡Una verdadera masacre! Y, naturalmente, los tiburones huían.

El profesor británico Peter Vine fue quien les habló de lo que acabó de indicar y les sugirió que si querían filmar a los reyes del mar, debían hacer la inmersión muy a primera hora de la mañana, que descendieran una o, a lo sumo, dos personas y, por así decirlo, sin meter ruido. Los expedicionarios siguieron los consejos del profesor británico, y pudieron captar con las cámaras un tiburón de aletas blancas y cuatro de los denominados martillo.

Teniendo como base el arrecife de Sanganeb, partieron varias veces a Shaab Rumi, el lugar donde hace años Cousteau construyera su "Pre-

continent 2", un intento de incorporar el hombre al mar, una ciudad sumergida en la que se habitó —por supuesto, sin salir a superficie— durante más de un mes. Nuestros expedicionarios recorrieron sus "calles" examinaron las casas, estudiaron su situación actual y realizaron largas secuencias de su filmación.

La ciudad —hoy abandonada— está sirviendo para el estudio del crecimiento de las madréporas; se sabe la fecha de la construcción y se tiene, por ello, una referencia exacta, a partir de la cual se mide y controla el crecimiento madrepórico. Esto lo está realizando Peter Vine, al que me refería antes, al frente de un grupo de jóvenes biólogos de la Universidad de Cambridge. El grupo se halla en el mar Rojo principalmente para otro asunto. Es el siguiente:

Una estrella de mar está destruyendo los arrecifes de la Gran Barrera Australiana, y ello ha llegado a preocupar seriamente. Al parecer, en aguas australianas se ha dado un desequilibrio ecológico causante de tal fenómeno. Esa estrella de mar se cría también en el mar Rojo, donde aún no se ha producido el antedicho desequilibrio y a estudiar la vida y características de esa



estrella ha llegado el grupo de Cambridge, con el doctor Peter Vine al frente.

### UNA CIUDAD DE CORAL

Pensar en una ciudad de coral parece un ensueño. Pues, no: se trata de una realidad. Suakin, otrora importantísimo puerto, es una ciudad construida enteramente de coral. Es decir, que en vez de usar bloques de piedra, el material empleado son bloques de coral. Pero la ciudad está muerta. Hoy día sólo quedan ruinas. Antaño, del puerto de Suakin se exportaba la goma, que llegaban en caravanas de 20.000 camellos. De Suakin partían por barco los peregrinos a La Meca y de Suakin han salido largas expediciones de esclavos.

La ciudad está construida en una isla que se halla en el centro de un

lago abierto con un paso al mar. El lago que rodea a la población era un puerto seguro. Pero las madréporas, el coral, han crecido de tal forma, que han cerrado la entrada... y la ciudad murió.

El coral dio vida a la ciudad otorgando el material para las construcciones, y el coral, cerrando la boca del puerto, mató a Suakin. Se dice que quizás se pudieran dinamitar los corales...

La expedición comienza a ofrecer los resultados de sus investigaciones a revistas especializadas y está en estos momentos revisando la película con gran cuidado.

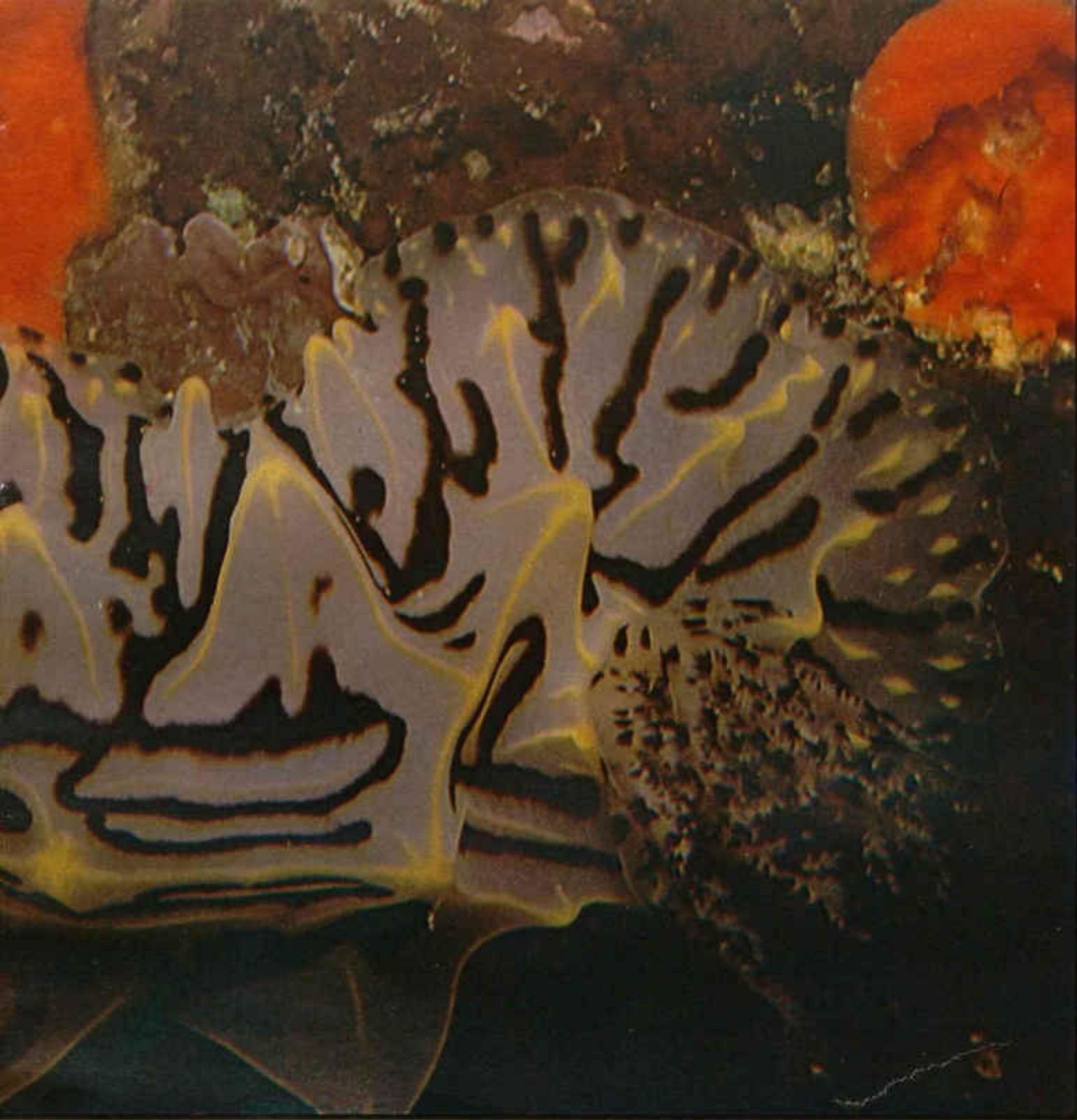
Se cumplen así, al menos en una parcela, las orientaciones de los expertos en ecología reunidos en Tokio. Guipúzcoa ha hecho una aportación importante. ■ JAVIER DE ARAMBURU. Ilustraciones: JAVIER CARDARELLI.



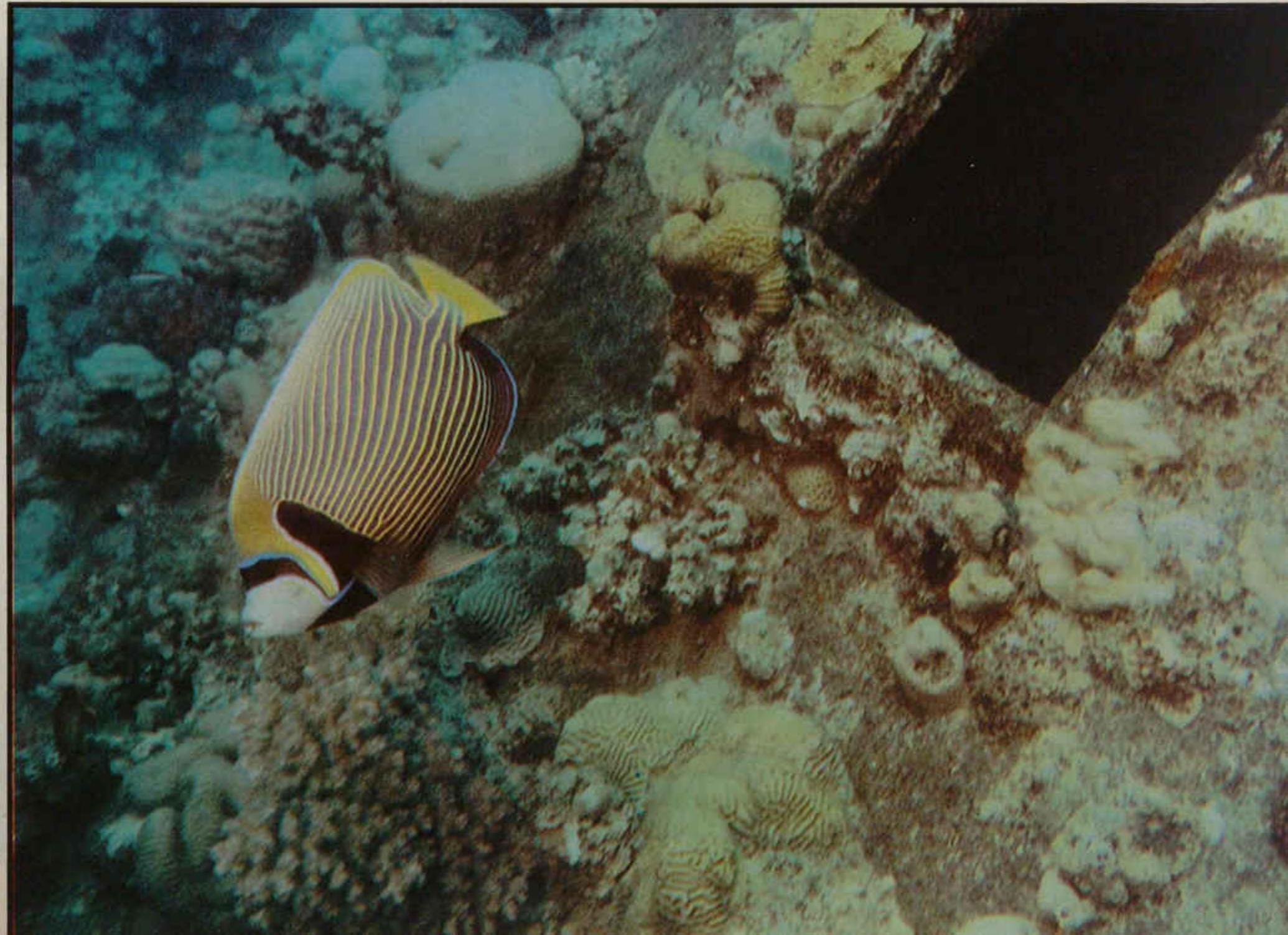
## EXPEDICIÓN CI GUIPUZCOANA ROJO



- Sobre estas líneas, uno de los expedicionarios, en el "Precontinent 2", la ciudad sumergida que creó Cousteau. Lleva en la mano un agujón para defenderse de los tiburones, si bien no fue necesaria su utilización.
- A la derecha, formación coralina dura, conocida por "cerebro". La reproducción es una macrofotografía.
- Arriba, entre las dos páginas, otra macrofotografía: Un nudíbranquio pasa sobre una esponja tapizante roja.
- En la página contigua, a la derecha, arriba, un miembro de la expedición, en la cubierta del barco "Umbria", que fue hundido, en 1942, cargado de explosivos.
- Debajo de la anterior foto, captura de la "Quelonya midas", o tortuga verde, de la que ofrecíamos otro plano en la página anterior. Tras ser filmada y clasificada, se la dejó en libertad, puesto que la expedición trataba no de destruir, sino de cooperar en la conservación de las especies.
- En la fotografía de la página 19, abajo: "Pomacanthus imperator", en el momento de salir de la bodega del "Umbria".



NTIFICA  
AL MAR



**UN GIGANTESCO  
CEMENTERIO DE  
TORTUGAS**

# **LA ISLA MAS CRUEL**



# DEL MUNDO

## INCREIBLE DEPREDACION EN LA NOCHE: UN TIBURON ENGULLIA MILES DE TORTU- GAS RECIEN SALIDAS DEL CASCARON

Texto y fotos de BEN CROPP. Camera Press. Londres



Miles de pequeñas tortugas hormigas alrededor del barco, atraídas por las luces, cuando surgió el tiburón, que las devoraba una tras otra.

La isla Raine, frente a la costa Norte de Queensland, en Australia, es un patético cementerio de tortugas. Unas 68.000 tortugas hembras han encontrado allí la muerte durante el pasado siglo, cuando trataban de poner sus huevos y volver al mar. Y, sin embargo, pese a los tiburones, que esperan al acecho para devorar a los pequeños recién salidos del cascarón, esta isla devuelve al océano el mayor número de tortugas vivas que Ben y Eva Cropp han visto nunca.

Reduje la marcha de mi barco "Beva" cerca de la isla Raine, observando cuidadosamente el sonar, que me devolvía los ecos del arrecife. Este repentinamente ascendió de 300 a sólo cinco metros a 50 metros de la playa. El ancla se arrastraba por el coral poco profundo y la popa quedó colgada encima del abismo del océano. De las profundidades surgían tiburones. Tantos, que perdimos la cuenta, mientras los veíamos dar vueltas en torno a la embarcación. Unas 1.000 pistas anfibias llevaban desde el borde del agua, por la amplia playa arenosa... la zona más grande de nidos de tortuga en Australia, quizás en todo el mundo. Hasta que descendimos a la playa no teníamos la menor idea de que este diminuto cayo de arena, que es la isla Raine, era el más trágico cementerio de tortugas... la carrera de obstáculos más cruel de la Naturaleza, tanto para la madre como para la progenie de la tortuga verde.

Bordeando la parte más alta de la isla se encuentran precipicios de rocas, erosionadas por tormentas y convertidas en túneles acantilados. Debajo de estas rocas se hallan esparrados huesos y caparazones de miles de tortugas verdes. Contamos 680 adultos muertos tan sólo de esta temporada de puesta de huevos, y la arena, impulsada por la marea, cubría los huesos de varios millones. Basándonos sólo en nuestra cuenta de 680 para un año, alcanzamos la aterradora cifra de 68.000 tortugas que han encontrado una muerte horrible en este sólo cayo durante el pasado siglo.

¿Por qué murieron? En mi expedición cinematográfica figuraban Col Limpus, experto australiano en tortugas, y Peter Ogilvie, experto en aves marinas. Los dos científicos forman parte de la rama de Parques

Nacionales del Departamento de Bosques de Queensland.

Las observaciones del experto Col le llevaron a descubrir cuatro modos diferentes de muerte de estas tortugas cuando se esfuerzan por cruzar la playa para poner sus huevos:

1. Caer de un saliente rocoso, quedando boca arriba en la arena, incapaces de enderezarse.
2. Quedar incrustadas entre las rocas, sin poder caminar hacia atrás.
3. Excavar bajo el saliente de roca y quedar realmente enterradas, porque no pueden volver o porque el frágil saliente de rocas se derrumba sobre ellas.
4. Muerte a consecuencia del calor agotador, de 49 a 55 grados sobre cero, en la superficie de la arena, debido a la desorientación al cruzar la amplia playa, en tanto que el sol se abate sobre ellas, tras una noche de duro trabajo.

Sea cual fuere la razón, todas esas tortugas debieron encontrar una muerte lenta y terrible, permaneciendo bajo el sol ardiente quizás durante una semana o durante semanas, hasta que su vida se apagó.

Encontramos trece de estas tortugas todavía con vida. Todas parecían muertas a primera vista, y cuando mi esposa Eva se acercó con la cámara a una de esas tortugas, que estaba boca arriba, dio un respiro al ver que una cabeza moribunda se alzaba, lanzando un sonido ronco. Eva arrojó agua salada sobre la cabeza, y la tortuga, deshidratada, la tragó ansiosa. Intentamos salvar a esa tortuga dándole la vuelta y empujándola en la dirección del mar. Ese fue un error... Al día siguiente la tortuga estaba muerta donde la habíamos dejado, demasiado débil para arrastrarse por la arena hasta el océano.

(Pasa a la página 28)



Panorama de la ciudad y el ferry "Monte Granada", y en la foto pequeña, otro ángulo del puerto.

## SANTANDER

# "PORTUS VICTORIAE"

SANTANDER (De nuestro corresponsal).—"Portus Victoriae" es la denominación que se dio al puerto de Santander en tiempos de los romanos; en parte, por las comunicaciones que tenía con Galia y Britania.

En las Atarazanas de Santander fueron construidas las naves que integraron la flota que, capitaneada por el burgalés Ramón de Bonifaz, conquistaron Sevilla en 1248, y es por esto por lo que en el escudo de la ciudad aparecen la torre de oro y las cadenas.

Pero esto no son los vestigios más antiguos que se conocen de esta ciudad, ya que hace poco se encontró en un pueblo de la provincia el fósil de un ser humano que vivió hace treinta mil años; a este fósil se le denomina "familiarmente" en Santander "Pipo", y puede ser el más antiguo poblador identificado en España.

### LA MAR: FORTUNA Y DESGRACIA

De la mar le viene a Santander la fortuna y la desgracia.

Por el año 1894, en el mes de marzo, hizo explosión el navío "Cabo Machichaco", que transportaba en sus bodegas un cargamento clandestino de dinamita, consignado a la guerra sudafricana. La explosión destruyó todos los edificios de la zona portuaria y parte de la ciudad. Pero esto no son todas las desgracias que asolaron a la ciudad, pues el 15 de febrero de 1941 hubo un incendio que arrasó 369 edificios y dejó sin viviendas a más de 20.000 personas.

En el puerto estaban ese día atracados los siguientes barcos:

"Cabo Villano", "Nuestra Señora del Carmen", "Caruso", "Plutón" (buque de la Armada) y el "Turia", que fue el que dio la alarma, y, milagrosamente, solo hubo que lamentar la pérdida de una persona.

Pero la que antes era un montón de brasas, con el tiempo se ha convertido en la ventana por la que Castilla se asoma al mar.

Santander hoy es una ciudad bella y moderna, y cuenta con un magnífico puerto. A la bahía de Santander la separa de la ciudad el paseo de Pereda, en el cual están establecidas las navieras que dan renombre al puerto.

Tampoco se puede olvidar al hablar de Santander sus playas, que, con su arena de oro molido, miden más que todas las del resto del Cantábrico.

Y, por último, ¿cómo no recordar ese rincón silencioso de la bahía donde está enclavado el puerto pesquero?

Porque no hay que olvidar que el puerto de Santander se creó como puerto pesquero. **MANOLO TERAN.**



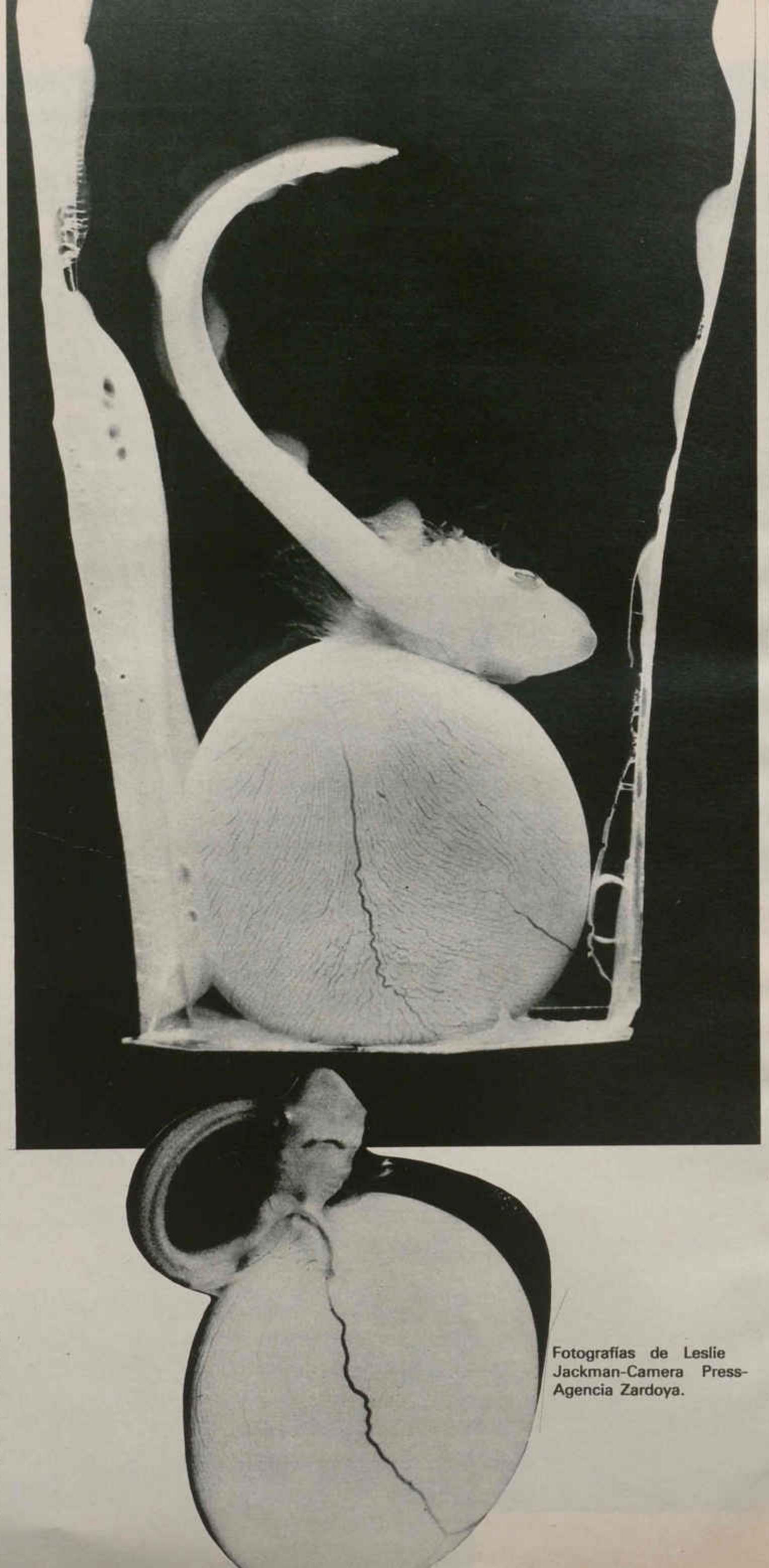
# EN EL INTERIOR DE UN HUEVO DE PEZ

En un intento para fotografiar y recoger el complicado proceso de crecimiento del huevo de un pez, Leslie Jackman visitó las playas de Devon, en Inglaterra, en busca de la famosa bolsa de sirena, que se encuentra frecuentemente en la línea de separación de las mareas, tras una galerna o tormenta, junto al mar. La bolsa de la sirena es la cápsula del huevo de la lija menor manchada ("Scyliorhinus caniculus"), que es un miembro pequeño de la familia de los tiburones. En tanto que muchos de los tiburones mayores, como el tiburón azul, dan a luz a sus crías vivas, el grupo de la lija pone en su lugar huevos.

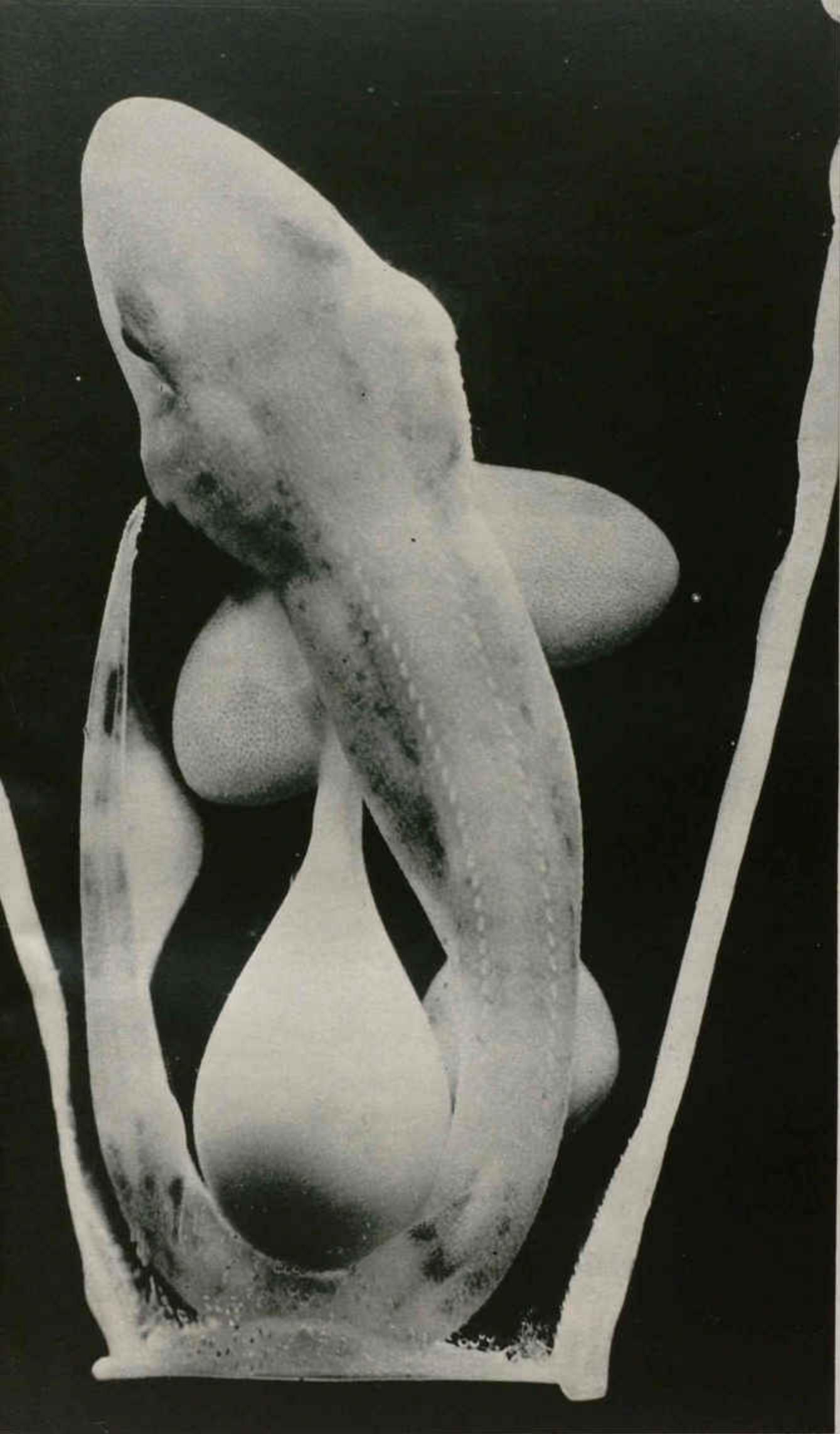
La hembra y el macho de la lija se aparean entrelazando sus cuerpos y fertilizándose interiormente. Más tarde, cuando la hembra está dispuesta a poner sus huevos, se forma una cápsula en derredor de éstos, y esta cápsula, lentamente, empieza a separarse de su cuerpo. Durante algún tiempo sigue al animal mientras éste nada por el océano. Luego la hembra coge los largos tentáculos elásticos que salen de la cápsula, a veces hasta de un metro de longitud, y los enrosca en torno a unas masas de algas en el fondo oceánico. Una vez que la cápsula que contiene el diminuto embrión y el saco, mucho mayor, de la yema están firmemente sujetos, se marcha. Su trabajo ha terminado.

Frecuentemente sucede que una lija hembra es capturada en la rastre de un barco pesquero, y muchas veces muere en sus esfuerzos por recuperar la libertad. Leslie Jackman tuvo la fortuna de encontrar una situación semejante, y a la manera de un doctor, abrió cuidadosamente el vientre de la hembra para extraer la cápsula del huevo con el infante. No sólo podría fotografiar todo el proceso de crecimiento, sino que sería, además, responsable de la vida del pequeño. Pero pasados solamente los dos primeros meses después de que Leslie Jackman colocara la cápsula del huevo en un acuario con agua marina fresca, descubrió que la cápsula empezaba a oscurecerse.

Fue entonces cuando Leslie Jackman realizó su operación más delicada y atrevida. Comprendió que necesitaba trasplantar el diminuto embrión y el saco de la yema a alguna cosa que le permitiera estudiar el proceso claramente. Construyó cuidadosamente una cápsula de huevo con el plástico artificial más fino. Luego, operando bajo el agua, abrió el extremo de la cápsula natural y, con gran destreza, transplantó el embrión vivo y su saco con el alimento a la cápsula artificial, que sustentaría su vida. Tuvo éxito, y a partir de ese momento, el pequeño embrión de lija pudo ser fotografiado, y estudiado durante todo su período de crecimiento sutil, hasta que alcanzó el estado adulto. Después de que la pequeña lija creció y rompió su cápsula, que había permanecido durante tantos meses en un acuario de agua especialmente filtrada y bien aireada, Leslie Jackman experimentó el mayor placer devolviendo su hijo adoptivo al mar.



Fotografías de Leslie Jackman-Camera Press-Agencia Zardoya.



En la foto en silueta: Criado en cautiverio. Para fotografiar el proceso de esta pequeña lija fue necesario trasplantarla del huevo natural a una cápsula de plástico artificial. La pequeña lija, de nueve semanas, muestra claramente los ojos sanguíneos, los ojos saltones y la diminuta boca del pez en que se ha de convertir.

Arriba, de izquierda a derecha:

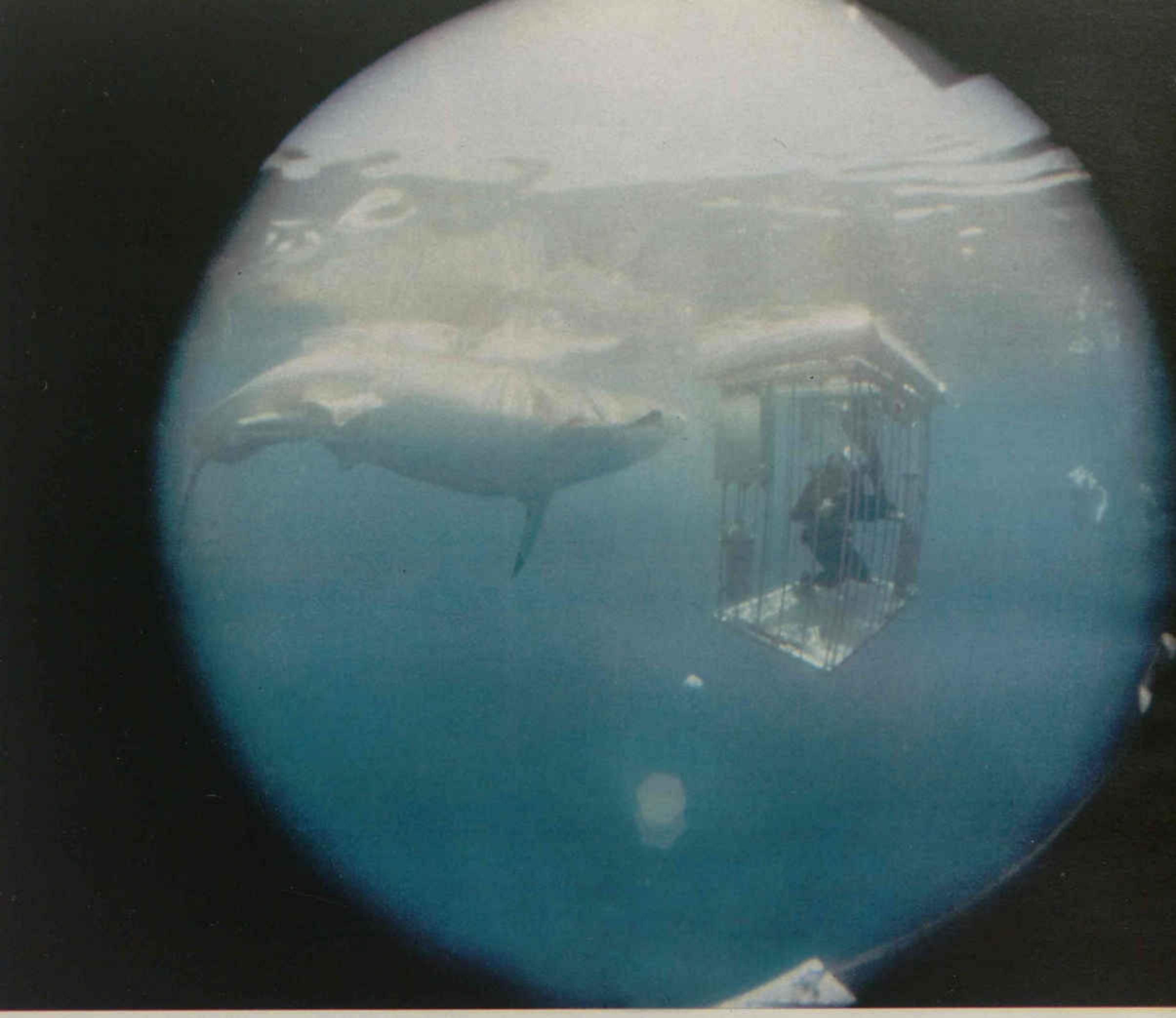
1. A los cuatro meses, con tres centímetros de longitud, el bebé presenta claramente la forma de un pez, con pequeñas aletas, pero todavía tiene branquias externas.

2. A los seis meses exhibe todas las características del adulto, con las agallas externas reabsorbidas, aletas enteramente desarrolladas y empieza a advertirse su piel manchada. El saco de la yema se ha reducido ya al tamaño de un guisante.

3. A los seis meses y medio ya se aprecia la forma alargada, semejante a un tiburón. La lija menor manchada es un miembro menor de la familia de los tiburones. Pronto nadará en libertad, abandonando la cápsula.

A la derecha: Una lija muerta, pero cuyo huevo sigue vivo en la cápsula protectora. Aquí está siendo arrancado del oviducto. En primer plano pueden verse huevos en fase de desarrollo.





# TIBURONES... LA VERDAD Y

Las gentes siguen marchando a la playa, llevan a ella a sus hijos con las cestas de la erienda, radios de transistores y frascos de aceite para broncearse. Cuando el aire y el agua se caldean, al aproximarse el verano, millones de gentes, en todas partes, se convierten en adoradores del sol y del agua, respondiendo al sueño del mar. Pero el tono del recreo a orillas del mar ha cambiado un poco..., de pronto el mar está lleno de tiburones comedores de hombres, criaturas demoniacas, implacables incluso con los más inocentes.

La reacción en masa, especialmente en los Estados Unidos, ante la película "Tiburón" ha creado una escena que recuerda la producción por radio de Orson Welles, que desencadenó el pánico entre el público norteamericano en 1938, cuando presentó "La guerra de los mundos", de H. G. Wells, simulando la invasión de los marcianos. "Tiburón" es poco más que una moderna historia de horror sobre una pequeña ciudad veraniega, aterrorizada por el enorme tiburón blanco. En algunos lugares del mundo, las gentes se refieren a este tiburón designándolo como la "muerte blanca". Pero la mayoría de las buenas historias de horror tienen algo común y es que los seres humanos se convierten en presa de un depredador que no es natural. Lo que hace de "Tiburón" algo más aterrador que la mayoría de esas historias es que está basada en un depredador natural, un animal que existe y no puede ser controlado ni eliminado.

Los buceadores, especialmente aquellos entusiastas y con experiencia, están molestos ante la reacción histérica de las gentes, causada por la producción de Hollywood, que juega con los temores e instintos de supervivencia más íntimos. Pero el miedo al peligro del mar es un terror antiguo y las leyendas de monstruos marinos son tan viejas como la historia escrita, e incluso probablemente mucho más viejas. Quienes entran en el mar y pasan el tiempo en sus abismos, libres de la gravedad y capturados en el milagroso mundo submarino, sienten un gran respeto tanto hacia el mar como hacia la vida que existe en él. Hay, por supuesto, peligros en el mar..., animales que pican, muerden y envenenan, como los hay en tierra, pero el mayor peligro está dentro del propio buceador: es el pánico, que mata rápidamente.

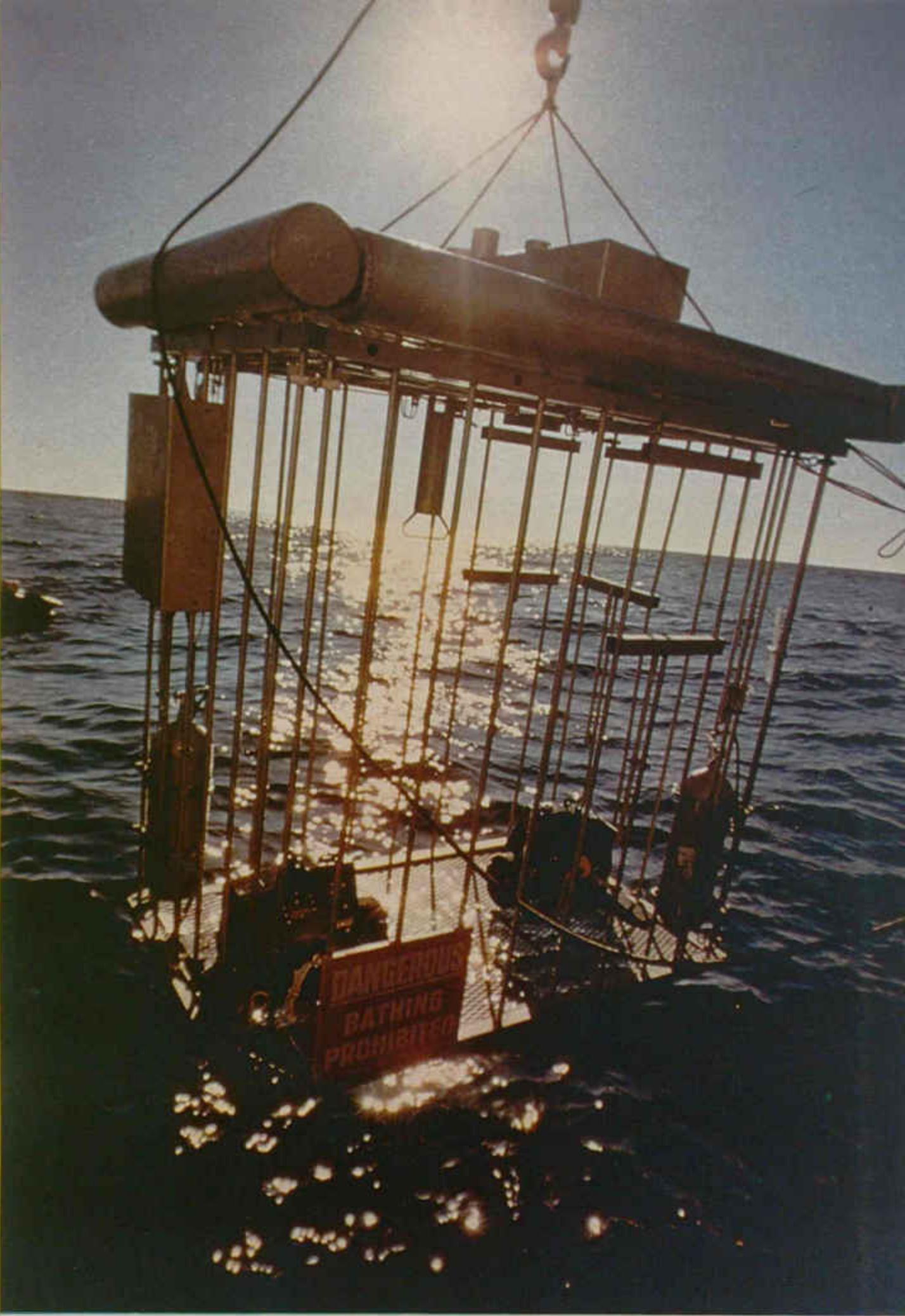
Los tiburones figuran entre las criaturas más primitivas que viven todavía en este planeta. Su cerebro no es más que un simple ganglio de conexiones nerviosas. Su conducta es puramente intuitiva, siendo su impulso más fuerte el de comer. Es cierto que su gusto no es muy discriminatorio; podemos encontrar en el estómago de un tiburón muerto botes oxidados, cubiertas de goma y cualquier otra cosa. Cualquier objeto que desencadena la pausa automática de la alimentación es atacada... Al menos esto es lo que sucede en los llamados tiburones agresivos, los comedores de hombres. Sin embargo, hay varios centenares de especies de tiburones y menos de una décima parte

Fotografías de PETER LAKE. Texto de JILL FAIRCHILD-Camera Press-Agencia Zardoya.

El gran tiburón  
empequeñece  
tanto al buceador  
como a su jaula.

Sólo una jaula  
de delgados  
barrotes protege  
a los filmadores.

Para atraer  
a los tiburones  
se arroja  
al mar carne  
y sangre.

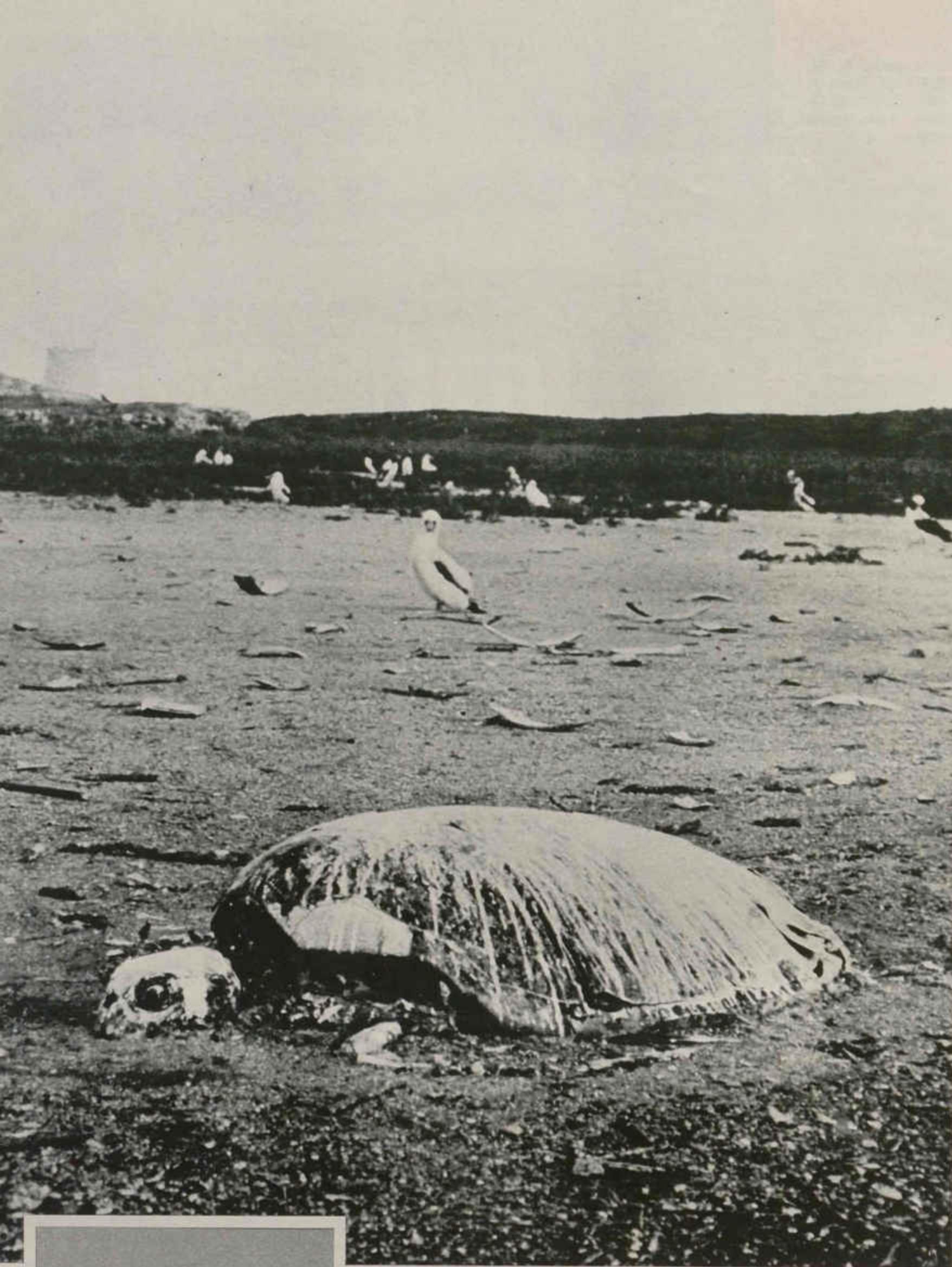


# LA LEYENDA

son considerados comedores de hombres. Las probabilidades de que una persona sea mordida por un tiburón son menores de las que existen de que sea alcanzado por un rayo.

De todos los tiburones, el gran tiburón blanco **Carcharodon** **Characharias**, es conocido como el asesino más agresivo del mar. Merece esta fama, y los informes indican que la mayoría de los ataques fatales a seres humanos pueden ser atribuidos a este tiburón enorme. En contraste con el espectacular pero irreal comedor de hombres en "Tiburón", que en realidad era un monstruo fabricado por el hombre, en otra película de tiburones, "La muerte blanca en las aguas azules", los buceadores filmaron realmente al gran tiburón blanco. Atrayendo al tiburón con carne y sangre, filmaron a los tiburones desde jaulas de aluminio, que protegían a los buceadores solamente porque a los tiburones les desagrada el gusto del aluminio. Allí se veía al gran tiburón blanco en acción, con sus mandíbulas abiertas, atacando a la jaula, e incluso la hélice del bote. Aquí tenemos al tiburón en su auténtica magnificencia, poder y determinación mortal. Estos monstruos, que han causado una ola de histerismo, forman parte del ciclo del océano y su conducta no es contraria a la Naturaleza. Los tiburones contribuyen a mantener los mares sanos, alimentándose de animales marinos débiles o heridos. Somos ahora visitantes de su reino.





## LA ISLA M

(Viene de la pág. 21)

Con las otras tortugas tuvimos que empujar su enorme y pesada masa cien metros sobre la arena, hasta el agua, y este trabajo agotador aseguró su supervivencia.

No encontramos las trece tortugas vivas el primer día. Recuerdo que el tercer día, después de pasar por encima de algunas rocas una docena de veces, advertí un trozo de aleta. Arrastrándome bajo la roca, encontré a la tortuga todavía viva. Col y Peter encontraron tortugas del mismo modo... Tan enterradas que sólo se veía la punta de una aleta. Col y Peter trabajaron tenazmente bajo el ardiente sol, utilizando palas y cuerdas, para sacar a las tortugas y arrastrarlas por la playa.

Col pasó todas las noches en la playa arrastrando a las tortugas. Como cada noche venían a poner sus huevos, por término medio, unas 400, Col caía en la cama agotado. Quizá tuvo suerte de que nos encontráramos en la isla Raine en febrero, pues el mes de noviembre anterior, 29 científicos de la Universidad Ja-

**EN UN SOLO DIA,  
20.000 TORTUGAS VERDES  
ANIDARON EN LA ISLA RAINÉ.**



**EL LUGAR ESTABA TAN ATESTADO,  
QUE UNAS  
SE ENTERRABAN A OTRAS.**

Este cayo que es la isla Raine (arriba, entre ambas páginas), situado frente a la costa Norte de Queensland, es la zona habitada por tortugas más importante del mundo. Cuando las nubes se cierran sobre el paraje (la misma foto), docenas de tiburones se acercan a la costa para devorar a las tortugas recién nacidas. Sus restos se esparracen por la isla. Los autores del reportaje capturaron un escualo, lo abrieron, y en su estómago encontraron (página 29) esas pequeñas tortugas, que habían constituido su última comida.



## AS CRUEL DEL MUNDO

mes Cook contaron 14.194 tortugas anidando en la playa en un período de tres horas. En realidad, el lugar estaba tan atestado de tortugas, que éstas se enterraban unas a otras, y tenían que volver al día siguiente porque no había sitio por la noche. Probablemente, en ese solo día, una cifra increíble de 20.000 tortugas verdes anidaron en la isla Raine.

Mientras Col continuaba arrastrando tortugas vivas, pesándolas y midiéndolas durante el día, Peter estudiaba las prolíficas aves. La isla Raine es el punto en que anidan la garza nocturna mankeen, el rabihorcado, el pájaro bobo marrón, el pájaro bobo enmascarado, el rabijuncos y numerosas especies de golondrinas de mar.

Por la noche fuimos testigos de la más espectacular depredación que recuerdo. Miles de pequeñas tortugas recién salidas del cascarón se apiñaban en torno a nuestro barco atraídas por las luces. El agua hervía literalmente con ellas, y a través de esta masa viva y agitada se deslizaban los tiburones tragándose un bebé tras otro.

Dejé caer un anzuelo, y al poco tiempo había enganchado un tiburón ballenero de dos metros. Cuando conseguí llevar al tiburón agotado al costado del barco, lanzamos un grito de sorpresa al ver una aleta que se agitaba entre aquellos dientes afilados. Una pequeña tortuga, que acababa de ser tragada, se esforzaba ahora por liberarse de las mandíbulas del tiburón. Casi lo logró... Fue una lucha sorprendente por la supervivencia, pero luego, desgraciadamente, el pequeño animal desapareció tras las mandíbulas, que se cerraron. Habíamos animado a aquella tortuga y nos entristeció al ver que no lograba salvase.

Abrimos el tiburón y encontramos 17 pequeñas tortugas, que constituyan su última comida.

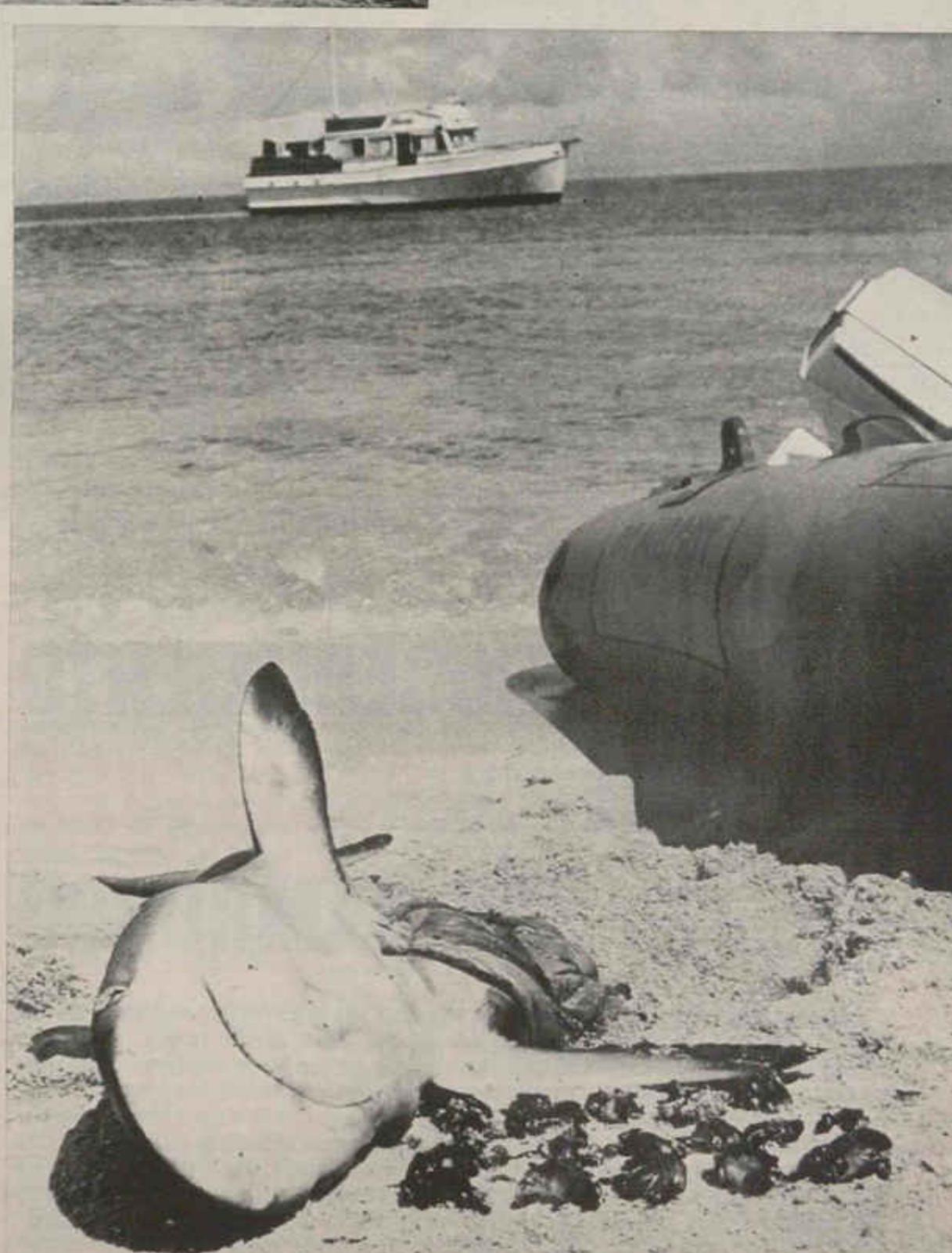
Al día siguiente la Naturaleza jugó otra mala pasada a las pequeñas tortugas. Una tormenta oscura se fue cerniendo encima de nuestras cabezas y una docena de tiburones balleneros se acercaron a la playa. Pronto descubrimos a qué se debía su repentina llegada.

Empezó a llover, el firmamento

estaba oscuro... como si fuera de noche, y la Luna enfrió la arena. Las pequeñas tortugas salieron de la arena creyendo que había llegado la noche, y al alcanzar el borde del agua, los tiburones casi embarrancaron en su avidez por tragárselas.

No vi una sola tortuga que escapara durante esa primera guardia, y Eva y Col se metieron en el agua para reunir a las supervivientes del segundo grupo. Las soltaron en libertad lejos de los tiburones. Estas tristes de la Naturaleza, a lo largo de los siglos, han dejado su huella en los tiburones. Se acercan a la playa esperando a los bebés cuando el firmamento tormentoso se oscurece.

Para nosotros, el sufrimiento de cualquier animal salvaje es algo detestable y el dolor de un animal un misterio insonable. Nuestros esfuerzos, en cuatro breves días en la isla Raine, para salvar a unas pocas tortugas madres y su progenie, equivalían poco más que a un gesto, pero si bien la isla Raine es un patético cementerio de tortugas, con sufrimiento por parte de estos animales de una magnitud que no se ve en ninguna otra parte... esa isla, a pesar de todo, devuelve al océano el mayor número de tortugas vivas que hemos visto nunca. ■

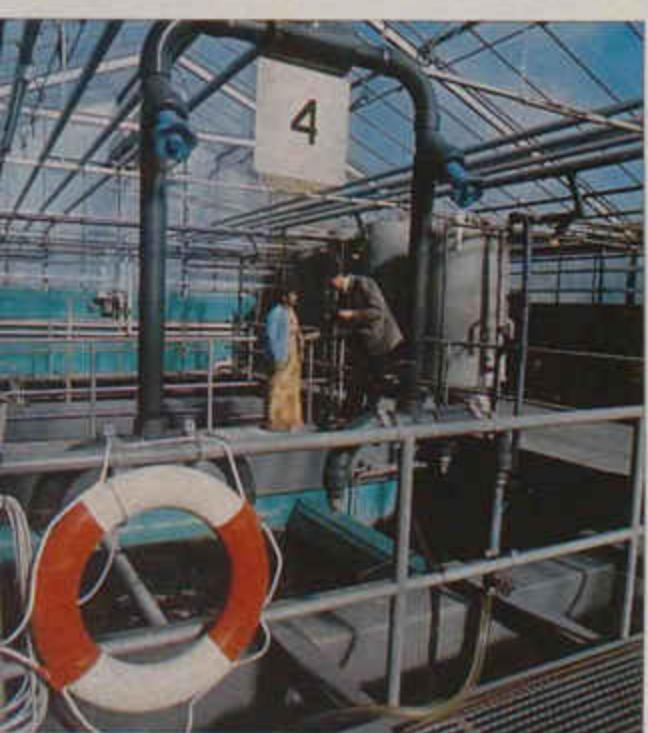




El doctor Christoph Meske, director de la sección exterior del Instituto Federal de Investigaciones Pesqueras de Hamburgo, en la cría de la anguila.



He aquí algunos colaboradores ante los acuarios con jóvenes carpas. En primer término, alimento seco para los peces.



Moderno y financiado por la Fundación Volkswagenwerk: el depósito clarificador. En segundo término vemos al doctor Meske con la investigadora doctora Gupta, de la India.



Desove en cualquier época del año: la doctora Gupta y su asistente, Sigrid Burmeister, preparan aquí una inyección en la hipófisis del pez.



También los trabajadores tienen en Ahrensburg buenas ideas: estos viejos recipientes de granos de café. Hoy contienen alimento seco para los peces.

## NUEVO PROCEDIMIENTO DE HIDROCULTURA EN HAMBURGO

En Hamburgo se está desarrollando un nuevo procedimiento de hidrocultura, en el seno de su Instituto Federal de Investigaciones Pesqueras, instalado en Ahrensburg. Los peces se alimentan con una especie de biberón, que contiene una papilla especial. Hay un sistema de circulación continua, por el cual el agua pasa a una clarificadora, es purificada, se calienta a la temperatura conveniente. El desarrollo de las especies, en estas condiciones, es asombroso: engordan tres veces más que las que se encuentran en viveros abiertos. Hasta ahora, las experiencias se han hecho con anguilas y carpas, pero las investigaciones continúan. Se busca cubrir la demanda de pescado que en un futuro no podrá atender la pesca marina.



Ha llegado la hora de alimentar las carnes de viveros.

## BILBAO

### LIMPIEZA DE LA RÍA

BILBAO.—Ha comenzado la fase más delicada de la elaboración del plan director de limpieza de la ría de Bilbao, con la intervención de nueve embarcaciones y once expertos ingleses, que estarán al frente de los trabajos de investigación.

Recientemente fue realizado un concurso para efectuar un estudio científico-técnico, que desembocará en la elaboración de este plan director. El concurso fue ganado por un grupo que presentó un equipo formado por Empolusa, con la colaboración de una serie de expertos ingleses, muchos de los cuales participaron en la ejecución de planes similares a éste destinados al Támesis y a otros estuarios del mundo entero.

La elaboración del plan comenzó en el mes de febrero, y se espera que esté totalmente terminado para el próximo mes de junio. Primeramente se ha efectuado el acopio de datos informativos respecto de la zona, así como en la investigación de todos los colectores de la parte del Gran Bilbao y el estudio detenido de todos los ríos afluentes que dan al Nervión. En estos momentos se ha llegado ya a la determinación del total de contaminación que va a parar a la ría.

A partir de ahora se inicia la fase más importante, consistente en la colocación de nueve embarcaciones en la ría, equipadas apropiadamente, en una extensión de catorce kilómetros, con el fin de establecer un modelo matemático de la ría que incluya tanto el movimiento hidráulico del sistema fluvial como la difusión de contaminantes. De esta forma se podrá saber lo que ocurrirá a lo largo de los catorce kilómetros, si se quita o añade un porcentaje de contaminación en cualquier punto.

Como preparación para esta fase decisiva, los técnicos están trabajando actualmente en la recogida de las mareas vivas. Y próximamente se dedicarán a la recogida de las mareas muertas.

### PESQUERO GUIPUZCOANO APRESADO EN FRANCIA

IRUN (Guipúzcoa).—El pesquero guipuzcoano "Luis Lerchundi", de matrícula de San Sebastián, acusado de estar faenando en aguas jurisdiccionales francesas a lo largo de Saint-Giron, ha sido apresado y conducido al puerto francés de Bayona.

Al mismo tiempo de ser apresado el "Luis Lerchundi" le ha sido decomisada toda la pesca que llevaba en su interior.



*Comatisa*

**ARMADORES BUQUES FRIGORÍFICOS -  
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -  
ESTIBADORES**

#### F L O T A

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

Cádiz: Puerto Santa María:  
Avda. Generalísimo, 2 Muelle comercial, s/n.  
Tels. 274650-274654 Tel. 86 27 93  
Cables: Comatisa Cables: Comatisa  
Telex: 76036 OSA Telex: 76036 OSA

## SAN SEBASTIAN

### DOS HOMBRES DE MAR GUIPUZCOANOS, EN SELLOS DE CORREOS



SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal).—Guipúzcoa ha vivido siempre de cara al mar. Esto no es ningún tópico, pues personas nacidas tierra adentro de nuestra provincia han sido excepcionales marinos, como Urdeneta, el cosmógrafo que enseña al mundo cómo se navega en el Pacífico, y Legazpi, que hace realidad la colonización filipina.

Pero esta vez están de actualidad dos guipuzcoanos que vivieron también de cara al mar, pero nacieron en la costa, en pueblos cercanos. Me refiero a Juan Sebastián Elcano, el primero que dio la vuelta al mundo, y Cosme Damián de Churruga, el investigador considerado en toda Europa y héroe de Trafalgar.

Y han estado de moda porque la Dirección General de Correos, a través de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, ha lanzado, dentro de la serie "Personajes 76", unos sellos postales con efigies y alusiones a Elcano y Churruga.

La emisión de ambos sellos tuvo lugar en San Sebastián, con una serie de actos que dieron realce al acontecimiento.

El día 28 de febrero se inauguraba una exposición filatélica de tema monográfico, dedicada al mar. En el acto inaugural, don Luis María Lorente, asesor filatélico de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, hacía la presentación de los dos sellos en cuestión. Al día siguiente comenzaban a circular, camino de los más diversos derroteros, las efigies de nuestros dos personajes, pues en el mismo lugar de la exposición se ponían a la venta los citados sellos y se

estampillaban con un mata sellos especial conmemorativo. Los muchos y buenos filatélicos propios y venidos de otros puntos "cazaban" la primicia para sus colecciones o las enviaban a los lugares más lejanos.

El día 4 de marzo se clausuraba la exposición y concluía el matasellos especial.

Tan destacada efemérides para Guipúzcoa y para el mar guipuzcoano merece que nos detengamos un momento siquiera en la exposición del sello dedicado a temas marinos. Unas magníficas colecciones excepcionalmente presentadas. En diversos paneles podían admirarse el mundo acuático, los barcos en los sellos, marcofilia de puertos, vascos, historia de la navegación, el mar en los sellos, marcas marítimas, historia de los buques de guerra, natación y deportes afines, vascos del siglo XVI en el Pacífico, marcas marítimas de barcos de guerra de los Estados Unidos, peces, etcétera.

Las colecciones eran propiedad de Julián Alonso, de Bilbao; Manuel Carrascosa, de Bilbao; Norberto Chiapuso, de San Sebastián; Pedro González Rábago, de San Sebastián; Andrés Grifoll, de Barcelona; Peregrino Gude, de Vigo; Julián Iglesias, de San Sebastián; Manuel Lago, de Vigo; Pedro López Porto, de El Ferrol; Alberto Mendoza, de Bilbao; José María Ortúondo, de Bilbao; Dolores Vila, de Vigo, y la colaboración especial del Museo Postal de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.

Con el motivo dicho se publicó un artístico folleto, que fue patrocinado por la Diputación de Guipúzcoa, que contenía diversos trabajos dedicados a Elcano y Churruga, a la filatelia y al mar.

La organización material corrió a cargo de la Asocia-

LA EMISIÓN CORRESPONDIENTE A  
ELCANO Y CHURRUGA SE REALIZÓ  
EN SAN SEBASTIÁN

ción Filatélica y Numismática de Guipúzcoa.

#### CINE DE LA NATURALEZA

En San Sebastián se han celebrado las IV Jornadas de Cine de la Naturaleza. Proyecciones, conferencias, coloquios. Naturalmente, tratándose de la Naturaleza, no podía faltar el mar. Díralo que hasta tuvo preponderancia.

Podría realizarse una larga crónica detallando lo mucho que se dijo y lo bueno que pudo verse en las pantallas.

Pero recogeremos algo que pudiera parecer más sencillo y, sin embargo, no deja de ser instructivo y alegre.

Con motivo de las Jornadas de Cine se montó una magnífica colección de sellos, vitolas, conchas, monedas..., con temas de la Naturaleza. Y allí estaba el mar, en las monedas y en los sellos, en las vitolas de los cigarrillos puros.

Pero una de las secciones de la exposición mostraba conchas, caracolas, corales, etcétera, y perfectamente clasificados podían verse volutas, strombus, murex, pteroceras, cypracas, el "Conus geographus"... La Casa Beira, que es la que mostraba tan interesante colección,

con el fin de inculcar la afición al tema en los niños, organizó un concurso que consistía en completar los nombres técnicos de ocho piezas colocadas en sus respectivas vitrinas. Entre los muchachos que ganaron el certamen se sorteaban libros en color que trataran de conchas y una colección, también expuesta, iría a parar a uno de los colegios de San

Sebastián o de la provincia cuyos alumnos hubieran participado en el certamen.

La exposición constituyó un éxito.

#### TIBURONES EN EL PUERTO

Es verdad, pero no hay por qué asustarse. A finales del mes de marzo fueron

descargados en el puerto de San Sebastián un nutrido número de marrajos y tiburones zorros capturados por un barco de nuestra flota. Los bichos fueron rápidamente vendidos al precio de 112 pesetas kilo. Los periódicos de la ciudad se hicieron eco de la noticia, y con tal motivo se publicaron diversos artículos de carácter científico.

Así, el prestigioso biólogo don Miguel Ibáñez hacia las correspondientes aclaraciones al marrajo y al tiburón zorro.

Decía, entre otras cosas:

"El marrajo ('Lamna nasus Bonnaterre') es un tiburón de color gris oscuro con vientre más blanquecino; vive desde el Atlántico Norte hasta Sudáfrica; llega a medir tres metros, con un peso aproximado de 200 kilos. Es pelágico, gran nadador, vive en pequeños grupos y es sumamente voraz; en ciertas regiones se capture para aprovechar su hígado (para extraer aceite) y su carne salada se consume como alimento. Se captura con palancras y ocasionalmente con artes de arrastre".

"El tiburón zorro ('Alopias vulpinus Bonnaterre') habita en aguas templadas y cálidas de todo el mundo; va en bandadas y su nombre hace referencia a su inteligente forma de capturar sus presas: la bandada, cuando encuentra un banco de peces, se despliega a los lados y, agitando su enorme cola, actúa como un perro pastor, logrando que el banco de peces se concentre; entonces, todos a la vez, los tiburones zorros atacan, produciendo auténticas carnicerías en dichos bancos". ■

JAVIER DE ARAMBURU.

# VIII REUNION DE LA COMISION PERMANENTE DE PESCA DEL MEDITERRANEO

## LA COMERCIALIZACION, PROBLEMA FUNDAMENTAL

- ESTUDIOS SOBRE PESCA DE CERCO, ARTES MENORES Y LIMITACION DEL ESFUERZO DE PESCA DE ARRASTRE.
- PROPUESTAS SOBRE PESCA DEPORTIVA.

FUENGIROLA (Especial para "Hoja del Mar").—En la nueva Casa Sindical, sede de esta VIII Reunión, se han desarrollado las jornadas de trabajo a lo largo de los días 6 al 8 de abril, con nutrida asistencia de representantes de los pescadores del litoral mediterráneo, señores comandantes militares de Marina vocales de la Comisión y representaciones de los Institutos de Investigaciones Pesqueras y Español de Oceanografía.

La sesión de apertura fue presidida por el delegado provincial de Sindicatos, don Miguel Angel del Río y del Rosal; subdirector general de Pesca Marítima, don Juan Serrano Pizarro; comandante militar de Marina de Málaga, don Saturnino Suanzes Suanzes; secretario del Sindicato Nacional de la Pesca, don Carlos García Loygorri; delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Felipe Peña Vázquez; presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, don Manuel Villalta Ortiz; alcalde de Málaga, don Cayetano Utrera Ravassa; secretario de la Comisión Permanente, don José Masip Cosin, y don Pedro Suau, biólogo del Comité Técnico.

Fue dada la bienvenida a los asistentes, haciendo votos por un planteamiento de los problemas pesqueros en franco diálogo, con las miras puestas en el interés general. Asimismo se agradeció la hospitalidad de la provincia de Málaga, representada por Fuengirola, magnífico exponente de la luz, colorido y espíritu cosmopolita de la Costa del Sol, cuyos problemas pesqueros, con los del resto del litoral, se iban a debatir.

### LAS SESIONES

La reunión, en jornadas de mañana y tarde, se ha desarrollado en animados debates y en ocasiones se ha recurrido a la votación entre las representaciones provinciales para conocer un criterio mayoritario. Las Cofradías Sindicales de Pescadores han hecho conocer en casos concretos sus puntos de vista sobre los temas puestos a discusión.

En resumen aparte figuran los acuerdos adoptados.

Como observadores han asistido don César Otero Valcárcel, secretario de la Comisión Permanente de Galicia, y don Pablo Villanueva, patrón Mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores de Algeciras, ex procurador en Cortes por los pescadores.

La sesión de clausura estuvo presidida por el señor director general de Pesca Marítima, don Víctor Moro Rodríguez, y el señor gobernador civil de Málaga, don José González de la Puerta, con las autoridades del acto de apertura: delegado provincial de Trabajo, don Manuel Enciso Berdejo; presidente de la Diputación Provincial, don Francisco Cabeza López, y alcalde de Fuengirola y presidente de la Comunidad de Municipios de la Costa del Sol, don Clemente Díaz Ruiz.

### DIRECTOR GENERAL DE PESCA MARITIMA

Don Víctor Moro, en el discurso de clausura de esta VIII Reunión, manifestó que España tiene que decidir si ha de continuar siendo un país pesquero, y elegir entre mantener un sector de gran importancia humana, social y económica para el país, con altos suministros de productos del mar, o convertirnos en importadores de pescado.

Informó que el Gobierno, en su Consejo celebrado en Sevilla, cohació un completo informe sobre la problemática del sector pesquero, y el ministro de Comercio ha indicado que se han dado instrucciones para las

medidas necesarias para un relanzamiento, incidiendo principalmente en la comercialización, que permita regular la oferta y defender los precios en primera venta, uno de los problemas fundamentales en estos momentos en el sector.

Con respecto a la vigilancia en la pesca dijo que se espera poder disponer en un próximo futuro de las unidades precisas, si bien a la vista del desarrollo de las sesiones está en el ánimo de los pescadores la necesidad del respeto a las normas que defienden las pesquerías.

Resaltó la importancia de la investigación que se lleva a cabo en los Institutos Español de Oceanografía y de Investigaciones Pesqueras, destacando la incidencia de la investigación aplicada.

Abordó los problemas de la contaminación en el Mediterráneo, exponiendo los trabajos que se están realizando y en la confianza de que la pesca seguirá siendo lo abundante que los pescadores desean.

Antes de la sesión de clausura, el señor director general hizo unas manifestaciones a la prensa aludiendo a los tres problemas principales de la pesca española actualmente: extensión de sus aguas jurisdiccionales por terceros países, problemas de comercialización derivados del sistema arcaico de subasta a la baja en lonja y circuitos comerciales y regulación de la pesca y de la flota en la plataforma continental, cuya renovación es necesaria.

### DISTINCION AL ANCIANO PESCADOR DON GABRIEL LIMA HARO

En la misma clausura se efectuó la imposición, por el señor director general de Pesca Marítima, de la medalla al Mérito en el Trabajo, en su categoría de oro, al anciano pescador don Gabriel Lima Haro, que estaba acompañado por sus familiares.

La emoción por las sentidas palabras de don Víctor Moro y los afectuosos aplausos de los asistentes, que llenaban por completo la sala, quedó reflejada en su enjuto rostro, curtido por las mareas de una vida a bordo sin un día de desenrole.

### COLOQUIO SOBRE EXPERIENCIAS

El señor Suau, del Instituto de Investigaciones Pesqueras, expuso las recomendaciones del Comité de Regulación de Recursos del Consejo General de Pesca del Mediterráneo, en su sede de la FAO, en Roma, sobre recursos marinos y tendencia en los mallajes para las artes.

Por las representaciones de Málaga, Almería y Baleares se informó sobre experiencias de pescas en el talud, limpieza de depredadores, obstáculos para la pesca, posibilidad de poblaciones de gamba, con intervenciones del señor Oliver, subdirector del Instituto Español de Oceanografía, y el señor López Gómez, de Pesqueras.

Ha sido propuesta como sede de la IX Reunión la ciudad de Tarragona, que sabrá dar cumplido final a este primer periplo por

## RESUMEN DE LOS ACUERDOS

Leída el acta correspondiente a la VII Reunión, es aprobada por los asistentes. Seguidamente se pasa a la consideración de los puntos propuestos por la Secretaría.

### ESTUDIOS DEL ANTEPROYECTO DEL REGLAMENTO DE PESCA CON ARTES MENORES (BETA, TRASMALLO Y BOLERO)

Se aprueban las propuestas, con las siguientes modificaciones:

**Trasmallos.**—Se fija la altura máxima en 3 metros en lugar de 1,5 metros.

En la excepción para la pesca del salmonete se acuerda que sean 14 mm. la longitud de la malla en lugar de 13 mm.

**Zonas de pesca.**—Se acuerda que las excepciones para esta pesca sean determinadas en su totalidad por las autoridades de Marina en colaboración con las Cofradías de Pescadores.

**De los barcos.**—Se propone fijar el tonelaje de estos barcos una vez recibidas las sugerencias razonadas de los distintos Sindicatos o Federaciones de Cofradías; después de ello, la Dirección General de Pesca procederá en consecuencia, previos los estudios en curso, sobre barcos idóneos para cada modalidad de pesca.

### COMENTARIOS SOBRE LA ESTADISTICA

Leído el comentario sobre la estadística, la Comisión se hace cargo de la situación de la pesquería, que pone de manifiesto la necesidad de limitar el esfuerzo de pesca en la pesca de arrastre en razón del estado de sobrepesca de la misma.

En la pesca de cerco se resalta la necesidad de no aumentar el esfuerzo de pesca, si bien las razones en este caso son de índole económica y no biológica.

### ESTUDIO DE UN PROYECTO DE REGLAMENTO PARA LA PESCA DE CERCO

Se aprueba con las siguientes aclaraciones y modificaciones:

**1.º Zona.**—Que se fije el límite oriental de la pesquería.

**2.º Embarcaciones.**—No se acepta el porte propuesto de 35 toneladas de registro bruto, por considerarlo no rentable. Cada una de las provincias señala un posible tonelaje mínimo exigible, y la Presidencia, tomada nota, resuelve que queda pendiente de resolución en base a los estudios en curso mencionados anteriormente.

**3.º Artes.**—El tema sobre la dimensión de las mallas suscitó opiniones diversas, por lo cual, previo informe de la asesoría, se llega a la propuesta de fijar la longitud de las mallas en 7 milímetros de lado del cuadrado y aumentar a 35 milímetros la profundidad de la zona vedada permanentemente. Sometida a votación esta propuesta, se acuerda por mayoría su aprobación, con la objeción de Marbella, en el sentido de que la zona donde ellos trabajan reúne condiciones diferentes al resto, por cuanto no se dan allí los ejemplares pequeños, y pide que no se les aplique esta resolución. Queda pendiente de un posterior estudio.

**4.º Luces.**—La única objeción manifestada a la propuesta se refiere al número de botes, por cuanto se señala la conveniencia de permitir que en el caso de la utilización de gas propano, se permita el uso de dos botes; ante la disparidad de criterios, si bien la gran mayoría se manifiestan contrarios a esta proposición, la Presidencia decide tomar nota de la misma y dejarla para estudio y resolución por parte de la Dirección General de Pesca Marítima.

**5.º Especies protegidas.**—Por mayoría se adopta el acuerdo de que, en atención a la nueva veda fijada, no se admite porcentaje alguno de ejemplares de tallas inferiores a las reglamentarias.

**6.º Licencias de pesca.**—Se aprueba la propuesta con la recomendación de que se tenga en cuenta la especial situación de los barcos polivalentes y de aquellos que actualmente están pescando en aguas conflictivas.

**7.º Medidas complementarias.**—Se modifica la redacción, sustituyendo la expresión "nivel de intensidad del esfuerzo de pesca" por "nivel de rentabilidad económica".

**8.º Normas transitorias.**—En cuanto se refiere a los equipos, se acuerda que figure expresamente un plazo de seis meses a un año para la puesta en vigor de lo dispuesto en la norma 3.º punto 4, y se suprime momentáneamente de este Reglamento todo lo concerniente al "arte mosca", para que, con mayor aportación de datos, se proceda a la redacción de un Reglamento que regule el ejercicio de la pesca con este arte.

**9.º Paradas.**—Puesta a debate una propuesta presentada por Alicante, en el sentido de unificar las paradas en todo el litoral fijándolas en los días sábado y domingo, es aprobada con los votos en contra de las provincias de Gerona, Granada y Málaga. Las de Valencia y Tarragona dan su consenso, con la salvedad de parar viernes y sábados.

### COMENTARIOS A LA O. M. DE 30-VI-75 SOBRE ORDENACION DE PESCA DE ARRASTRE

Leída por el secretario la Resolución que complementa la Orden Ministerial, se decide únicamente rogar a la Presidencia que tenga en cuenta en el apartado 3.1 los derechos que asisten a los barcos polivalentes construidos al amparo del crédito oficial.

### MODIFICACIONES AL REGLAMENTO DE PESCA DEPORTIVA

Informada la Comisión de la propuesta del Sindicato de Baleares y tras una breve exposición resumida de la misma, se decide proponer a la Administración un proyecto de Orden Ministerial que contemple las normas vigentes de mayor conflictividad. Se señalan como las de más urgente necesidad:

Reducir a 5 kilogramos en varias piezas o a una sola pieza, aun cuando excede de dicho peso, el tope que se señala en el artículo 11 del actual Reglamento.

Señalar los aparejos permitidos, que serán exclusivamente el curricán, el volantín y la caña con sedal de un solo anzuelo (artículo 2.º, letra a).

Prohibir el uso de la luz artificial para la pesca deportiva.

### RUEGOS Y PREGUNTAS

**1.º** Por las provincias que utilizan el arte de marraja se propone que se anule la veda por ellas solicitada, toda vez que la experiencia obtenida hasta el presente ha sido negativa.

**2.º** Se insiste una vez más en la necesidad de una mayor jerarquía para la administración de la pesca, apuntando la posibilidad del rango de Subsecretaría.

**3.º** Se insiste igualmente en la necesidad de una vigilancia en mar y en tierra, hoy prácticamente inexistente.

**4.º** Se propone por la provincia de Gerona que se considere por la Administración la posibilidad de instar al Instituto Social de la Marina la reducción del porcentaje de cuotas a pagar por accidente, en atención al menor número de días que se faenan.

**5.º** Se somete a la atención de la Secretaría la conveniencia de iniciar estudios de comercialización de la pesca.

**6.º** Se insiste en la necesidad de potenciar el Comité de Pesca.

Por último, se pide conste en acta el agradecimiento de la Comisión al director general de Pesca por la labor desplegada y los hitos conseguidos en el breve tiempo que lleva en el cargo.

Igualmente se propone conste en acta el agradecimiento de la Comisión al ex director general, señor De Manuel y Piniés, por el interés, el tesón y la dedicación rendidos al servicio de la pesca.

Se fija la ciudad de Tarragona como sede de la próxima Reunión, reiterado el ofrecimiento por parte de la representación de aquella provincia. ■

las capitales mediterráneas desde que, en 1970, se celebrara la Conferencia para la Ordenación de la Pesca en el Mediterráneo, en Castellón, que dio lugar a la creación de esta Comisión Permanente y su Comité Técnico. ■ **LUIS MILLAN ROCA.**

## TARRAGONA

### PENSIONISTAS DEL I.S.M. A "LA PASIÓN DE ULLDECONA"

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—Patrocinada por el Instituto Social de la Marina a través de la Delegación Provincial en Tarragona, se ha celebrado una excursión de pensionistas del Régimen Especial del Mar a la vecina localidad de Ulldecona para asistir a la representación del drama sacro de la Pasión del Señor.

Los excursionistas formaron dos grupos: uno, de San Carlos de la Rápita, y el otro, que partió de la cercana playa de Las Casas de Alcanar, con un total de 90 personas.

"La Pasión de Ulldecona", así titulada por comprender el esfuerzo de todo un pueblo, es una escenificación en base a antiguos manuscritos hallados en el Archivo Parroquial y se viene representando desde 1955. Sus actores, muchos de ellos trabajadores del campo, intervienen en las representaciones año tras año, y la masiva asistencia de espectadores que en cada temporada se registra es el mejor exponente de la importancia alcanzada, que se extiende a todos los ámbitos del país. Ha sido declarada obra de interés turístico nacional e incluida en los Festivales de España. ■ L.M.R.

## CAMBRILS

### SE HUNDE LA ESCOLLERA DEL PUERTO

TARRAGONA.—Se ha hundido en el mar parte del brazo derecho del puerto de Cambrils, en la zona de la escollera de Poniente.

Hace ya meses que se percibía el peligro de este hundimiento, ya que el pavimento se había cuarteado al inclinarse hacia el mar unos 30 metros de los bloques de cemento que forman parte de la pared y sostén de la zona practicable de la escollera.

Al ver esta inclinación, las autoridades cambrilenses comenzaron a realizar gestiones ante el Ministerio de Obras Públicas, y en vista de que no recibían contestación y de que el peligro era cada vez más inminente, una comisión, presidida por el alcalde, se trasladó a Madrid, donde se entrevistó con el director general de Puertos.

Semanas después, el director general giró una visita a Cambrils, percatándose sobre el terreno de la gravedad del mal y del peligro inminente de derrumbes, y prometió efectuar las obras necesarias para la consolidación y defensa del muelle de forma inmediata. ■

## BENICARLO

### COMIENZA LA VEDA VOLUNTARIA

BENICARLO.—Los pescadores de Benicarló, al igual que los de los restantes puertos de la provincia, han iniciado una veda voluntaria de dos meses, durante los que se abstendrán de salir a faenar para propiciar el repoblamiento de las especies.

Las embarcaciones han empezado a ser desmontadas para proceder a su revisión y limpieza, y algunos de los miembros de sus tripulaciones, aprovechando su inactividad hasta el próximo 15 de junio, en que terminará la veda, se han incorporado a las faenas de construcción en algunas obras de los alrededores. ■

## VALENCIA

### SOLUCION PARA LOS VERTIDOS DE LA FORD

VALENCIA.—La Comisión Provincial de Servicios Técnicos de Valencia decidió la solución más práctica, viable y rápida para el vertido de aguas de la factoría de automóviles Ford-España, sita en la localidad de Almusaferes.

Dichos vertidos habían suscitado vivas polémicas en las últimas semanas, dado que al no estar realizados los colecto-

res oportunos, era necesario efectuar aquéllos en una acequia que desemboca en la Albufera, a lo que se oponían numerosas entidades, temiendo una agravación de la contaminación del lago.

De las cinco fórmulas consideradas viables, ha sido aceptada como más oportuna la que conducirá las aguas hasta el mar, paralelamente a la autopista y por bajo de su zona de servicios.

En el estudio se indicaba que esta obra podría ser realizada en el plazo de tres o cuatro meses; sin embargo, debido a que esa zona de servicios se encuentra actualmente en obras, la construcción de dicho emisario —subterráneo y paralelo a la autopista— podría quedar culminada en poco más de un mes, por lo que su puesta en marcha se adelantaría muchísimo. ■

## CARTAGENA

### LINEA MARITIMA CON EL GOLFO PERSICO

CARTAGENA.—Se ha inaugurado una línea marítima regular de transporte de mercancías, que unirá mensualmente el puerto de Cartagena con el golfo Persico.

El buque que cubrió el trayecto inaugural fue el "Santa Isabella", construido este mismo año en Brasil, que enarbola pabellón de Singapur. Cargó en este puerto 1.200 metros cúbicos de mercancías, que equivalen a 1.600 toneladas de calzado, conservas, lavadoras, frigoríficos, zumos, caramelos, concentrados de tomate y otras mercancías.

El puerto cartagenero se incluye así en el recorrido europeo con destino a la creciente demanda del mercado árabe. ■

## MALAGA

### REUNION DEL CONSEJO ESPAÑOL DE USUARIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO

MALAGA.—El Comité Ejecutivo del Consejo Español de Usuarios del Transporte Marítimo, entidad que funciona bajo los auspicios del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación (CSE), ha mantenido una reunión en esta ciudad para someter a estudio diversos temas relacionados con el sector.

Los principales temas abordados en la reunión fueron las circunstancias del transporte marítimo por línea regular con el Caribe y América Central, al objeto de que la mercancía española se beneficie al máximo en lo que al ahorro de divisas se refiere, y la próxima constitución de un grupo mixto que agrupe representaciones navieras, conferencias o no, y usuarias, a fin de agilizar sus reciprocas relaciones.

Se estudiaron asimismo en la reunión la existencia de ciencias campañas de presión de fletes a la baja, que pueden afectar a medio plazo las condiciones básicas sobre las que se asienta toda la actividad naviera conferenciada del continente europeo, y la pretensión de algunos países marítimos de ejercer un control sobre los fletes de entrada en sus puertos, lo que es interpretado como un obstáculo al normal desenvolvimiento del tráfico marítimo internacional. ■

## ALGECIRAS

### NUEVO "FERRY" CON CEUTA

ALGECIRAS.—El "Monte Contes", un modernísimo "ferry" capaz de transportar 750 pasajeros y 250 automóviles, entrará en servicio a partir del día 1 de junio entre Algeciras y Ceuta, con lo que esta línea regular marítima recibirá un auténtico refuerzo en la época estival.

Puede decirse que con este buque las largas colas y las consiguientes demoras para el paso del Estrecho no se producirán.

El "Monte Contes" es un buque especialmente diseñado para esta clase de transportes.

La empresa armadora es la Naviera Aznar, que inaugura

así una nueva línea en las ya establecidas desde otros puertos españoles, especialmente en el continente africano.

En principio, el "Monte Contes" realizará tres viajes completos al día entre Algeciras y Ceuta, invirtiendo una hora en cada travesía del Estrecho. ■

## ALMUÑECAR

### TURNO DE VACACIONES

(REDACCION).—Del 27 de marzo al 10 de abril se ha celebrado en Almuñécar (Granada) el III Turno de Vacaciones, organizado por el Instituto Social de la Marina, para trabajadores de la mar y sus esposas.

Al mismo asistieron 82 personas —pensionistas en su mayor parte— procedentes de las provincias marítimas de Cartagena, Sevilla, Cádiz, Almería, Huelva y Málaga. ■

## TARIFA

### EL FARO, MODERNIZADO

TARIFA.—Técnicos de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas han procedido a la modernización del faro de Tarifa, el cual tiene una utilización muy importante para la navegación a través del estrecho de Gibraltar, cuya vía marítima está considerada como una de las más concurridas del mundo.

La obras de esta modernización, que han durado varios meses, han consistido en dotar al faro de un mejor equipo técnico, entre el que destaca una moderna linterna con montantes de forma helicoidal y cristales poligonales nuevos, así como un sistema de rotación accionado por motores eléctricos automáticos y el peso motor con resorte igualmente automatizado.

También ha sido de nueva creación el torreón, que con una terraza exterior circundando la linterna, da al edificio un mayor realce y belleza, a la vez que permite una panorámica visual más completa hacia todos los frentes.

Estas mejoras, unidas al radio-faro ya existente, una sirena eléctrica para señales de niebla, luz de los cabezos y baliza de radar, ofrecen ya un conjunto con las precisas condiciones técnicas para la navegación a través del estrecho de Gibraltar totalmente asegurada de forma permanente tanto de día como de noche y en cualesquier condiciones atmosféricas. ■

## CADIZ

### PESCADOR DESAPARECIDO EN LA MAR

CADIZ.—El pasado día 23 de abril, en aguas de Canarias, desapareció de la embarcación "Mar Blanco", de esta localidad, el tripulante Manuel País Garrido, que se encontraba faenando a bordo de la misma.

El señor País Garrido, de cuarenta años de edad, estaba casado y tenía tres hijos. ■

### EL "CASTILLO DE SALVATIERRA" PUESTO A FLOTE

MADRID.—El petrolero de 260.000 toneladas de peso muerto "Castillo de Salvatierra" ha sido puesto a flote en el nuevo dique de construcción de la factoría de Puerto Real de Astilleros Españoles.

El "Castillo de Salvatierra" es el primero de los dos petroleros gemelos que Astilleros Españoles ha contratado con la empresa nacional Elcano. Tiene 331 metros de eslora, 55 de manga, 27 de puntal y 20 de calado.

El primero de los petroleros construidos en estas instalaciones, "Aragón", de 236.000 toneladas de peso muerto, ha realizado ya sus pruebas oficiales. Este buque fue construido para Fletamentos Marítimos S. A. (Marflet) y tiene 329,9 metros de eslora, 51 de manga, 26,18 de puntal y 20,31 de calado. ■

## EXPOSICION DE MAQUETAS NAVALES

SEVILLA.—Un total de 77 piezas integran la exposición de maquetas navales en botellas presentada por José María Fuentes Labrador en los salones de la exposición permanente de la Empresa Nacional de Artesanía (Artespaña) en esta ciudad.

Las piezas expuestas están realizadas en el interior de los más diversos tipos de recipientes (botellas normales, matracas, bombillas, lámparas, pipetas e incluso un libro) y son de muy variados tamaños.

La más pequeña de todas ellas está llevada a cabo dentro de una bombilla de linterna y tiene un tamaño de 2 milímetros, mientras la mayor, dentro de un botellón, es un velero construido con un total de unas 1.900 piezas. ■

## HUELVA

### MARINERO DESAPARECIDO EN AGUAS ANGOLEÑAS

HUELVA.—Un marinero ha desaparecido en el incendio de un barco con base en Huelva, según noticias llegadas hasta esta ciudad.

Se trata del marinero Manuel Estanca Falque, de veintiséis años, casado y natural de Vigo.

Manuel Estanca formaba parte de la tripulación del barco congelador "Euskalerría", con base en Huelva, que se incendió en aguas de Angola.

El resto de la tripulación del "Euskalerría", integrada por unos 20 hombres, fue auxiliada y recogida por otras embarcaciones, que trasladaron a los tripulantes del barco sinistrado hasta Luanda, donde se hallan en perfecto estado.

Por el momento se desconocen las causas del siniestro y la cuantía de las pérdidas materiales ocasionadas por el mismo. ■

## LAS PALMAS

### EL "JUANTONO" RESCATA A VEINTI-CUATRO MARINEROS MARROQUIES

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Los 24 tripulantes del pesquero marroquí "Yamboue", que naufragó en la costa del Sahara, cerca del lugar conocido por Punta Nanza, han sido rescatados por el pesquero canario "Juanton".

El "Juanton" arribó al puerto de Las Palmas y los naufragos del "Yamboue" han quedado alojados en la Casa del Marino sin novedad, en espera de ser repatriados. ■

## LANZAROTE

### SOLUCIONADO EL PROBLEMA DE LA FLOTA CORVINERA

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Ocho unidades, de las 35 que componen la flota corvinera lanzaroteña que faena en aguas de Mauritania, han salido hacia el puerto africano de Nouadhibof, al resolverse el problema que había obligado a estos barcos a un paro forzoso desde hace varios meses.

En adelante se les pagará en el mercado tres pesetas por kilogramo de corvina, en lugar de 1,25 pesetas que se les pagaba hasta ahora; además, los armadores podrán vender tanto la corvina como otras especies, a las empresas que ofrezcan mayores precios, modalidad que no regía en las anteriores campañas, con el consiguiente perjuicio económico.

Se espera que en los próximos días se hagan a la mar con rumbo a Mauritania los barcos restantes, y tanto armadores como tripulantes están reconocidos al director general de Pesca, Víctor Moro Rodríguez, por sus gestiones a favor de un problema que data de varios años atrás. ■

## LA SITUACION DEL "BANCO PESQUERO" SAHARIANO ES CAOTICA

*En el "Diario de Las Palmas" apareció el pasado mes un interesante trabajo, firmado por José Henríquez, sobre la situación del "banco pesquero" sahariano tras la descolonización española. Del mismo ofrecemos a continuación a nuestros lectores un resumen:*

"La situación en el 'banco pesquero' sahariano se ha vuelto caótica", han declarado a "Diario de Las Palmas" en medios del sector de armadores de buques de pesca de nuestra provincia, donde aseguran que desde que España ha culminado su retirada del Sahara Occidental se ha agravado el expolio —no puede calificarse de otro modo— que flotas de distintos países han llevado a cabo, con mayor o menor intensidad, según épocas, desde hace varios años.

De hecho, después de la firma en Madrid del Pacto Tripartito entre España, Marruecos y Mauritania se ha producido un descontrol en cuanto a los buques pesqueros que faenan en aquellas aguas, actuando cada cual 'según su libre albedrío', según se afirma en los citados círculos, que señalan en particular a las flotas rusa, japonesa y coreana como las que más se aprovechan de esa situación.

En cuanto a la actitud de Marruecos, parece que Rabat ya tiene suficientes problemas en sus fronteras con Argelia como para crearse otro foco de tensión en aguas del Sahara. Siempre según las suposiciones de nuestros comunicantes, las autoridades marroquíes no tomarán cartas en el asunto hasta tanto se establezca con España las condiciones de explotación del banco sahariano.

**'Las negociaciones'** —según el gerente de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca— se llevarán a nivel de la Administración de los tres países, pero la Dirección General de Pesca de España será asesorada privadamente por una comisión de armadores de los principales puertos pesqueros cuyas flotas operan en aguas marroquíes y saharianas, como son los de Las Palmas, Lanzarote, Cádiz y Huelva'.

Hasta ahora, sin embargo, y pese al tiempo transcurrido desde la firma del Pacto Tripartito de Madrid, no se ha facilitado a los armadores españoles ningún dato concreto sobre las premisas que en relación con los convenios a negociar se acordaron en aquellas conversaciones, según afirma don Germán Álvarez, pero parece ser que tal base de partida existe. Lo único que ha

trascendido al respecto es la posibilidad de que los barcos españoles faenen en el banco sahariano durante los próximos cinco años sin pagar canon alguno.

**'Lo ideal'** —nos han señalado varios armadores de Las Palmas— es que la libertad de pesca que hasta ahora tuvimos en el banco sahariano se prolongará indefinidamente; pero ya que será imposible que así suceda, hemos remitido al director general de Pesca un informe en el que le planteamos aquellos puntos cuya defensa consideramos indispensables para salvaguardar los intereses de la flota canaria'.

La impresión general que hemos podido recoger es que la situación actual en el 'banco sahariano' es totalmente anómala. Esta inquietud ha motivado que algunos armadores, a título privado, hayan establecido conversaciones con las autoridades marroquíes en un intento de esclarecer un panorama que estiman harto confuso. Otros armadores han llegado incluso más lejos, pues, ateniéndose a la crítica situación que sigue planteada en torno al futuro del Sahara Occidental, han contactado también con dirigentes del F. Polisario en un afán de no ser cogidos por sorpresa ante la posible configuración de un Estado saharaui. La proclamación de la República Democrática Saharaui es un dato a tener en cuenta.

A la confusión reinante por una y otra causa ha venido a sumarse en las últimas semanas el resultado —aún secreto pero ya conocido parcialmente en ciertos círculos— de las conversaciones que en Casablanca mantuvieron recientemente representantes del Instituto Español de Oceanografía y las autoridades marroquíes sobre delimitación y localización de bancos de pesca. Al decir de los armadores, las conclusiones son contraproducentes en principio para sus intereses. **'No será fácil la negociación de esos convenios pesqueros'** —nos han confesado algunos armadores—, pues el tema ofrece múltiples aristas que deben ser limadas en el transcurso de las conversaciones a sostener en Madrid próximamente, si no se desea agravar aún más la situación de las flotas españolas afectadas". ■

## EN EL HUNDIMIENTO DEL PESQUERO "HERMANOS MARTINEZ"

### LOS LADRIDOS DE UN PERRO SALVARON A LA TRIPULACION

ARRECIFE DE LANZAROTE.—"El insistente ladrillo lastimero del perro evitó que la catástrofe fuese mayor", ha dicho a Cifra Isidoro Julián Sempere, patrón del motopesquero "Hermanos Martínez", que en la noche fue abordado por un buque mercante desconocido, que luego se dio a la fuga.

La tripulación fue puesta a salvo en el puerto de Lanzarote

pero se hundió a la entrada del mismo.

"Fue gracias al perro —manifestó el patrón—, que era un pastor alemán, que no hacía más que ladrar nerviosamente, de forma lastimera, e hizo que me diera cuenta de que algo malo ocurría. Me di cuenta entonces de que era inminente el

abordaje del barco por otro buque que se nos echaba encima, y pude maniobrar marcha atrás, que si no nos hundimos todos".

El patrón continuó su relato diciendo que fueron embestidos por el amurra de babor, que se abrió una vía de agua, que se rompió el mástil y se destrozó la radiotelefonía, por lo que no pudieron lanzar ningún SOS.

El señor Sempere señaló también que habían lanzado varias bengalas de socorro, y

que a pesar de que habían pasado varios buques por la zona, nadie les había prestado auxilio hasta que fueron ayudados por el mencionado buque israelí.

El pesquero "Hermanos Martínez" era propiedad del patrón señor Sempere y no estaba asegurado.

Preguntado por la suerte del pastor alemán, dijo que suponía que se habría ahogado seguramente al hundirse el barco, pero que esperaba que le hubiesen recogido. ■

En las primeras horas de la madrugada del dia 13 de abril llegaron al puerto de Las Palmas los pesqueros "Pevegasa II" y "Chocomaro", que habian sido apresados por una patrullera mauritana. Por vía aérea llegaban tambien 32 tripulantes de las dotaciones de otros buques que aún se encontraban retenidos en Nouadhibou. En la fotografía, estos últimos a su llegada a la Casa del Marino de la capital grancanaria.

## YA HAN REGRESADO A ESPAÑA, SIN NOVEDAD

# CINCO PESQUEROS RETENIDOS EN MAURITANIA

"Aquellos fueron una amarga experiencia, una pesadilla". Con estas palabras inicia don José Antonio Ferreiro Pérez, capitán del pesquero "Alvarez Entrena Diecisiete", el relato de su retención en Mauritania, tras haber sido apresado su barco.

"Todo comenzó alrededor de las doce de la noche del pasado 21 de marzo, a 32 millas de Mauritania y, por lo tanto, fuera de aguas jurisdiccionales. Mi barco fue abordado por una lancha patrullera mauritana. No fueron nada explícitos. Me indicaron que debía abandonar rápidamente la embarcación y fui conducido hasta Nouakchott. Allí examinaron minuciosamente la documentación de la embarcación".

Agrega después que desde allí fue conducido a Nouadhibou: "Fueron trece horas de viaje en una lancha, soportando una tromba de agua. Llegué empapado. La comisaría estaba repleta de polisarios y decidieron trasladarme al hotel de la población, que en realidad era una pensión de mala muerte".

Cuenta el señor Ferreiro Pérez cómo le alojaron en una habitación de dos metros y medio por uno y medio: "Era una pocilga, que se encharcaba en cuanto caían cuatro gotas". Y



añadió que los zapatos que llevaba puestos cuando regresó a España no eran suyos, pues los propios le quedaron destrozados a causa del agua.

El capitán del "Alvarez Entrena Diecisiete" relató que en una ocasión llegaron a maltratarle y que los guardianes le pedían dinero a cambio de garantizarle algunas comodidades.

### CIENTO CINCUENTA PESCADORES

A primeros del pasado mes de marzo, cerca de ciento cincuenta pescadores españoles fueron apresados por las autoridades mauritanas cuando se encontraban faenando frente a las aguas de dicho país. Componían las tripulaciones del "Pevegasa II", congelador de matrícula de Vigo; "Chocomaro", de la misma matrícula; "Iñigo de Loyola", de Cádiz;

"Roan" y "Alvarez Entrena 17". Todos ellos, ya en libertad, se encuentran en España. Además de estos buques también fueron retenidos otros de nacionalidad italiana.

El conflicto planteado se intentó resolver a nivel gubernamental debido a que las gestiones de los armadores resultaron infructuosas, y pese a que algunos abonaron las multas de treinta mil dólares que les fueron impuestas por un Tribunal mauritano. La sentencia del mismo, en cuanto afecta a los buques "Pevegasa II" y "Chocomaro", fue por estar fondeando supuestamente en aguas jurisdiccionales, con la agravante —siempre según la mencionada sentencia— de utilizar malla de 45 milímetros en lugar de la de 60.

La Subsecretaría de la Marina Mercante y la Dirección General de Pesca, al conocerse la noticia de la detención de nuestros buques pesqueros, hicieron gestiones para su inmediata liberación, cerca de las autoridades mauritanas. Estas gestiones tuvieron éxito, y días más tarde se iniciaba el regreso de los barcos. El último en abandonar Mauritania fue el "Iñigo de Loyola", que llegó al puerto de Las Palmas el pasado 28 de abril. ■ CIFRA.



El "Pevegasa II", atracado en uno de los muelles del puerto de la Luz, en la noche de su arribada a España. Se trata de uno de los cinco barcos que capturaron lanchas patrulleras mauritanas por estar faenando —según versión de las mismas— en aguas jurisdiccionales.



El "Iñigo de Loyola" fue el último de los buques liberados. Había permanecido en Mauritania desde el 21 de marzo hasta el 22 de abril. En la fotografía, permanece en el puerto de Las Palmas, poco después de su llegada.

## IRLANDA

### MURIÓ UN PESCADOR ESPAÑOL

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Un acontecimiento del cual escribieron varios periodistas en las pasadas semanas fue el triste destino de un pescador español, Faustino Remore Nieto, muerto en el Atlántico a unas ocho millas marítimas de la isla de Valentia, muy frecuentada por la flota pescadora española. El buque en el cual servía el joven Nieto había preso en remolque otro buque de pesca español, cuando se rompió el alambre de remolque, que le golpeó con violencia en la cabeza. Este suceso recordó a muchos irlandeses la presencia continua desde hace más de cuatro siglos de pescadores españoles en las aguas irlandesas.

La cuestión de un límite exclusivo alrededor de Irlanda para la pesca fue llevada a Luxemburgo por el primer ministro irlandés, Liam Cosgrave, durante la reunión de jefes de Gobierno de los países miembros de la Comunidad Europea. A consecuencia de una serie de resoluciones propuestas, discutidas y aceptadas en reuniones de pescadores en la mayoría de los puertos de pesca del país, exigiendo un límite exclusivo para proteger el porvenir de la industria de las inclusiones de flotas de pesca de otros miembros de la Comunidad después de 1982, cuando, según el tratado de entrada en la CEE, firmado por Irlanda, sus flotas recibirán el derecho de pescar hacia la costa misma de Irlanda, el primer ministro sintió la necesidad de hablar en voz alta, y se halló apoyado por el primer ministro británico.

El Instituto Marítimo de Irlanda presentó en su reunión pública mensual de marzo, en Dublín, para apoyar la campaña de los pescadores, un film sobre la industria de pesca escocesa, que mostró el éxito de las pequeñas comunidades de las islas escocesas en los años próximos pasados, haciendo revivir la pesca desde largos años muerta, y el hecho de que, a menos que se produzca un cambio en las regulaciones de la CEE, esta industria reconstruida, como la irlandesa, se encontrará en peligro. Se discutieron en la reunión las posibilidades de una estrecha cooperación entre la industria de pesca irlandesa y la de Escocia, sobre todo si este país logra obtener de Gran Bretaña una Administración autónoma, como parece probable.

Principia otra razón de busca de petróleo a lo largo de la costa meridional irlandesa. Participarán muchas de las grandes compañías petroleras internacionales, pero se espera que las industrias marineras irlandesas se beneficiarán de estas actividades.

La compañía estatal de navegación The Bad Line dio noticias de una disminución de sus negocios. Esta compañía provee el eslabón principal bajo bandera irlandesa entre los puertos de Irlanda y los de Gran Bretaña y de la Europa septentrional. El comercio irlandés entre dichos puertos estaba hasta hace una quincena de años, cuando compró el Estado irlandés el enorme Const Lines Ltd, casi enteramente en manos de armadores extranjeros. La bandera irlandesa no se veía por este comercio sino a la popa de algunos buques de cabotaje del puerto de Arklow, región más marinera de todo el país, donde se abrió recientemente un interesantísimo Museo del Mar local. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.



ATRAVESARÁ EL ATLÁNTICO EN SOLITARIO

Max Bourgeois, de veintidós años, se prepara en Mónaco para participar en la travesía del Atlántico en solitario, en la que será el participante más joven de la dura y arriesgada competición. Max utilizará en la prueba, que se inicia el 5 de junio, una embarcación individual que lleva el nombre épico griego de "Aquilas". (FOTOFIEL/AGIP.)

## ESTADOS UNIDOS

### GOLFO DE FINLANDIA

Un grupo de escafandristas busca en el golfo de Finlandia los restos de un barco soviético que se hundió en el siglo XVIII.

# UNA CONFERENCIA QUE AMENAZA EMBARRANCAR

NUEVA YORK (De nuestro corresponsal, José María Carrascal).—El refrán dice que a la tercera va la vencida, pero son muchos los que en los pasillos de la ONU empiezan a dudar que esta vez el proverbio se cumpla. La Conferencia del Mar, en su tercera edición —las anteriores fueron en Caracas y Ginebra—, con sus 1.200 participantes de 155 países, está resultando un plato demasiado fuerte incluso para estómagos tan de aveSTRUZ como los de los diplomáticos, acostumbrados a todo. El borrador provisional de la nueva Ley del Mar tiene ya 407 artículos, y las variaciones de cada uno de ellos resultan infinitas, como las estrellas del cielo. Pues lo que trata de abarcarse es tan largo y ancho como los océanos: soberanía costera, derechos de pesca, contaminación, investigación científica, paso por estrechos, exploraciones de fondos oceánicos, etc., etc. Se trata no de una conferencia bi o tripolar, como a las que estamos acostumbrados, sino de una multipolar, en la que, a la postre, están todos contra todos: los ricos contra los pobres, los ribereños contra los no ribereños, los del Norte contra los del Sur, los desarrollados contra los subdesarrollados, los que tienen petróleo contra los que no lo tienen, y así hasta el infinito. Es así como se forman alianzas minúsculas para un objeto determinado, que se rompe al pasar al siguiente tema. Cada cual trata de vender lo que tiene —“yo cedo el paso por los estrechos a cambio de abrir la mano en los derechos de pesca”, “yo transijo en la pesca, pero quiero también más libertad en la explotación de los fondos marinos”—, y se necesitaría una computadora para llevar cuenta de todas las combinaciones.

“La nueva Ley se está cocinando como una paella para todos los gustos”, dice Bernardo Zulueta, el diplomático colombiano que sirve de secretario general en la Conferencia, quien añade, filosófico: “Uno prepara el pescado, la carne, el arroz, las especies, pero luego hay que echarlos a su debido tiempo y cocerlos lo justo

para que salga la paella: el tratado para todos”.

Pese a tantos asuntos por medio, más y más se pone en evidencia que el verdadero cogollo de la Conferencia, el hueso más duro de roer, no es, como al principio se creía, la pesca, sino los fondos marinos. Sobre la pesca ya hay un consenso general, que podría definirse como: los Estados ribereños tienen el control de una “zona económica” que abarca hasta las 200 millas de su costa, donde tienen prioridad y derechos. El si éstos son absolutos o no es lo que falta por dilucidar. Algunos países, del Tercer Mundo y ribereños sobre todo, dicen que sí. La opinión general, sin embargo, es que no, que los demás podrán pescar, si bien sujetándose a las normas de tratados más o menos generales que negocian con el país costero. Claro, que si éste sigue empeñándose en decir que no, va a ser difícil hacerle pasar por otra cosa. Pero repito que las actitudes no se han deteriorado.

Sobre los fondos marinos, en cambio, la cosa está mucho menos clara, y las actitudes que se dibujan parecen llevar al encontronazo. Y es que lo que hay por medio vale incluso más que la pesca: en tres trillones de dólares se cifra el valor de los nódulos depositados en el fondo de los océanos, de los que pueden extraerse prácticamente todos los metales: hierro, níquel, cobre, manganeso, etcétera.

Los nódulos son una auténtica manzana de la discordia por diversos motivos, empezando porque para extraer esa riqueza se necesita una tecnología que sólo los países desarrollados, y aun no todos ellos, poseen. De ahí que los del Tercer Mundo exijan que se pongan todas esas riquezas bajo el control de una autoridad internacional, que regule la explotación y reparta luego los beneficios entre quienes más los necesitan. La postura americana, más o menos apoyada por el bloque occidental, es que se monte una organización, pero que en modo alguno se dé a ésta una autoridad omnívoda, dejándose a las compañías explotadoras suficiente

margin de maniobra para que hagan sus inversiones rentables.

No es solo rentabilidad lo que está en juego, con ser ésta considerable, sino también alta política económica: con unas reservas de materias primas cada vez más escasas y con la creación de “carteles” de países productores de las mismas, al estilo del formado por los productores de petróleo, los nódulos submarinos pueden convertirse en la última reserva de la Humanidad.

Y mientras los países industriales —con los Estados Unidos a la cabeza— ven en ellos el camino para obtener más materias primas si se les niegan por otra parte, los países productores de las mismas temen, con razón, que desde el mar les llegue la pérdida de su monopolio de dichas materias. De ahí que se negocie sobre ello con el cuchillo desenvidado, sin dar cuartel, y que el compromiso sea poco menos que imposible, aunque no por ello deje de buscarse.

Washington, por boca de Kissinger, ha dicho ya que o se llega a un acuerdo este año sobre una nueva legislación marina, o este país sigue adelante con sus planes, tanto respecto a las 200 millas de derechos de pesca como con la libre explotación de los fondos oceánicos. Algo que ha hecho prorrumpir en voces de “chantaje!” a los delegados del Tercer Mundo, mientras los americanos aseguran que se trata de “meras advertencias”. Veremos en qué queda.

En cuanto a la postura española, en medio de todas las corrientes, les adelanto lo que más importa en “Hoja del Mar” —lo que a pesca se refiere—, pues preparo una amplia crónica exponiendo con detalle todos los puntos. Ya que las 200 millas de “zona económica” parecen imponerse, las aceptaríamos, siempre que se respetasen los derechos históricos de nuestros pescadores —esto es, donde han venido pescando—, si bien regulándose en adelante según el debido tratado. ■ J. M. C.

## PORTUGAL

# ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

LISBOA (Especial para HOJA DEL MAR, por ALBERTO MIGUEZ).—Al menos en un caso el Gobierno portugués y su Dirección General de Pesca han demostrado tener más habilidad que otros países para la negociación de tratados de explotación conjunta de las riquezas piscícolas.

Portugal y Marruecos acaban de firmar un acuerdo por el cual los barcos lusitanos podrán faenar en el “banco sahariano”. El acuerdo prevé la creación en el futuro de empresas mixtas y las inversiones de capital portugués en industrias conservadoras marroquíes.

Hasta el momento, como es sabido, el “banco sahariano” era explotado principalmente por los barcos españoles con base en Canarias. A partir de la firma del Tratado de Madrid, los marroquíes decidieron que “las inmensas riquezas de la zona re-

vieran en favor de sus pobladores, los saharauis”. Y aunque se cree que del Tratado de Madrid salió un acuerdo de principio para que españoles y marroquíes pudiesen explotar juntos el “banco”, el caso es que hasta ahora las negociaciones siguen su curso.

Los portugueses, pues, se han adelantado, aunque sea por poco. Y no puede decirse que las relaciones luso-marroquíes fuesen en el pasado excelentes. Ambos países, hasta hace dos años no mantenían siquiera relaciones diplomáticas (había relaciones consulares, que se producían con sigilo, por acuerdo bilateral), dada la actitud anticolonialista del Gobierno de Rabat y la política colonial de Salazar y Caetano.

Cuando estalló la “revolución del clavel”, los marroquíes se apresuraron a establecer relaciones con Portugal a nivel de

embajador. Una misión portuguesa visitó Marruecos, y otra marroquí, Portugal. Se iniciaron entonces los vuelos entre Lisboa y Casablanca. Y los conserveros portugueses, agobiados por la “crisis de la sardina” (crisis estructural y laboral), pensaron que en Marruecos podían encontrar la materia prima que les faltaba en su país sin recurrir a los navios congeladores soviéticos. Así fue, y así será en el futuro. Las bases para un entendimiento entre ambos países en este campo parece que están echadas. Falta saber ahora si este entendimiento no perjudicará a los pescadores españoles que vienen del “banco sahariano” y que ahora tendrán más competencia para sus capturas.

Portugal tuvo ciertos problemas con Mauritania precisamente porque había caducado el acuerdo firmado para que sus

buques faenaran en el “banco sahariano” que se encuentra ante las costas de aquel país africano. Las autoridades de Lisboa discutieron con los mauritanos durante varias semanas (mientras algunos barcos lusos eran detenidos y multados) para conseguir la renovación del contrato o acuerdo. Los mauritanos pedían mucho dinero, según la Dirección General de Pesca portuguesa, y esto hacía anti-rentable la firma de cualquier acuerdo. Pero finalmente pudo lograrse un “modus vivendi”. Los mauritanos rebajaron el canon, los portugueses pagaron un poco más, y santas pascuas.

Según los responsables de la industria pesquera portuguesa, el “área de producción y expansión de la flota” debe ser la zona sahariana que resulta relativamente próxima y con cuyos países pueden lograrse acuerdos fácilmente. ■

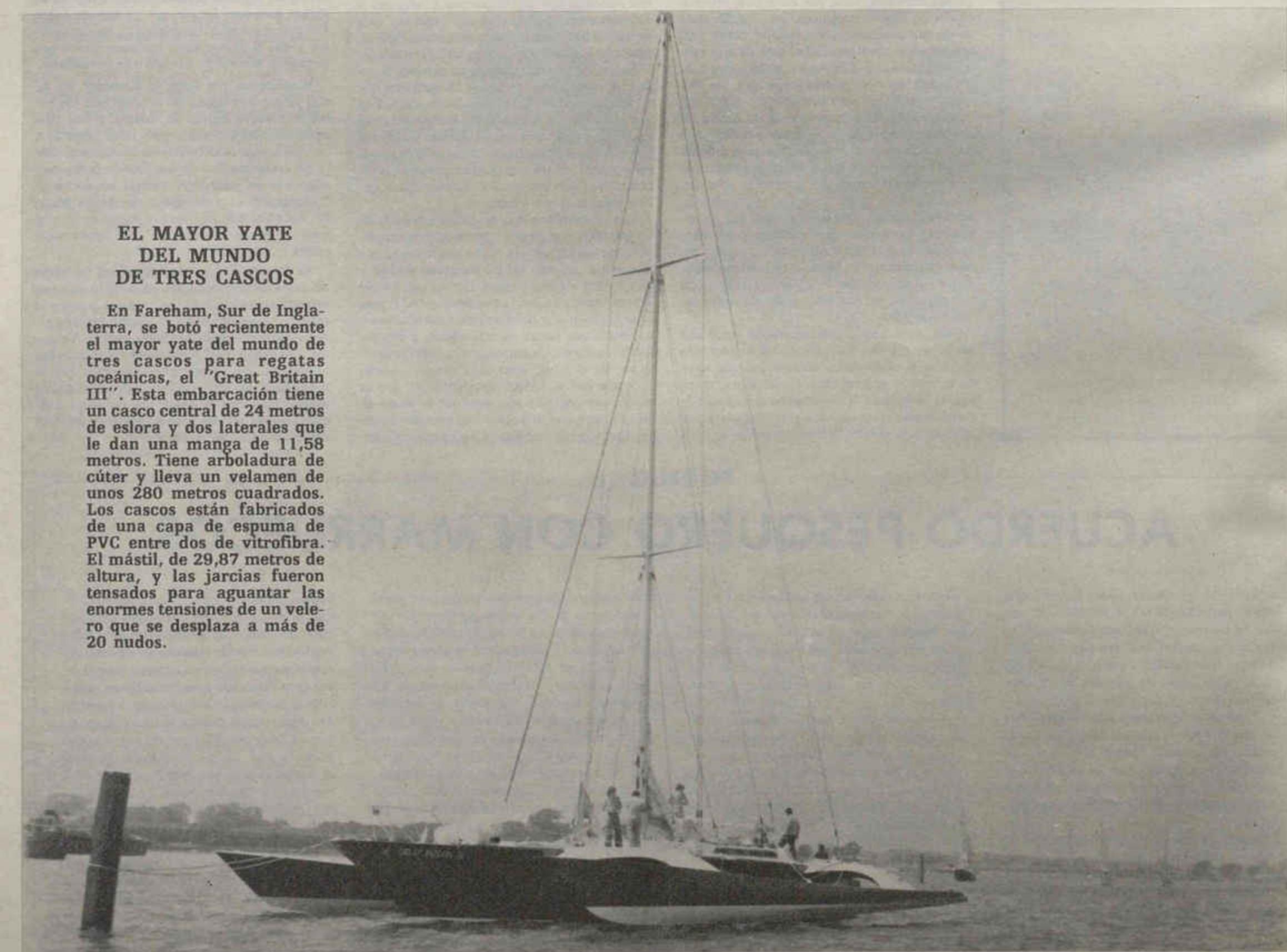
## ANIVERSARIO DEL "TITANIC"

WASHINGTON.—Miembros del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y de la Patrulla Internacional del Hielo se disponen a lanzar una corona de flores en el punto en el que se hundió el "Titanic" en 1912, al chocar contra un iceberg. En el desastre perecieron doscientas personas (EUROPA).



## EL MAYOR YATE DEL MUNDO DE TRES CASCOS

En Fareham, Sur de Inglaterra, se botó recientemente el mayor yate del mundo de tres cascos para regatas oceánicas, el "Great Britain III". Esta embarcación tiene un casco central de 24 metros de eslora y dos laterales que le dan una manga de 11,58 metros. Tiene arboladura de cúter y lleva un velamen de unos 280 metros cuadrados. Los cascos están fabricados de una capa de espuma de PVC entre dos de vitrofibra. El mástil, de 29,87 metros de altura, y las jarcias fueron tensados para aguantar las enormes tensiones de un veleiro que se desplaza a más de 20 nudos.



# PROTAGONISTA: LA MAR

## LIBROS

### LUIS BERENGUER Y "MAREA ESCORADA"

**EL HOMBRE.**—“Me gusta el campo del arado romano, el barco de vela, hacer hogueras, beber solo agua y, en general, todo lo que deja de ser problema cuando me echo a dormir encima del cansancio”, escribe de sí el propio Luis Berenguer, isleño, aun cuando su DNI nos diga que vino al mundo en El Ferrol. Marino de guerra, ingeniero de Armas Navales y padre de once hijos, que tampoco es un título manco, Luis Berenguer, que reside y escribe en su casa de la calle Real de la marinera ciudad de San Fernando, es, sin duda, uno de los valores más importantes de la actual narrativa española. Bastan sus libros publicados, más que sus premios (que los tiene, y muy valiosos, como el Alfaguara, el de la Crítica y el Nacional de Literatura), para avalar su bien ganado puesto en el escalafón de las letras españolas.

Mi encuentro personal con Berenguer data de la primavera sevillana de 1973, cuando los escritores del Sur ofrecimos una comida-homenaje al novelista Alfonso Grossó por la concesión del Premio de la Crítica a “Guarnición de silla”. Desde entonces hemos tenido ocasión de encontrarnos muchas veces: presentaciones de libros, el coloquio de Mario Vargas Llosa a los universitarios gaditanos o en los almuerzos anuales que el Departamento de Publicaciones de la Universidad de Sevilla nos ofrece a sus colaboradores en el Club de Derecho.

**“MAREA ESCORADA”.**—En la autocritica de esta novela, Berenguer nos dirá que “este relato es como un intento de atrapar la estela que la mar deja en el corazón de sus hombres”. Y es verdad esta confesión. “Marea Escorada” (Ediciones Alfaguara, S. A., Madrid, 1969) constituye una obra alucinante, la encarnación minúscula y vitalísima de un mundo y de una ciudad a través de la vibración, más que visión pictórica, de su autor. Es un inmenso cuadro al pastel, hecho a base de borrones claros y vivos, en el que late ese dolor y esa alegría de las cosas que nacen y se pierden pronto, como la yerba de primavera a verano. Bellísimas las descripciones de estos litorales, desde las arenas de Torregorda y el Darillo, pasando por Gallineras, hasta el caño de Zurraque. “Esa es la mar, desflecada en los rompientes, blanca, blanca, sobre el contraste de la piedra ostionera de la isla; espuma caballuna que vuela pegajosa con el poniente”. En esa claridad, en ese correr medio loco de las nubes y de las olas, cualquier cosa, por insignificante, supone siempre una profunda alegría. Es el regalo, la felicidad, por nada, de los pobres. “La otra noche soñé que la mar echaba un cajón enterito lleno de jabones de olor. Vendíamos la mitad y la otra mitad la metíamos en la cómoda, para perfumar la ropa. Qué alegría de jabón, tú”. Es curioso ver hasta qué punto el autor ha sabido transcribirnos, contagiarlos, como la sal de su tierra, el sabor popular, el pensar y el decir peculiarísimo de las gentes de la isla. Y también, cómo no, el hacer marinero menor de los hombres y de las mujeres de estas orillas, de estas aguas y de estos litorales encendidos.

Todo ese andar, ese mínimo visible, late en las páginas de esta novela, donde, borrados por la ola, queda un extraño juego naif, pisadas levemente escritas en la arena, un lame-tón de sargazos o el dibujo blanco de la gaviota que se remonta en el cielo. En tanto, el viento (el viento de esta tierra) “le abofetea la cara con diminutas briznas de salitre, húmedas, finas, punzantes, como arena”.

**OTROS LIBROS.**—Luis Berenguer es autor de otras novelas importantes, como “El mundo de Juan Lobón”, “Leña verde”, “Sotavento” (que es la crónica retrospectiva de las familias, más que de los marineros, de la España posterior a Trafalgar), etc. ■ JOSE ASKENJO SEDANO

## PINTURA

### LOS PIONEROS DE LA ESCUELA HOLANDESA

Los primeros discípulos de la escuela holandesa de pintura del mar siguieron a su maestro, ENRICK CORNELISZ VROOM, cada uno con su personalidad, pero sin separarse de sus enseñanzas e influencia sobre composición y desarrollo de la fuerza expresiva del tono, es decir, de la graduación de la luz y sombra como distinción del color y como medio técnico para transportar la atmósfera real a sus cuadros.

Para estos pintores, la realidad familiar excluía de sus cuadros esa clase de escena de invención que, por el contrario, se destacaba en la escuela de Roma. Para ellos, el realismo era una auténtica innovación. Sus obras evocando el ambiente local de sus ríos, sus enseñadas sus costas y mares, que, sin hacer relación a datos históricos, plasmaban las frescas brisas que soplaban por su litoral, aquellas largas nubes flotantes que se movían con solemnidad dignidad en acorde atmosférico con el mar, fueron puras obras de arte en las que la primera condición debía ser la auténtica interpretación del estado atmosférico del lugar dentro del tema elegido para pintar.

Se incluyan muchos factores en los cuadros, desde pequeños pesqueros hasta grandes navíos que sólo eran meros detalles incidentales de composición para buscar la armonía general de la obra.

El realismo de atmósfera fue como un simbolo a conseguir y a perfeccionar por los discípulos de la primera escuela, entre los que destaca, en primer lugar, ADAN WILLAERTS (1577 - 1669).

WILLAERTS, que recibió también una gran influencia de BRUEGEL, se especializó en pintar las riberas de los ríos de Holanda, sus mercados de pesca y marinas de alta mar con batallas navales que los holandeses mantenían con la Armada española. Sus obras pueden ser admiradas en el MUSEO DE AMSTERDAM: “Batalla naval entre españoles holandeses”, “El almirante Van Heersberg”, “Combate naval frente a Gibraltar”, “Costa montañosa”, etc.; MUSEO DE HAARLEM: “Combate naval entre galeras holandesas y españolas”; MUSEO DEL PRADO: “Marina con embarcaciones”. Su hijo ABRAHAM, artista de menos importancia en la primera fase de la pintura holandesa, fue también destacado, pues fue elegido para el servicio del príncipe Mauricio.

JAN PORCELLIS (1585 - 1632), discípulo de VROOM en Haarlem, fue un auténtico pionero de la influencia de la entonación atmosférica en las pinturas del mar. Su originalidad puede ser apreciada en los sorprendentes contrastes que sus pinturas presentan con relación a las de su maestro. En lugar de pintar grandes navíos en mar calma, prefirió pintar cualquier pequeño barco o bote viejo, que fijaba en el esquema de la composición en un mar en movimiento con luz centelleante en las crestas de las olas.

Sus pequeñas pinturas, ejecutadas en tonos grises, son destacables por su sentido de animación y frescura ambiental. Sus obras pueden ser admiradas en los MUSEOS DE AMSTERDAM, ROTTERDAM y HAARLEM. En nuestro MUSEO DEL PRADO hay un cuadro titulado “Vista de un puerto”, que procede del palacio de Aranjuez. La influencia de este artista se marca de otro modo en dos sobresalientes pintores que le estudiaron con gran ventaja: SIMON DE VLIET (1606 - 1653) y JAN VAN DE CAPELLE (1623 - 1679).

SIMON DE VLIET es la figura clave en la tradición de la sensibilidad que se desprende de los cuadros de PORCELLIS, su maestro



Van de Velde. Junger.

de los años 1630. Desarrolló aún más allá el majestuoso efecto del cielo sobre horizonte bajo. Es autor de obras maravillosas de alta mar con grandes espacios atmosféricos y de marinas puras, en las que los mástiles y las velas de las embarcaciones sólo le servían para dar énfasis al efecto de espacio. Tiene muchas obras en el NATIONAL MARITIMER MUSEUM DE GREENWICH.

En los trabajos de JAN VAN GOYEN existe gran parentesco en el desarrollo del realismo que cultivaba DE VLIET, realizando sus obras con cielo de bajo horizonte con valoraciones monocromáticas de tono, que dan gran valor a los espacios ambientales. Fue discípulo de GUERRITZ y tiene obras en los MUSEOS DE AMSTERDAM, PARIS, DRESDE, MUNICH, BERLIN, VIENA, etc. Su estilo puede ser comparado con el de SALOMON VAN RUYSDAEL, tío del famoso JACOB VAN RUYSDAEL, sobresaliendo especialmente en sus deliciosos paisajes de río, de forma que en algunas marinas parece que ha tomado modelo de PORCELLIS.

Al igual que VAN GOYEN: SALOMON VAN RUYSDAEL siguió a ISAIAS VAN DE VELKDE en sus comienzos, pero más tarde adoptó el monocromo estilo de VAN GOYEN, aun cuando mostrando más grande interés en los detalles. Cuando alcanzó la mediana edad pasó de su estilo monocromo a un uso más positivo y extenso de las variedades cromáticas. ■ ESTEBAN ARRIAGA.

A medida que los años han ido otorgando madurez y capacidad expresiva al cine, no cabe duda que éste ha pasado de ser atracción de barraca de feria a ser un verdadero arte, manifestación clara y testigo excepcional de su tiempo y su época. Por eso los géneros han madurado, han ido logrando una complejidad y altura antaño impensables. Y en ese sentido la decisiva década de los años setenta —con todos los movimientos renovadores europeos— ha servido para preparar y dar al público un cine nuevo, distinto, que busca un nuevo lenguaje, más comprometido culturalmente a la par que más avanzado en su estética.

Sin embargo, parece como si ese amplio género o apartado que llamamos globalmente “cine del mar” hubiese perdido el tren de la renovación y no hubiese sabido encontrar hueco o cabida en el cine moderno. Así es tópico y lógico a un tiempo afirmar que el cine del mar tuvo su máximo exponente durante los años cincuenta, para luego casi eclipsarse o quedarse reducido a ejemplos muy aislados que a su vez no renovaban, sino que perpetuaban y alargaban el estilo anterior.

La realidad es que casi nunca el cine del mar ha sabido ser testigo fidedigno de su entorno social y ha preferido refugiarse en brillantes géneros aventureros, piráticos o bélicos antes que mostrar esa otra cara dura, dolorosa y cotidiana de la vida en el mar. La madurez, valentía y altura social que otros géneros han logrado modernamente no parece haber llegado aún a los films marítimos, y las velas desplegadas, los peligros submarinos o las luchas con grandes monstruos siguen imperando.



La lucha y la aventura deben dar paso a la realidad y al testimonio en el cine marítimo.

Por un nuevo concepto de cine marítimo es preciso retomar en este tipo de films un sentido mucho más responsable, es preciso hacer un cine del mar que fundamentalmente sea de los hombres del mar, con toda su candente problemática, con su realidad y testimonio. Antecedentes si los hay, aunque no numerosos, como por ejemplo la célebre escuela documentalista británica de los años treinta y cuarenta, que dejó en el sociólogo Grierson un autor fundamental, y más modernamente el movimiento canadiense de cine francófono. Pero en uno y otro caso ha sido corrientes de poca audiencia masiva y el gran público no penetra por el momento en la problemática y la realidad del hombre del mar a través del cine, porque éste ha escamoteado y silenciado su testimonio, buscando el camino más fácil —y no por ello estéticamente cuestionable— de las aventuras y los peligros.

Esperemos, pues, que autores modernos con madurez y categoría sepan acercarse a ese otro mundo de la dureza cotidiana del mar y realicen al fin la epopeya diaria, invisible pero meritaria, oscura pero esforzada, de unos hombres y unas tareas no reflejados aún con seriedad, rigor y autenticidad en las pantallas del séptimo arte. ■ JUAN-FABIAN DELGADO.

## CINE

### POR UN NUEVO CONCEPTO DEL CINE MARÍTIMO

La historia del cine —y con ella la de todos sus géneros— ha sido una larga y todavía inacabada lucha entre un sentido fundamentalmente estético o cultural y una orientación puramente comercial o industrial, como expresión polémica de una dicotomía y doble enfoque que a menudo ha desgarrado y desvirtuado la capacidad artística de un autor o ha mermado la madurez y posibilidades expresivas del séptimo arte.

Por eso es perfectamente comprensible que al establecerse un nexo de unión entre el cine y el mar, ese apartado comercial, esa tendencia puramente industrial que hemos citado, se haya impuesto netamente y prevalezca con clara superioridad sobre unas coordenadas más específicamente estéticas o culturales. Así ha surgido a lo largo de casi toda la historia del cine un tipo de film marítimo aventurero y superficial, un género movido en el que —por fortuna— también han tenido cabida las obras maestras y los autores realmente punteros, como ya señalábamos precisamente en nuestro ensayo “Cine y mar: una aproximación”.

## FILATELIA

### CUATRO SELLOS EN EL MES DE ABRIL

Los sellos españoles que se emiten en el mes de abril son cuatro, repartidos de esta forma: El día 6 está la serie denominada de la Seguridad Vial, la cual es un medio más de la Dirección General de Tráfico para hacer propaganda de la constante precaución que hay que llevar en las carreteras, principalmente para que no se produzcan accidentes de tráfico. Son tres valores de 1, 3 y 5 pesetas, que llevan estos títulos: "Mire antes de cruzar", "En la duda no adelante" y "Cinturón de seguridad".

Luego, el día 23, está el sello conmemorativo del VII centenario de la aparición de San Jorge en Alcoy, y según tal leyenda, ante los ataques a la población por un magnate moro, se hizo un voto, que aún se continua y ha dado lugar a las conocidas fiestas de moros y cristianos de esta localidad.

De cada uno de estos sellos se hace una tirada de 6.000.000 de ejemplares y los cuatro van estampados en huecograbado multicolor.

#### SELLOS DE TEMATICA DEDICADA A LA MAR

**BRASIL.**—Con ocasión de la creación de la Dirección de Hidrografía y Navegación, se ha emitido una hoja bloque de 70 centavos, con tamaño 87 x 125 mm., en la cual se reproduce una carta náutica hecha en 1776 por Simão Antônio da Rosa Pinheiro, la cual hoy día está conservada en el Museo de la Marina de Río de Janeiro, siendo su tirada de 500.000 piezas.

**ALEMANIA DEMOCRATICA.**—Para recordar el vigésimo aniversario de la creación del Ejército popular, se ha hecho un 10 y un 20 pfennig, en los cuales figuran las efigies de un soldado, un marinero y un aviador. Son sellos en offset y con tiradas de ocho y seis millones.

**GRANADINAS.**—El bicentenario de la independencia de los Estados Unidos da lugar a una serie de 1/2, 1, 2, 3, 5, 45, 75 centavos y 2 dólares de la zona del Caribe, más una hoja bloque también de 2 dólares. Interesa reseñar los sellos de 75 centavos y 2 dólares, desde el momento que en el primero figura la escena del comienzo de la rebelión cuando se arrojan a la mar, en la bahía de Boston, las cajas de té sobre las cuales el Gobierno de Londres quería establecer un impuesto, y en el segundo figura un combate naval entre un buque norteamericano y otro británico.

**GUERNSEY.**—Los faros de Les Hanois, Les Casquettes, Quesnard y Point Robert figuran reproducidos, respectivamente, en sellos de 4, 6, 11 y 13 peniques, hechos a todo color y en huecograbado.

#### ROL DE FILATELISTAS

Nos llega la petición de don Fernando Prieto Rial, con domicilio en avenida de las Camelias, 33. Vigo, el cual colecciona sellos relacionados con la mar así como España.

#### DISPONIBILIDADES DE SELLOS DE DISTINTOS PAISES

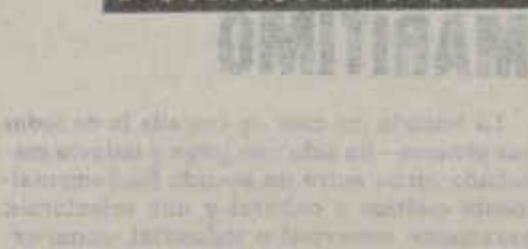
Como siempre, las peticiones han de hacerse por giro postal (importe de las series solicitadas, más 12 pesetas para gastos de envío) al redactor de esta sección: Avda. del Mediterráneo, 48. Madrid-30.

**SANTA LUCIA.**—Navidad 1974 (362/65), 94. Industrias (336/39), 51. Personalidades (358/61), 100. Monedas (354/57), 80. Navidad 1975 (nov.). 88.

**SEYCHELLES.**—Valor 35 cts. (sello suelto, nº 313), 13. Valor 1,50 rupias (sello suelto, nº 314), 20. Visita del "Queen Elizabeth II" (317/20), 40. Cruz Roja (271/74), 89. Visita real (291/92), 89. Navidad 1971 (285/87), 62. Nuevos valores sobrecargados (288/90), 34. Winston Churchill (315/16), 34. Serie general (252/66), 850. Marina (267/70), 89. Nuevos valores (nov.), 34. Valor 20 cts. (sellos sueltos, nº 311), 3. Festival 1972 (299/302), 102. Boda princesa Ana (305/06), 42. Gobierno autónomo (nov.), 77. Pájaros (nov.), 100. Año In-



*Centenario da Diretoria de Hidrografia e Navegação*



## DISPOSICIONES DEL "BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO"

### JEFATURA DEL ESTADO

Ley 16/1976, de 8 de abril, de Relaciones Laborales. ("B. O. E." de 21-IV-76, núm. 96.)

Decreto-Ley 3/76, de 22 de abril, sobre cotización a la Seguridad Social durante el periodo comprendido entre el 1 de abril de 1976 y el 31 de marzo de 1977 ("B. O. E." de 24-IV-76, núm. 99).

### PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

Decreto 627/76, de 5 de marzo, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/67 de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a doce millas a efectos de pesca ("B. O. E." de 30-III-76, núm. 77).

### MINISTERIO DE MARINA

Orden de 24-III-76, por la que se publica la convocatoria para ingreso en la Armada de voluntario normal ("B. O. E." de 22-IV-76, núm. 97).

### MINISTERIO DE TRABAJO

Corrección de errores de la Orden de 25-II-76, por la que se modifica el anexo II de la Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en buques congeladores de 19 XII 74 ("B. O. E." de 2-IV-76, núm. 80).

Orden de 31-III-76, por la que se modifica la Ordenanza de Trabajo en las empresas navieras aprobada por Orden de 9-VIII-69 ("B. O. E." de 8-IV-76, número 85).

Orden del 8-IV-76, por la que se aprueba la Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en buques bacaladeros ("B. O. E." de 22-IV-76, núm. 97).

Orden de 10-IV-76, por la que se fija el canon por tonelada de mercancía manipulada por los estibadores portuarios en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar ("B. O. E." de 14-IV-76, núm. 90).

Decreto 824/76, de 22 de abril, por el que se dictan normas de aplicación y desarrollo del Decreto-Ley 3/76, de 22 de abril, para cotización a la Seguridad Social, durante el periodo comprendido entre el 1 de abril de 1976 y el 31 de marzo de 1977 ("B. O. E." de 24-IV-76, núm. 99).

Decreto 826/76, de 22 de abril, sobre revalorización de pensiones del sistema de la Seguridad Social ("B. O. E." de 24-IV-76, núm. 99).

Orden de 22-IV-76, por la que se dictan normas de aplicación y desarrollo del Decreto-Ley 3/76, de 22 de abril, y del Decreto 824/76, de 22 de abril, en materia de cotización al Régimen General de la Seguridad Social ("B. O. E." de 28-IV-76, número 100).

Orden de 22-IV-76, sobre mejora de pensiones del sistema de la Seguridad Social ("B. O. E." de 26-IV-76, número 100).

### MINISTERIO DE COMERCIO

Corrección de errores de la Orden de 28-II-76, por la que se establecen las condiciones que precisan los oficiales de la Marina Mercante para desempeñar plazas en los buques de pesca ("B. O. E." de 3-IV-76, núm. 81).

Orden de 31-III-76, sobre actualización de fletes para la importación de cereales-pienso en buques nacionales ("B. O. E." de 9-IV-76, núm. 86).

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante de 15-III-76, transcribiendo relación provisional de aspirantes admitidos al concurso y examen de aptitud para cubrir 15 plazas de maestros de Taller y 5 de instructores de Pesca vacantes en Escuelas Oficiales de Formación Profesional Náutico-Pesquera ("B. O. E." de 9-IV-76, núm. 86).

Resolución de la Presidencia del Fondo Económico de Practicajes de 15-III-76, publicando relación provisional de aspirantes admitidos y excluidos a la oposición libre para cubrir plaza de subalumnos ("B. O. E." de 9-IV-76, núm. 86).

Orden de 10-III-76, autorizando el cambio de dominio "mortis causa" del vivero Balbina número 1 ("B. O. E." de 9-IV-76, núm. 86).

Orden de 13-II-76, por la que se otorgan diez concesiones administrativas de parcelas de cultivo de moluscos a la Cofradía Sindical de Pescadores de La Coruña ("B. O. E." de 14-IV-76, núm. 90).

Orden de 13-II-76, por la que se autoriza a la Cofradía Sindical de Pescadores de La Coruña la explotación marisquera de una parcela en la ría del Burgo ("B. O. E." de 14-IV-76, núm. 90).

Orden de 6-IV-76, por la que se autoriza la instalación de una depuradora de moluscos con toma de agua de mar, ubicada en Melojo (Distrito Marítimo de El Grove) ("B. O. E." de 19-IV-76, núm. 94).

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante de 15-III-76, por la que se convoca concurso oposición libre para la provisión de 8 cátedras vacantes en las Escuelas Oficiales de Náutica ("B. O. E. de 21-IV-76, núm. 96).

Orden de 13-IV-76, por la que se anuncian los exámenes para capitán de Pesca correspondientes a la primera convocatoria de 1976, y se nombra el Tribunal que ha de juzgarlos ("B. O. E." de 22-IV-76, núm. 97).

Orden de 3-III-76, sobre normas de calidad comercial que han de regular el comercio exterior de crustáceos vivos ("B. O. E." de 23-IV-76, núm. 98).

versidad (208/11), 70. Año Internacional de la Mujer (nov.), 60. Pájaros (nov.), 590.

TRISTAN DE ACUÑA: Iglesia de Santa María (180), 46. Pesca de la langosta (137/40), 102. Retorno a la isla (185/88), 55. Buque Challenger (181/84), 62. Boda princesa Ana (189/90), 38. Cruz Roja (133/36), 108. Sociedad para la propagación del Evangelio (128/31), 94. Buques (157/61), 317. Serie general, flora (162/73), 402. Buques de salvamento (174/77), 106.

NAURU: Comisión del Pacífico Sur (86), 42. Independencia (85), 23. Fosfatos (nov.), 57. Regreso de la isla de Truck (nov.), 98. Natividad 75 (nov.), 57. Buques (nov.), 88.

CUBA: Campeonato de boxeo (1785/87), 17. Flores (1779/84), 51. Ballet cubano (1724), 13. Flores silvestres (1716/22), 58. Congreso Mundial de la Paz (1815), 25. Año Internacional de la Mujer (1826), 11. ■ LUIS MARIA LORENTE.

ternacional de la Mujer (nov.), 956. Matasellos de carterías marítimas (nov.), 41.

SINGAPORE: Construcción (95/96), 31. Serie general (97/102), 680. Instrumentos musicales (103/107), 595.

GEORGIA DEL SUR: Expedición Shackleton (159/62), 102. Boda princesa Ana (45/46), 24. Valor libra esterlina (24), 212.

YEMEN DEL SUR: XXV aniversario ONU (138/40), 31. Cincuentenario de la Organización Mundial del Trabajo (32/33), 11. Enseñanza (34/35), 28. Día de la familia (43/44), 23. Economía (36/39), 31. Naciones Unidas (41/42), 19. Liga Árabe (45), 9. Lenin (46), 17. Nuevo edificio UPU (47/48), 19. Trajes típicos (49/52), 21. Gandhi (40), 9. Lucha en Palestina (53/55), 23. Progreso (nov.), 18. XXV aniversario ONU (63/64), 17. Constitución (65/68), 27. Derechos humanos (69/71), 30. Agricultura (147/49), 29. Serie general (75/88), 425. Programa mundial de la alimentación (145/64), 21. Nasser (95), 15. Aniversario de la revolución (96/97), 12. Pueblos del mundo (98/100), 20. Centenario UPU (150/53), 45. Barcos (105/06), 25. Día de la tierra (126/28), 15. Construcción (132/33), 23. Censo población (nov.), 17. Fuerzas Armadas (134/37), 38. Aniversario de la República (60/62), 27. Industria (nov.), 33. Palestina (111/13), 19. V aniversario de la independencia (129/31), 21. Unesco (nov.), 21. Año Internacional de la Mujer (nov.), 21.

SWAZILANDIA: Valores complementarios, fauna (219/20), 292. V aniversario de la independencia (204/07), 58. Recursos naturales (198/201), 57. Unicef (192/93), 44. XXV aniversario Organización Mundial de la Salud (202/03), 13. Turismo (194/97), 55. Ingreso en la ONU (176/79), 58. Juventud (nov.), 51. Centenario de la UPU (215/18), 58. Jubileo real (188/91), 53. 75 aniversario nacimiento del Rey (180/83), 58. Flores (184/87), 70. Uni-



UNA MUJER PIRATA

# ANA BONNEY



Por VICTOR VADORREY



Dibujos de  
CARLOS BARBIERI

**H**A pasado el Año Internacional de la Mujer, y el "sexo débil" está algo más tranquilo. No importará sacar a relucir una de las pocas profesiones que, en apariencia, ellas todavía no han invadido: exigiendo igualdad de derechos como de costumbre, pero que, hace apenas dos siglos, ya intentaron ejercer con la misma actitud aspera y feroz que los hombres. Esta carrera, hoy en desuso, es la de pirata.

**C**LARO que en el primer cuarto del siglo XVIII resultaba bastante escandaloso el hecho de que los pasajeros de un barco estuvieran expuestos a morir a manos de una mujer y el hogar todavía se consideraba el lugar ideal para una señorita, aun llamándose Ana, siendo la hija bastarda de un abogado de Cork, educándose después en Carolina en compañía de su padre y creciendo y desarrollándose con todas las comodidades de cualquier jovencita de buena familia de entonces.

**S**EGUN dicen las crónicas, Ana Bonney fue una muchacha alta y fuerte físicamente, bastante agraciada y dulce, de finos modales y una buena y obediente hija en general, excepto cuando en alguna rara ocasión saltaba su temperamento voluntarioso y fuerte. Como aquella vez que cometió un pequeño acto de funestas pero disculpables consecuencias, tal que matar con un cuchillo de mesa a su doncella inglesa. Lo cual, teniendo en cuenta que su padre era abogado y lo bien que andaba el servicio en esa época, carece realmente de importancia.

**I**GUAL que las excitaciones violentas en una señorita, tampoco preocupaba su exagerada afición a las aventuras de amor, mientras se mantuvieran, claro está, en la clandestinidad y los sujetos de los apasionados arrebatos fueran por lo menos hombres de cierta posición. Pero tratándose de un simple marinero, un vulgar tripulante de un barco cualquiera, ningún padre debía soportar tal deshonor, y resulta de lo más comprensible que echara de su casa a tan despreciable, perfida y desnaturalizada hija.

**M**AS angustioso, sin embargo, que la pérdida repentina de hogar y comodidades fue para la muchacha que el marinero, avisado de la situación, desapareciera sin dejar rastro. Buscándole de taberna en taberna, Ana Bonney tuvo la suerte de encontrar a un tipo alto, atractivo, elegante, rico y temerario, llamado John Rackam. Aunque hay quienes prefieren considerarlo una desgracia, porque al galán se le conocía a lo largo de la costa por el nombre de Calico Jack, un temido capitán de barco pirata.

**E**N cuestiones de amor, Jack empleaba las mismas normas que al saquear un barco, o sea: tomarlo todo, y Ana no pudo resistir el abordaje del impetuoso capitán. En calidad de botín personal consintió en entrar en su buque, disfrazada con ropas de marinero, y formar parte de la tripulación. Las crónicas no hablan de si a bordo tiraba de estacha y subía a las gavias durante la maniobra, como la gente del barco, o si limitaba sus faenas a pasar el lampazo de vez en cuando por el suelo de la cámara.

**U**N buen día había aparecido en New Providence, la ciudad más importante de las Bahamas, el capitán Woodes Rogers con la grata misión de anunciar el ofrecimiento del perdón real a todos aquellos piratas que desearan enmendar sus vidas. John Rackam, Ana y la tripulación decidieron aceptar. Pero el retorno a la vida tranquila y honesta no satisfizo a la pareja, acostumbrada a las emociones y sorpresas de la aventura en el mar, al poco tiempo equipaban un barco, reunían una dotación experta y de nuevo atacaban y capturaban numerosos buques, en su mayoría de Jamaica.

**E**N ocasiones, algunos de los tripulantes de los barcos asaltados se unían voluntariamente al grupo pirata. Posiblemente Ana habría pasado a la Historia como la única mujer pirata si, después de un abordaje, no hubiera ofrecido a Calico Jack sus servicios un extraño marinero y, pocos días después, le sorprendieron rondando demasiado cerca a un joven "de aspecto distinguido", prisionero en espera de su rescate. Denunciado tal proceder al capitán, resultó ser Maria Read, viuda arrojada y valiente, cuyas aventuras se narrarán próximamente.

**S**ITIABAS mujeres fueron ejemplo de bravura y fiereza cada vez que caían sobre una presa, aún más arrojadamente se batieron cuando, en octubre de 1720, navegando en aguas de Jamaica, fueron sorprendidos los piratas por un barco de poderoso armamento, enviado por el gobernador de la isla para capturar a Rackam y sus hombres, que, cobardemente, se rindieron sin resistencia.

**J**UZGADOS en Jamaica por delito de piratería, fueron todos condenados a muerte. María y Ana también. Pero a ésta, por hallarse enferma, se le concedió retrasar la fecha de la ejecución. Calico Jack, como gracia final, pidió entrevistarse con ella. "Si hubieras peleado como un hombre, no tendrías que morir como un perro", dijo Ana al despedirse.

La sentencia se cumplió en Santiago de la Vega, el 28 de noviembre de 1720. No se sabe si Ana Bonney fue ejecutada después, ni tampoco la suerte que en otro caso corriera.

# El TIEMPO en la MAR

Por FERNANDO MEDINA

## CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE MAYO

*En conjunto —y con referencia al mes de marzo— fue amainando el viento y disminuyendo la mar en nuestras zonas de responsabilidad española a lo largo del pasado abril. Esto, no obstante, no presupone la inexistencia, como es lógico, de mares atemporaladas, las cuales —naturalmente— se dieron en el mes que comentamos.*

A este respecto les presentamos, como siempre, las dos situaciones más importantes de oleaje de las detectadas por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional durante los últimos treinta días. La primera corresponde al día 12, y está trazada con datos de las 6 (horas Z), observándose —como verán en el mapa número 1— mar muy gruesa en el NW de Finisterre, W de Vizcaya y extremo NE de Azores, con intervalos de temporal del NE en todas estas áreas. También en el Estrecho, con fuerte marejada, aparecen ráfagas atemporaladas de Poniente. Y en el E de Baleares y de León, mar gruesa a muy gruesa con vientos fuertes de componente N. En las demás zonas del Mediterráneo simplemente se registran áreas, más o menos dispersas, de marejada, y en el resto de las atlánticas, marejada a fuerte marejada.

La segunda —véase mapa número 2— es la correspondiente al pasado día 25, y está trazada con datos base de las 12 Z. Destaca la mar muy gruesa del NW en León y NE de Baleares, con intervalos de temporal. En nuestras zonas atlánticas aparece fuerte marejada a mar gruesa, proveniendo el oleaje generalmente de la componente N. La mar muy gruesa surge ya en el Atlántico N, al W de Gran Sol y Vizcaya y bien al N de Azores.

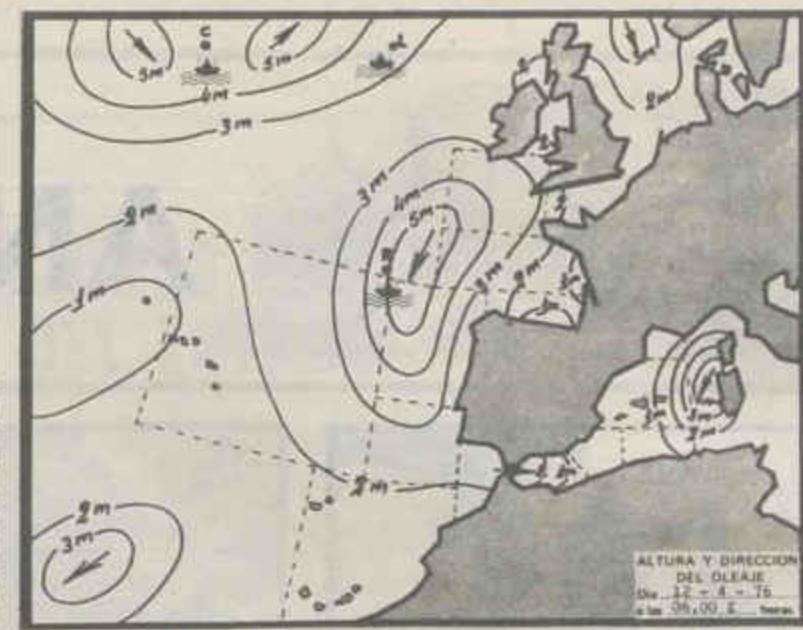
Y ya pasando al pronóstico, el mapa número 3 esquematiza el número de días en que a lo largo del presente mayo se espera haya temporal o ráfagas atemporaladas (fuerza 7 o más de la escala Beaufort) en nuestras distintas zonas de operaciones. Sigue decreciendo mucho, como ven, en el número de días de temporal.

Las flechas indican, como es usual, la dirección dominante del viento en tales circunstancias.

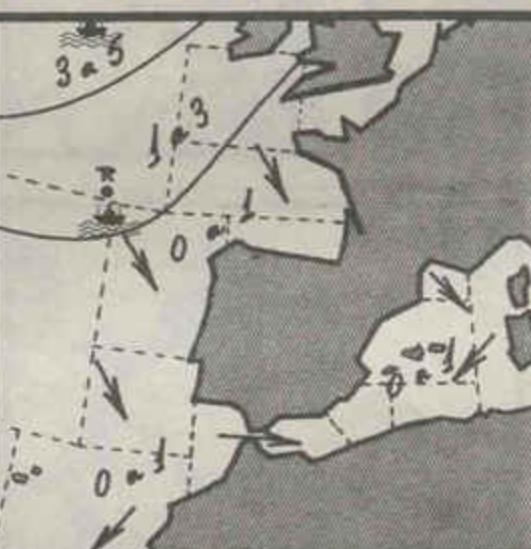
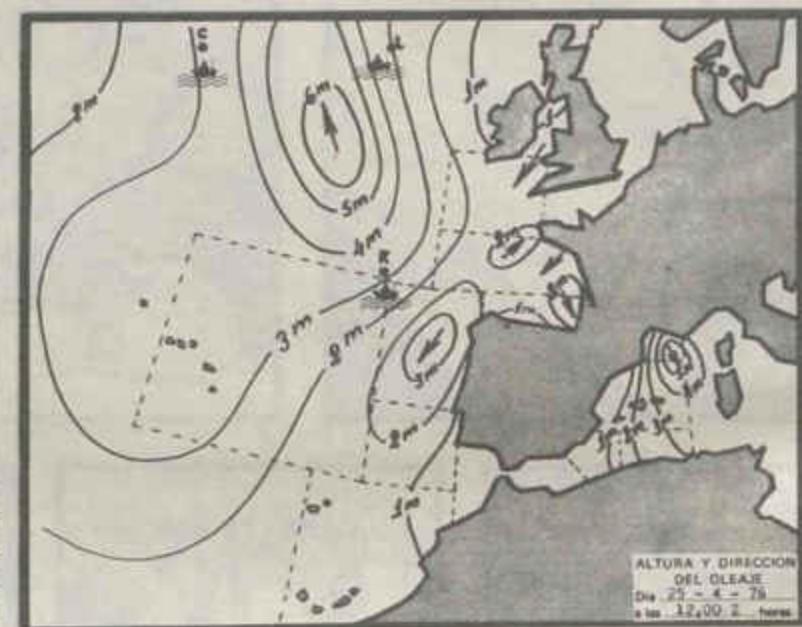
El mapa número 4 da idea del estado previsto del viento y de la mar para el mes de mayo en curso en las distintas zonas. Como siempre, el número que aparece junto a cada una de las flechas que inciden en los lados del rombo indica el número medio de días en que, para la correspondiente área, la mar provendrá del cuadrante de procedencia. La cifra del centro de cada rombo expresa el número de días de mar llana. Los que faltan al sumar hasta completar los treinta y uno de que consta mayo, corresponden a mares confusas. Por otro lado, encima, debajo o a la derecha de cada rombo figura la media prevista mensual de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (olas de dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa en adelante (olas de cuatro metros o más), expresada por una "G". También aquí hay que sobreentender cuanto antes les decímos respecto a la media de direcciones de viento y mar, es decir: que los días que, en algunos casos, faltan hasta completar los treinta y uno que corresponden a mayo, son de oleajes intermedios.

Para terminar, el mapa número 5 muestra el reparto de las temperaturas medias del agua del mar en superficie para el presente mes de mayo. Como bien saben nuestros lectores, ésta suele ser ligeramente superior a la de la capa de aire situada inmediatamente por encima, salvo en verano —y no siempre—, que puede ocurrir justamente al revés. ■

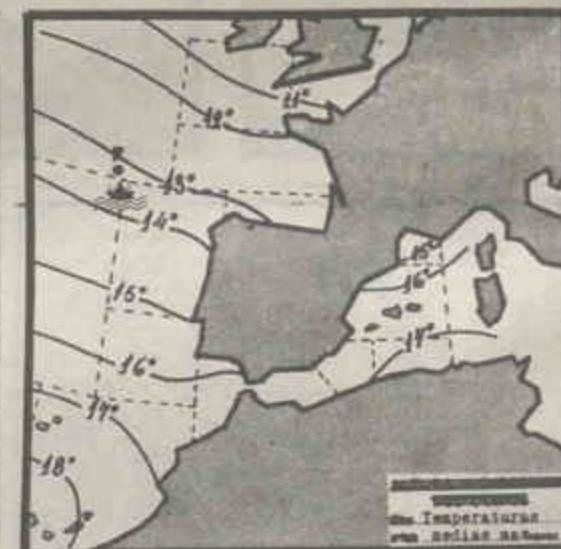
MAPA NUMERO 1.  
Carta de oleaje más significativa de las trazadas por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional durante la primera quincena de abril último.



MAPA NUMERO 2.  
Carta de oleaje más significativa de la segunda quincena de abril pasado.

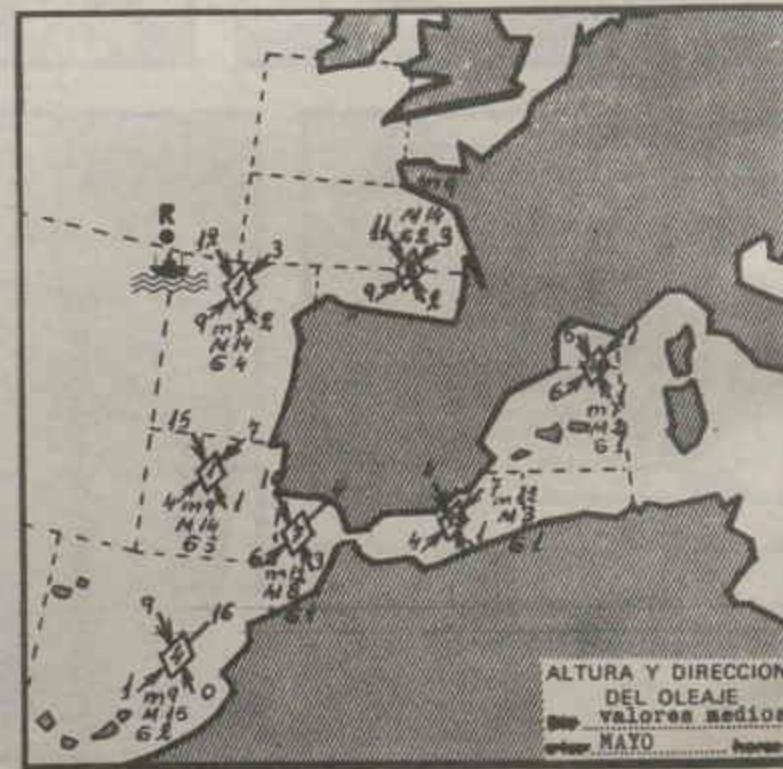


MAPA NUMERO 3.—Días de temporal en las distintas áreas previstos para el presente mes de mayo.



MAPA NUMERO 5.—Isotermas medias del agua del mar —en superficie— previstas para este mes de mayo.

MAPA NUMERO 4.  
Estado previsto de la mar y del viento para el mes de mayo en curso.



# EL DAMERO MARINERO

Por VICTOR UVE

## SOLUCION AL DAMERO PUBLICADO EN EL NUMERO 127

"Se da la circunstancia curiosa de que ninguno de ellos ni los posteriores exploradores, que durante más de doscientos años siguieron navegando frente a aquellas costas, descubrieron la bahía de San Francisco".  
Leídas verticalmente, las iniciales de las palabras obtenidas con las definiciones dadas deben decir: C. PRIETO: "EL OCEANO PACIFICO".

1	F	2	K	3	P	4	O	5	H	6	N	7	A	B	R	9	G	10	M	11	B	12	K	13	I	14	O	15	F	16	H	17	A	18	N	19	G	20	P	21	F
22	B	23	i	24	A	25	S	26	H	27	P	28	R	29	K	30	L	31	F	32	R	33	O	34	F	35	D	36	N	37	A	38	N	39	K	40	R				
41	F	42	O	43	C	44	Q	45	A	46	H	47	L	48	R	49	i	50	H	51	F	52	P	53	O	54	Q	55	M	56	P	57	A	58	R						
59	K	60	Q	61	D	62	F	63	i	64	L	65	O	66	Q	67	A	68	N	69	R	70	N	71	F	72	C	73	M	74	F	75	G	76	i	77	H	78	R		
79	K	80	j	81	F	82	P	83	D	84	O	85	G	86	M	87	A	88	R	89	G	90	j	91	B	92	N	93	C	94	K	95	F	96	H	97	D				
98	R	99	O	100	L	101	D	102	S	103	C	104	E	105	P	106	B	107	K	108	j	109	Q	110	G	111	E	112	B	113	M	114	L	115	P	116	Q				
117	j	118	S	119	N	120	H	121	D	122	B	123	O	124	E	125	S	126	j	127	M	128	C	129	Q	130	G	131	D	132	H	133	Q	134	A						
135	i	136	O	137	C	138	K	139	j	140	G	141	i	142	S	143	C	144	M	145	L	146	E	147	j	148	D	149	N	150	i	151	B	152	E						

A. 37 7 134 57 67 17 24 45 87 Presentó más al viento la superficie de una vela de cuchillo, llevando su puño hacia barlovento y cazándola a esa banda para que la proa cayera hacia la otra.

B. 122 106 11 22 91 112 151 Trozo de costa de mediana altura y cortada a pico.

C. 128 143 72 103 137 93 43 Mida la altura de un astro con el sextante u otro instrumento similar.

D. 61 121 101 97 131 83 148 35 Embarcación de pesca y pequeño cabotaje usada en las costas de Túnez. Arbola un palo caído hacia popa en el que izá una vela al tercio y enfoque a proa (plural).

E. 124 146 104 111 152 Midió la profundidad del agua y determinó la naturaleza del fondo.

F. 15 21 62 34 95 31 51 1 71 41 81 74 Vela triangular o trapezoidal que se larga por encima de la can greja de algunos buques (plural).

G. 130 140 9 75 89 19 110 85 Dícese del buque que por defecto de construcción tiene un costado más pesado que otro (plural).

H. 96 50 46 16 5 120 132 77 26 Al revés, cría de la ballena.

I. 13 49 23 63 76 135 141 150 Ancia de madera, de la misma forma que las comunes de hierro, usada por los chinos y otros pueblos del Asia meridional.

J. 80 117 147 108 139 126 90 Remo de punta, más largo que los restantes de un bote y con el cual boga el proel (plural).

K. 2 39 12 138 107 94 29 79 59 En la mitología griega, las tres mil hijas habidas por Océano de su esposa Tetis, que intervinieron, entre otros episodios marítimos, en el nacimiento de Venus.

L. 64 100 114 145 30 47 Tabla en lo alto del palo de la galera, donde se colocaba el vigía o serviola.

M. 55 86 113 73 144 127 10 Se dice del buque parado y sin gobierno.

N. 149 119 38 68 18 36 70 92 6 Dícese de los vientos que alternan en su dirección y fuerza, cambiando de un lado a otro en la primera, y aumentando o disminuyendo de intensidad con frecuencia (plural).

O. 65 99 4 42 33 53 123 136 84 14 Relojes de arena que se usaban en los barcos.

P. 82 115 105 56 20 52 27 3 Lluviosos, tempestuosos, nublados.

Q. 109 129 66 133 60 54 44 116 Vela trapezoidal usada en embarcaciones pequeñas y que se caracteriza por ser mucho más larga de baluma que de calfa, diferenciándose únicamente en esto de la "vela al tercio".

R. 32 58 88 40 48 69 8 28 78 98 Refiriéndose al viento, afirmarse en la dirección en que ya está soplando.

S. 118 102 125 142 25 Al revés, voz gallega que expresa las tiradas bruscas que se dan al cordel para que el anzuelo se clave en la boca del pez.

### EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables, caballería, pinturas, farratería naval, etcétera.  
Suministros a la Marina en general.

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



Gestoría  
Administrativa  
GRANJA

Gestor Administrativo Colegiado

Eliecer M. Granja y Granja

Gestiones y tramitaciones en general

•

Apartado 50.608

MADRID

DIRECCION POSTAL MUELLE DE LEVANTE, S/N

TELEFONOS TALLERES 23 52 00  
VARADERO 23 44 99

TELEX 76069 TATLA-E

**TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.**

REPARACIONES GENERALES  
DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y REPUESTOS DE LAS MARCAS:

BURMEISTER AND WAIN, SULZER,  
NOHAB-POLAR, WERKSPOR Y STORK  
VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS

CADIZ

Por el doctor  
JUAN ANGEL BARTOLOME MARTIN  
Dibujos: ANTONIO MOLINS

## HERIDAS GRAVES: PRIMEROS AUXILIOS EN LAS HERIDAS DEL ABDOMEN

EN el presente número de "Salud a bordo", vamos a dar por finalizado el tema de las heridas que hemos venido tratando desde hace varios meses ininterrumpidamente, en la creencia de su gran importancia, dada la abundante incidencia de los diferentes tipos de heridas en los habituales accidentes a bordo.

Han quedado para el final los primeros auxilios a realizar en la asistencia a las heridas graves del abdomen, heridas estas que normalmente crean un estado de gran urgencia, por lo que hay que comunicar inmediatamente por la radio para obtener el consejo y la ayuda médica. Entre tanto éste llega o en su defecto nos dirigimos al puerto más próximo, deberemos de actuar siguiendo estas normas.

Estas heridas son muy propensas a producir un estado de choque o de colapso y deberemos de actuar, por tanto, en su prevención. La víctima deberá de estar muy cómoda, caliente y recostada sobre su dorso con las rodillas flexionadas, colocándole una almohada debajo de las mismas con la finalidad de conservar así esta postura que tanto le beneficiará.

La herida hay que cubrirla con un apósito estéril, y en el caso de que hubiera asas intestinales salidas, no intentaremos introducirlas en el interior de la herida, pues en tal caso podríamos complicar todavía mucho más las cosas al arrastrar, junto con las asas, infinidad de gérmenes hacia el interior del abdomen; nos limitaremos a cubrirlas con una compresa estéril que humedeceremos con agua esterilizada y en su falta agua del mar o agua potable limpia; después fijaremos la compresa con un vendaje, pero sin comprimir.

No le daremos nada de beber ni tampoco alimentos, tan sólo, periódicamente, le podremos humedecer la cavidad bucal y los labios con una pequeña cantidad de agua.

Ahora, una vez concluido el tema, agradeceríamos a todos aquellos lectores que lo han seguido mes a mes, una crítica sobre el planteamiento del mismo, así como las sugerencias pertinentes sobre alguno de los aspectos que hubieran podido quedar sin tratar o que lo hayan sido de manera poco clara o profunda. También desearíamos nos comunicasen aquellos asuntos relacionados con la salud en la mar que considerasen de importancia para afrontar en sucesivos números de "Hoja del Mar".

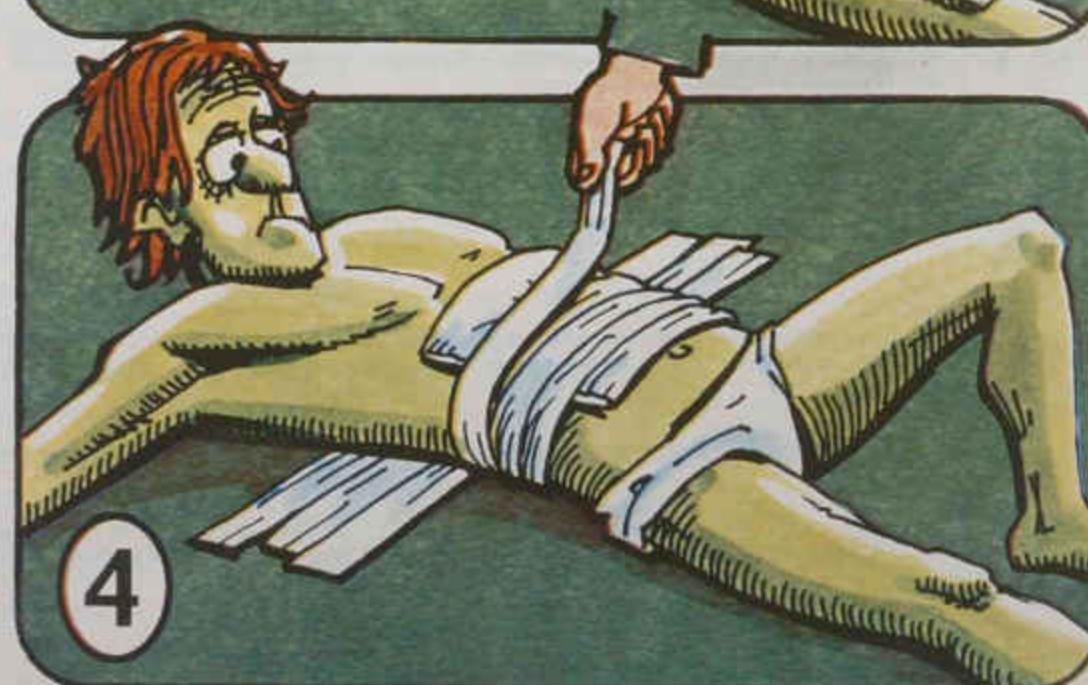
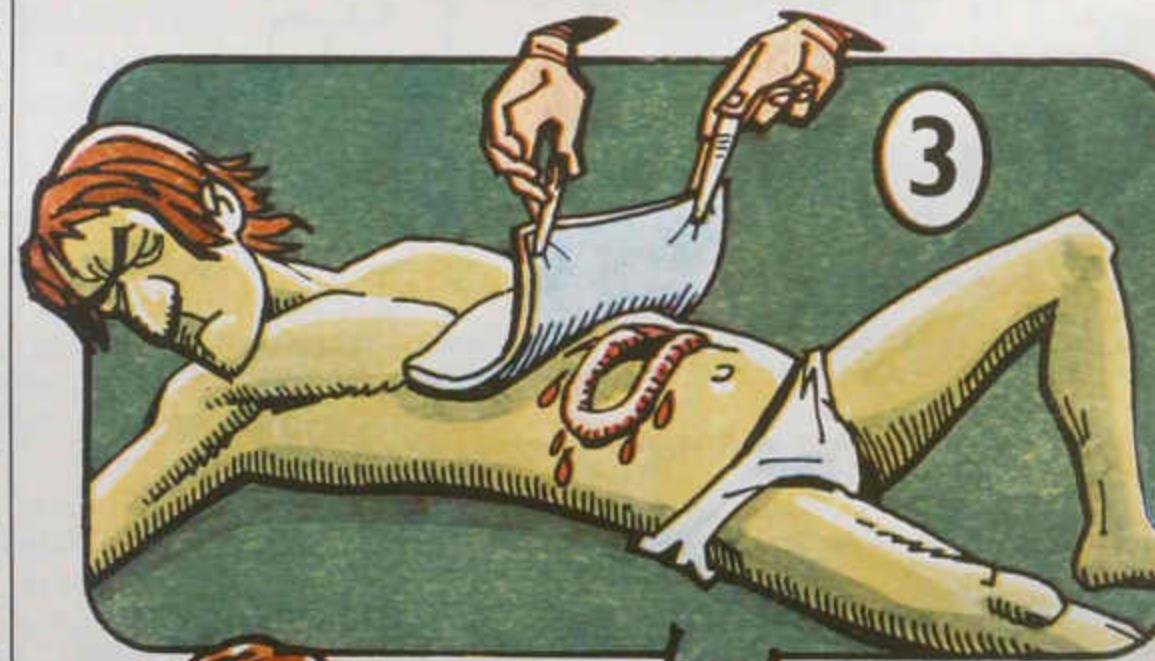
Ante una herida grave en el abdomen, tratar de conseguir lo antes posible una consulta médica.



Postura en la que deberemos poner a la víctima, acostado sobre el dorso y con las rodillas flexionadas.



La herida hay que cubrirla con un apósito estéril, y en el caso de que hubiera asas intestinales salidas, cubrirlas con una compresa humedecida en agua esterilizada, que luego fijaremos con un vendaje sin comprimir.



No darle bebidas ni alimentos, únicamente le humedeceremos la boca y los labios con una pequeña cantidad de agua.

No darle bebidas ni alimentos, únicamente le humedeceremos la boca y los labios con una pequeña cantidad de agua.