



**Luto en Almería: Desaparece un
pesquero con doce tripulantes**

Documento

**La explotación de los recursos
profundos del Mediterráneo**

hoja del mar

Número 66 • Año VII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • Abril 1971

**El almirante Fontán preside en Riba-
deo la clausura del Curso de Capa-
citación Marisquera**

La cuestión de la anchoa

**¿Guipúzcoa «versus» resto
del Cantábrico?**

Protagonista, el tiempo

A las puertas mismas de la primavera, una ola de frío volvió a meter a Europa en el más crudo invierno. La Península Ibérica se ha visto afectada por el radical descenso de la temperatura, y en otro orden de cosas no han sido raros los fenómenos atmosféricos.

Como caso insólito, la tromba marina de Málaga, de la que ofrecemos una imagen captada con singular oportunidad.

Surgió a escasa distancia de la playa de la Malagueta, y alcanzó 500 metros de altura por cien de base.

Afortunadamente, desapareció mar adentro, pues de ir hacia tierra las consecuencias seguramente habrían sido catastróficas.

Por Europa arriba, el tiempo aún ha sido más crudo. La fotografía de la derecha, sensacional por reveladora, nos muestra un aspecto parcial del puerto de Helsinki, con un remolcador semihundido, aprisionado por los hielos.



MELILLA (PESE AL PROGRESIVO DECREMENTO DE LAS CAPTURAS) CONTINÚA SIENDO UNA DE LAS PRINCIPALES BASES DE PESQUERIAS DEL MEDITERRANEO

MELILLA (De nuestro corresponsal).—La pesca es, sin duda, la actividad más importante de esta plaza de soberanía. La flota pesquera, que cuenta actualmente con cuarenta y seis embarcaciones, dedicadas principalmente a la pesca de bajura, realizaron en el pasado año una excelente labor. El número de kilos de pescado vendidos en la lonja, en el transcurso del pasado año, ascendió a 8.809.513, que alcanzaron un importe de ciento once millones cuatrocientas seis mil ochocientas ochenta y siete pesetas. Por lo que respecta a esta importante cantidad, hay que descontar las ventas efectuadas en Melilla por las embarcaciones marroquíes, toda vez que su personal no está censado en la Delegación del Instituto Social de la

Marina, por ser extranjero.

El número de pescadores acogidos al régimen de seguridad social del I. S. M. es de 409 en la actualidad, y el de pescadores marroquíes, que ejercen también sus actividades en embarcaciones melillenses, de 397.

En cuanto a las prestaciones efectuadas por la delegación de dicho organismo, en la nómina de jubilados, viudas y huérfanos alcanza a doscientas cincuenta y cinco mil cuatrocientas sesenta y nueve pesetas. Bien es verdad que, mensualmente, se vienen concediendo ayudas gratificables por distintos conceptos, cuya totalidad es variable, aunque se tienen fijadas una cantidad para casos concretos, como, por ejemplo, por aparatos protectores de ambos maxi-

lares, para gafas, etcétera.

Sigue Melilla en ese puesto de privilegio en cuanto a ser una de las principales pesquerías del Mediterráneo, pues, aunque se observa un progresivo decrecimiento en las capturas anuales, casi inapreciable, pues varía según las temporadas, es zona que atrae constantemente buques pesqueros de otros lugares de la Península. Y como plaza de venta es, sin lugar a dudas, la más importante de toda la región, ya que sus facilidades de comunicación con la Península permiten una fácil exportación de la pesca.

El porvenir pesquero de Melilla hemos de considerarlo bajo un punto de vista esperanzador. El desenvolvimiento de esta industria, cuya regularidad es el mejor síntoma de seguridad para el futuro, nos permite ser optimistas en grado sumo. ■ PABLO MARTÍNEZ CID.

DON GREGORIO RAMOS, JEFE DEL SERVICIO DE FOMENTO SOCIAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Por el presidente del Instituto Social de la Marina ha sido nombrado jefe del servicio de Fomento Social, de la Vicesecretaría General de dicho organismo, don Gregorio Ramos Charro. Con este nombramiento se completa el cuadro directivo del I. S. M., de cuya composición dimos cuenta en la pasada edición de HOJA DEL MAR. El señor Ramos ha desempeñado hasta la fecha el cargo de rector de las escuelas reconocidas de Náutica y Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina en Gijón y la jefatura de la sección cultural de la Delegación Provincial del I. S. M. en Asturias.

TRONCOS PELIGROSOS PARA LA NAVEGACION EN EL LITORAL AFRICANO

ARRECIFE DE LANZAROTE.—La estación costera de Arrecife ha recibido últimamente numerosas comunicaciones de pesqueros, que dan cuenta de haber localizado en distintos lugares del litoral africano grandes troncos de árbol navegando a la deriva, alguno de hasta quince metros de longitud y metro y medio de diámetro, que constituyen un gran riesgo para los buques dedicados a la pesca en dicho lugar.

Se sabe que el motopesquero «Playa de Valdegrana», de matrícula de Alicante, chocó contra uno de estos troncos flotantes, rompiéndose su plancha de proa, que pudo ser reparada a bordo, continuando después normalmente las faenas pesqueras.

PESQUEROS DE MELILLA A MAURITANIA

MELILLA.—Para trabajar en la factoría IMAPEC, de Mauritania, salieron el pasado mes para aquel país los pesqueros de arrastre de la flota pesquera melillense «Diego y María», «Pepita Ortiz», «El guapo de África», «María Oncina» y el «Patrona Santa Marta», constituyendo las tripulaciones un total de cuarenta y cinco hombres, todos pescadores de Melilla.

SANTANDER: COOPERATIVA PESQUERA EN MARCHA

SANTANDER.—Diecinueve armadores y ciento veinte pescadores santanderinos se han unido para formar una cooperativa, cuyos estatutos están ya redactados y pendientes de aprobación.

La cooperativa, que llevará el nombre de Pesca Cántabra, tiene como objeto la liberación económica de los pescadores, aprovechando al máximo las faenas de pesca, para lo que se proponen levantar una fábrica de harina de pescado.

El presupuesto de la cooperativa, que cuenta con nueve barcos, asciende a dieciocho millones de pesetas, y sus instalaciones se construirán en la zona de Parayas, a la salida de Santander, junto a la carretera de Bilbao. (Cifra.)

EL CONDE DE TORENO, PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS

MADRID.—Ha sido designado presidente de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos el conde de Toreno, que también es presidente de la Cruz Roja. Dicho nombramiento se ha realizado a propuesta del presidente saliente, don Leopoldo Boado, subsecretario de la Marina Mercante.

Con este nombramiento se espera una mayor colaboración entre la Sociedad de Salvamento de Naufragos y la Cruz Roja Española, a fin de realizar una labor constante y coordinada en cuanto a despliegue de medios para tratar de paliar los accidentes en el mar.

CREACION DE UN MINISTERIO DEL MAR EN CHILE

VALPARAISO (Chile).—El Presidente de la República de Chile ha firmado un proyecto de ley por el que se crea en dicho país un Ministerio del Mar.

El señor Allende, al firmar el proyecto, afirmó: «El futuro de Chile está y estuvo siempre ligado a la mar», agregando que «desde siempre el océano y los 4.500 kilómetros de costa que tiene el país han representado un inmenso campo de posibilidades no explotadas».

ESCUELA NACIONAL PARA ESTIBADORES PORTUARIOS

VALENCIA.—Próximamente será instalada en esta capital la Escuela Nacional de Formación Profesional para Estibadores Portuarios, según informan fuentes sindicales.

Para dar a conocer esta noticia llegó a la capital del Turia el delegado general de la Organización de Trabajos Portuarios, Javier Angoloti Cárdenas, quien se entrevistó con el gobernador civil y el alcalde de la ciudad.

HA SIDO DICTADA SENTENCIA EN EL CONSEJO DE GUERRA SEGUIDO A CAUSA DEL NAUFRAGIO DEL «POLYCOMMANDER»

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El capitán del buque-tanque noruego «Polycommander», señor Stron Olsen, ha sido condenado

a tres meses de arresto mayor, y el primer oficial de dicho buque, señor Sigurd Vikan, a un mes y un día por el delito de ser causantes de un naufragio en el mar, según sentencia del consejo de guerra que tuvo lugar en la Sala de la Auditoría de la zona marítima del Cantábrico. También fueron condenados a pagar 21.117.425 pesetas, como responsabilidad civil por los gastos ocasionados al derramarse el crudo que transportaba el buque —unas cincuenta mil toneladas— en aguas de la ría de Vigo.

LIBERADOS LOS CUATRO PESQUEROS DE CANGAS QUE FUERON APRESADOS POR BARCOS MARROQUIES

CANGAS DE MORRAZO (Pontevedra).—Han regresado los cuatro pesqueros de esta base que fueron apresados por guardacostas marroquíes cuando se dedicaban a la pesca de merluza frente a las costas de Marruecos. Los pesqueros son el «Punta Balea», «Gisela», «Cormorán» y el «Gervi». Su liberación ha llegado tras las gestiones realizadas por el Gobierno español. Las embarcaciones regresaron con las artes de pesca, pero fueron despojadas del pescado capturado.

PROXIMAS CONVERSACIONES ENTRE LOS GOBIERNOS DE ESPAÑA Y CANADA PARA SALVAGUARDAR LA ACTIVIDAD DE NUESTROS BACALADEROS

MADRID.—Próximamente, el Gobierno español iniciará conversaciones con el de Canadá, al objeto de encontrar una solución al problema planteado a las compañías pesqueras españolas que operan en aguas de aquel país, por la decisión canadiense de cerrar sus bahías interiores a los barcos pesqueros extranjeros (ver HOJA DEL MAR del mes de marzo), y que fue anunciada por el ministro federal canadiense de Pesquerías, Jack Davis, el pasado mes de febrero.

No obstante, se estima que mientras lleguen las conversaciones y se establece un acuerdo, los barcos españoles podrán continuar faenando como hasta ahora.

La pesca obtenida por nuestros barcos en aquellas aguas alcanza anualmente un volumen que oscila entre las 300.000 y las 350.000 toneladas de bacalao.

Se espera, en los medios pesqueros españoles, que las negociaciones entre ambos Gobiernos servirán para encontrar una solución que no perjudique a esta actividad, de tanta tradición y rentabilidad para nuestro país, por lo que, a pesar de la preocupación, este sector es optimista ante el resultado de las conversaciones.

EL «MIÑO», DE PESCANOVA, CAPTURARA MERLUZA EN ARGENTINA

PUERTO MADRYN (Chubut).—La empresa española Pescanova solicitó de las autoridades marítimas locales la autorización para que opere su nave «Miño» en jurisdicción de las 200 millas marinas argentinas. El barco español pescará merluzas y otras especies para el procesamiento de harina de pescado a su bordo.

hoja del mar

Edita:
Ministerio de Trabajo
INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA
Redacción y Administración:

Gabinete de Información y
Publicaciones del Instituto
Social de la Marina
Génova, 24, planta séptima.
Teléfono 419 39 63
Madrid-4

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

Imprime:

HAUSER Y MENET, S. A.
Plomo, 19 - Madrid-5

Dépósito legal: M. 16.516-1963

Distribuye:

INAGRA, S. A.
Vicente Caballero, 3 y 5
MADRID



La falta de reposición de algunas de las boyas de fondeo fijo en la dársena del puerto de Lastres pudo ocasionar una catástrofe

Al saltar una de las boyas, varios barcos quedaron al garete. Afortunadamente, todos los pescadores intervinieron al darse la alarma, salvando de su destrucción a la flota local

GIJÓN (De nuestro corresponsal).—Entre el jubiloso y esperanzador comienzo de las obras del puerto de Lastres, allá por 1948 y la realidad de hoy en que la última piedra aún no está rematada, ha mediado mucho tiempo, más de lo previsto y deseado, y tanto que buena parte de lo nuevo, de entonces para acá, por la acción de la mar ante la escasa protección de su raquílica escollera, el dique que ha precisado de presupuesto y trabajos suplementarios para su conservación. Pero algo quedó por hacer pese a las advertencias y recomendaciones insistentes a «quienes corresponde» la revisión, reparación o reposición de algunas de las boyas de fondeo fijo en la dársena. Pese a la previsión de su estado fueron causa u origen de la noticia en grandes titulares por los efectos que pudo tener y su grave

repercusión en la actividad pesquera de Lastres de no mediar una circunstancia providencial.

En la dársena, bien protegida de los vientos y la mar de mayores efectos, los barcos de la flota local amarran en andanadas de ocho, diez o más. La primera con los cabos de proa a tierra y los de popa a la boya, y las siguientes a cada una de éstas, proa y popa, y así sucesivamente hasta tres o cuatro grupos.

Hace algún tiempo, uno de los barcos de la última serie que faltó los cabos, quedó al garete. No pasó inadvertido el percance. El pueblo forma un anfiteatro que aboca al mismo puerto. Desde cualquier ventana o balcón de cada casa, del «chigre», taberna o bar, la mirada se posa de vez en cuando sobre él. Nada ocurre aquí que no se vea. Esto a la luz del día. De noche...

Había mala mar fuera, y dentro se hacía notar la fuerte resaca que hacía «trabajar» a los barcos. Apenas lista la última faena de recuperación y amarre, los últimos en retirarse ya mediada la noche vieron en aquel justo momento que una de las boyas saltaba materialmente al faltarle la cadena de fondeo fija, dejando libres de popa a una serie de barcos y de proa a otra con la inminencia de que unos y otros barcos se embistieran y quedaran destrozados en un impresionante mare mágnim. El toque de sirena de la Rula, en el mismo muelle, concentró de inmediato a todo el pueblo. Algo serio ocurría, y como estaban con la «mosca tras la oreja»... Todos a una realizaron una labor de salvamento completo y el premio fue el «aquí no pasó nada», afortunadamente. La faena, naturalmente, fue dura

como tal era la circunstancia. En un alarde de habilidad y rapidez, con unas malletas dieron una doble vuelta a la boya abozándola por el resto de la cadena, y formando dos triángulos con vértice en la misma, la fijaron de nuevo en su sitio amarrando los chicotes respectivos a un extremo y otro del puerto y quedando los barcos de nuevo asegurados bajo vigilancia. La cosa no era para menos.

Dentro de la natural satisfacción por haber salvado sus barcos y la garantía de su trabajo en los días sucesivos, les queda el regusto amargo de haber acertado en sus predicciones comunicadas. Esperan ahora, vista la lección, que se les tome en serio. Y tal cosa parece ser, puesto que ya se dispuesto lo necesario para que no haya repetición. ■ **RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.**

Agradecimiento del Instituto Social de la Marina a los pescadores de Lastres

MADRID.—La comisión permanente del Instituto Social de la Marina ha acordado manifestar su agradecimiento a las autoridades de Lastres y a los pescadores que con su intervención salvaron a la flota de la localidad de un verdadero desastre. Asimismo ha acordado conceder una subvención de veinticinco mil pesetas a la Cofradía de Lastres, para que ésta la distribuya entre los pescadores que más directamente intervinieron en las operaciones de salvamento.

DOCE DESAPARECIDOS AL NAUFRAGAR UN PESQUERO ALCANTINO EN AGUAS DEL SAHARA

- Clausura de los cursos de formación profesional náutico-pesquera celebrados en Villajoyosa y Calpe.
- Se ha reunido el Patronato Provincial de la Escuela Oficial de Alicante.

ALICANTE (De nuestro corresponsal).—El «Santísima Virgen del Carmen», propiedad del armador de Campello don Antonio Orozco, con base en Málaga, salió del puerto de Alicante el día 3 de octubre para los caladeros de Canarias y Sahara español. Trabajaba para el barco factoría «Galicia» y se dedicaba primordialmente al pulpo, calamar y jibia. Debía regresar a la Península hacia primeros de marzo, pero un mal día, un violento temporal del Atlántico le hizo naufragar en el llamado «cementerio de los barcos», en una peligrosa zona muy cerca de la costa, con acantilados, cuya profundidad es la misma que unas diez millas mar adentro. Trágico balance: doce desaparecidos y tan sólo dos supervivientes. Uno de éstos, Manuel Fernández Zaragoza, de Villajoyosa, que iba durmiendo en la cama, se encontró de pronto sobre una roca, a donde un fuerte golpe de mar le había lanzado.

He aquí la nómina de estos pescadores, desaparecidos en honroso acto de servicio en el trabajo: Gerardo Fernández, Vicente Iborra, Jaime Lladó y Agustín Jordá, los cuatro de Villajoyosa; José Pagés y Antonio Zaragoza, de Santa Pola; Mariano Torres, de Campello; José Mora, de Guardamar. Tres tripulantes más de Málaga y uno de Las Palmas. Descansen en paz.

En nuestras localidades marinerías se han celebrado honras fúnebres por estas víctimas del mar. Con nuestras autoridades provinciales, presididas

por el gobernador civil, don Mariano Nicolás García, mujeres de luto con lágrimas en el rostro, pescadores compañeros y amigos de quienes ya no irán en futuras singladuras; todo el pueblo silencioso y dolorido en fraterna condolencia.

SOCORROS DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA: 395.349 PESETAS

Muy pocos días después de la tragedia, el delegado provincial de Trabajo, junto con el delegado del I. S. M. y el presidente del Sindicato de Pesca, han visitado en sus domicilios a todas y cada una de las familias de estos pescadores, para hacerles entrega de los socorros inmediatos del Instituto Social de la Marina, por un total de 395.349 pesetas, al propio tiempo que también les transmitían los donativos especiales del ministro de Trabajo y del presidente del Sindicato Nacional de Pesca. Prestaciones todas ellas que, como es lógico, son independientes de las pensiones que les corresponden por viudedad u orfandad.

PATRONATO DE LA ESCUELA OFICIAL NAUTICO-PESQUERA

Se ha reunido el Patronato Provincial de la Escuela Oficial de Formación Profesional Náutico-Pesquera, presidido por el comandante militar de Marina, don Pedro Celestino

Rey Ardid, con asistencia de gran número de sus componentes, para aprobar su Reglamento y conocer los informes del director, don Antonio Espinosa Chapinal, acerca del funcionamiento y necesidades de la Escuela.

Son vocales natos de este Patronato el presidente de la Diputación Provincial, el alcalde de Alicante, los presidentes de los Sindicatos de Pesca y Marina Mercante, así como dos armadores y dos padres de alumnos. De libre designación del presidente, otras personas vinculadas con el centro, tales como el ingeniero-director del puerto, presidente de la Cámara de Comercio y Navegación, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, etcétera. También han sido nombrados vocales el delegado provincial del Instituto Social de la Marina y el jefe de la Sección Cultural de dicha Delegación.

El director de la Escuela, señor Espinosa, manifestó que se ha alcanzado en este curso una matrícula de 300 alumnos y expuso los proyectos pendientes de realizar, entre los que se encuentran las instalaciones deportivas, embarcadero para amarre de embarcaciones y viajes con alumnos a empresas marítimas. Solicitó la colaboración de todos para que estos proyectos fueran pronto posibles. Colaboración que no dudamos ha de encontrar en cuantos organismos provinciales ofrecieron su desinteresada ayuda en los difíciles tiempos en que se luchaba por que

la Escuela Náutico-Pesquera de Levante se estableciera en nuestra ciudad.

NUEVOS PATRONES DE PESCA LOCAL

En las escuelas filiales de formación profesional del I. S. M. de Villajoyosa y Calpe han sido clausurados los cursos para patrón de pesca local, iniciados el 1 de octubre último. En los exámenes recientemente celebrados en esta Comandancia Militar de Marina, han obtenido su certificado de aptitud quince de los alumnos, tres de ellos con la calificación de notable.

Su entrega ha tenido lugar en sencillo acto celebrado en el grupo escolar de orientación marítima José María Paternina, de Calpe, con asistencia del comandante militar de Marina, don Pedro C. Rey Ardid; alcalde de la localidad, don Joaquín García; gerente provincial del PPO, don Diego Martín Pujol; delegado del I. S. M., don José L. Camarasa Monje, y otras autoridades de Marina y de las Cofradías de Pescadores. Tras unas breves palabras del director de la escuela, subdelegado provincial del Instituto Social de la Marina, pronunció la última lección del curso el capitán de Navío don Pedro C. Rey Ardid, para poner de manifiesto la importancia de la promoción social que con estas enseñanzas se pretende, exhortando a todos para que continúen en su esfuerzo e interés por lograr más altas titulaciones. Dedicó frases de elogio a la labor que en este sentido realiza el Instituto Social de la Marina, con la ayuda económica del Programa de Promoción Profesional Obrera, del Ministerio de Trabajo y el aliento de las Cofradías Sindicales. Por último se refirió a las exigencias cada vez mayores en la capacitación técnica, así como a la necesidad de completar las preparaciones con una íntegra formación humana.

Una vez clausurado el curso se procedió a la apertura de los nuevos, que, tanto en Calpe como en Villajoyosa, se inician para impartir las enseñanzas del programa de patrón de pesca litoral de segunda clase, para las zonas Sur-Mediterránea y Levante Balear, cuyos exámenes se han de celebrar en el mes de junio.

La matrícula para estos nuevos cursos ha sido ampliamente cubierta en ambas escuelas, proponiéndose aumentar las becas concedidas para los mismos.

ANTONIO DIEZ MARTINEZ

FUE NECESARIO ABRIR UN CANAL EN EL HIELO

Como complemento al documento gráfico que figura en portada, ofrecemos esta impresionante imagen captada en el golfo de Finlandia. Allí quedaron atrapados por los hielos, en el pasado mes de marzo, veinte cargueros de distintas nacionalidades, y algunos buques más. Fue necesaria la intervención de tres rompe-hielos, que abrieron un canal en la gran costra blanca, y por allí pudieron salir los barcos, poco a poco y en fila india.

Evitó la muerte de un marinero

HOMENAJE A UN OBRERO PORTUARIO DE BARCELONA

BARCELONA.—Juan Antonio Hernández Alonso, obrero portuario que evitó la muerte de un marinero y colaboró con toda eficacia en las tareas de extinción del incendio ocurrido en un buque anclado en este puerto, ha sido objeto de un homenaje por parte del Sindicato Provincial de la Marina Mercante.

El homenajeado intervino en la extinción del incendio producido en el buque «Ondárroa», consiguiendo rescatar a uno de los miembros de la tripulación, al que evitó la muerte.

En dicho homenaje le fueron entregados también a Juan Antonio Hernández varios premios en metálico, concedidos por el Sindicato Nacional de la Marina Mercante, servicios portuarios del Ministerio de Trabajo y la casa consignataria del buque siniestrado.



El delegado provincial del I. S. M. en Alicante, don José Luis Camarasa Monje, entrega certificados de aptitud en el acto de clausura del curso de patrón de pesca local celebrado en Calpe.

LA NOTICIA Y SU IMAGEN



VITAL ALSAR, RECIBIDO POR EL CAUDILLO

Su Excelencia el Jefe del Estado recibió en audiencia en el palacio de El Pardo a don Vital Alsar, quien cruzó el Pacífico en una balsa, en compañía de otros navegantes, protagonizando una singular aventura.



MONUMENTO AL MARINO DESCONOCIDO

Esta es la maqueta del monumento al Marino Desconocido, que coincidiendo con la celebración de la Semana Naval será inaugurado en Almería el próximo mes de julio. Lo costea el Ayuntamiento almeriense, su autor es el escultor don Marino Amaya, y se da la circunstancia de que este monumento es el primero en su clase que se levanta en el mundo.



LA HUELLA DE LA TRAGEDIA

La tripulación de un pequeño bote de Folkstone coloca boyas de aviso alrededor del misterioso mástil que emerge de las aguas del Canal de la Mancha. Se cree que pertenece al buque griego «Niki», que se hundió en estas aguas, muy próximas al área donde abordaron el «Texaco Caribbean» y el «Brandenburg».



BOTADURA DE UN «BULKARRIER»

El «bulkcarrier» «Magdalena del Mar», de 24.000 toneladas de peso muerto, durante su botadura en la factoría de Matagorda, de Astilleros Españoles, S. A. Fue madrina la esposa del director general del Banco Exterior de España. Pertenece a la compañía Líneas Asmar.



EL PRÍNCIPE, EN LA CIUDAD CONDAL

Con motivo de la inauguración del IX Salón Náutico Internacional, cuyo solemne acto presidió el príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón, ha visitado Barcelona. En la fotografía, el príncipe, momentos antes de efectuar un entrenamiento en aguas del puerto de la Ciudad Condal.

Carta a un cartero

Señor cartero de un pueblo del litoral sudmediterráneo

Nuestro querido amigo:

Nos va a permitir que le llamemos amigo, porque queremos serlo de usted. Por varias razones. La principal de todas, porque siempre hemos admirado la abnegación, el espíritu de sacrificio, el gran sentido de la responsabilidad de los carteros españoles. También porque queremos comprender su problema y esto ya nos caracteriza como aspirantes a su amistad.

Pero no son estas protestas afectivas las que exactamente nos mueven a escribirle. Nos mueve haber comprobado que, efectivamente, usted tiene un problema y ese problema se lo hemos planteado nosotros.

Ocurrió que un buen día —hace muy pocos— llegamos al pueblo del que usted es cartero. Pensábamos que HOJA DEL MAR había sido distribuida allí profusamente. Íbamos con una pequeña emoción un poco contenida: con esa emoción que produce saber que arribamos viajeros, sólo unas horas después de haber llegado nuestras noticias, la información del quehacer de las gentes del mar, el resumen del pulso marino de un mes en nuestra Patria —que de todas esas cosas es portadora nuestra revista—. Y nos encontramos con la sorpresa de que no era así, porque todos los ejemplares de HOJA DEL MAR, entajados uno a uno, con sus direcciones bien claras estampadas en las fajas (nombre y apellidos, domicilio, población, provincia), estaban apilados en una estancia de la Casa del Mar.

Nos dijeron —he aquí su problema— que los había depositado usted allí porque se había negado a distribuir la revista. Veamos por qué razones: ¿Los ejemplares estaban faltos de franqueo? No, porque bien se veía, con letras así de grandes, que están acogidos al franqueo concertado, con el número 01/638. Las direcciones estaban clarísimas. No acertamos a explicarnos... Pero sí: pudo ocurrir que aquel día le dolían a usted los pies. Entonces, bien pensado, acaso hubiera podido demorar al día siguiente el reparto. Y, sin embargo, se fue usted con los ejemplares de la revista a la Casa del Mar, y dijo que la repartieran allí.

Puede comprender que esa no es misión de los funcionarios de la Casa del Mar: no son carteros. De otro lado, imagine lo que sería si esos funcionarios, el día que se les acumula el trabajo, le pillaran a usted de improviso y le obligaran a echarles una mano.

A lo mejor no le dolían a usted los pies, pero pensó que si todos los meses llega HOJA DEL MAR a su pueblo (como está previsto que llegue), cada treinta días le vamos a dar la murga con el repartito.

Quizá haya una solución, pues nunca se sabe. Vaya usted pensándola y propóngala, siempre que no sea que el reparto lo hagan los funcionarios de la Casa del Mar, o que dejemos de enviar la revista a su pueblo, o que HOJA DEL MAR no se edite, o que leamos por teléfono su contenido a cada uno de los suscriptores, o que los distribuidores, impresores y redactores cojamos el tren todos los meses y nos plantemos en su pueblo, para repartir «personalmente» el número.

Mientras tanto, por favor, no deje de llevar cada envío al domicilio previsto. Piense que la mayor parte de los destinatarios de la revista son pescadores a quienes puede interesar lo que HOJA DEL MAR dice y que, además, han solicitado recibirla. Y piense también que todos sus compañeros, sin excepción, lo hacen así. Porque no en vano los servicios españoles de Correos, a todos los niveles, hombre a hombre y colectivamente, son los más prestigiosos del mundo.

Esperando que atenderá nuestra petición, reciba el más cordial saludo de los distribuidores, impresores y redactores de HOJA DEL MAR, que también tenemos nuestros problemas y no por ello le vamos a decir a usted, nuestro querido amigo, que nos haga la revista.

Firmado: HOJA DEL MAR

MATERIAL ESCOLAR Y MOBILIARIO PARA LA ESCUELA DE ORIENTACION MARITIMA DE FIGUERAS-CASTROPOL

MADRID.—Teniendo en cuenta las diferencias existentes en la actualidad en la Escuela de Orientación Marítima de Figueras - Castropol, la comisión permanente del Instituto Social de la Marina ha acordado conceder una subvención a esta Escuela, destinada a realizar obras de mejora del edificio y adquisición de material escolar y mobiliario.

MATERIAL Y MOBILIARIO PARA LA ESCUELA DE ORIENTACION MARITIMA DE VICEDO

MADRID.—La comisión permanente del Instituto Social de la Marina ha acordado conceder una subvención destinada a dotar de nuevo material escolar y mobiliario a la Escuela de Orientación Marítima de Vicedo.

SUBVENCION AL COLEGIO-HOGAR DE LA SAGRADA FAMILIA, DE ALDAN-HIO

MADRID.—La comisión permanente del Instituto Social de la Marina ha acordado conceder, como en años anteriores, una subvención al colegio-hogar de la Sagrada Familia, de Aldán, teniendo en cuenta que está regentado por una comunidad religiosa que atiende a hijas de pescadores.

AMPLIACION DEL AMBULATORIO DE LA SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR, EN PUNTA UMBRIA

La comisión permanente del Instituto Social de la Marina ha acordado conceder una subvención por importe de 363.645 pesetas, al objeto de ampliar el ambulatorio dedicado a los trabajadores del mar de Punta Umbria, dotándole de salas destinadas a asistencia de partos normales.

VISITA A ASTURIAS Y LUGO DE LOS PRESIDENTES DEL

LA MEDALLA DE PLATA AL SUFRIMIENTO EN EL TRABAJO, CONCEDIDA A TITULO POSTUMO A LA SEÑORITA SOFIA FRIEYRO, ASISTENTE SOCIAL FALLECIDA EN ACCIDENTE DE TRABAJO, FUE IMPUESTA POR EL ALMIRANTE FONTAN AL PADRE DE LA MISMA, EN UN SENCILLO ACTO QUE TUVO LUGAR EN GIJON

- Los presidentes del Instituto Social de la Marina y del Crédito Social Pesquero y el vicesecretario general del I.S.M. visitaron las Escuelas de Náutica y de Formación Profesional del Instituto.

GIJON (De nuestro corresponsal).—Por el ministro de Trabajo se concedió, a título póstumo, la medalla de plata de Sufrimiento en el Trabajo a la señorita Sofia Frieyro Zurita, asistente social en Gijón del Instituto Social de la Marina, que falleció en acto de servicio el 22 de diciembre del pasado año, y de cuya circunstancia se informó en el número de enero de HOJA DEL MAR.

Con el exclusivo objeto de hacer entrega de esta medalla y reiterar sus sentimientos a la familia de la infortunada asistente social, se desplazó a Gijón el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé.

El acto, sencillo y muy emotivo, tuvo lugar el sábado 27 de febrero en la Delegación Provincial del I.S.M., recibiendo el señor Frieyro Amor, padre de la finada, con otros deudos, la condecoración póstuma y el respeto del almirante Fontán, al que acompañaban el presidente del Crédito Social Pesquero, don Vicente Rodríguez Casado; vicesecretario general del I.S.M., don Gerardo Harguindey Banet; comandante militar de Marina de Asturias, don Federico Sánchez-Barcáiztegui; delegado provincial del I.S.M., don Juan López Miñano, y rector de las Escuelas Reconocidas de Náutica y Náutico-Pesquera, don Gregorio Ramos Charro.

Aprovechando su breve estancia por el motivo expuesto, los presidentes del Instituto Social de la Marina y del Crédito Social Pesquero, vicesecretario general y demás acompañantes, se trasladaron al edificio de las Escuelas Reconocidas de Náutica y Náutico-Pesquera para visitar e inspeccionar con sumo detalle las dependencias e instalaciones, que se han completado últimamente con nuevo y moderno material.

Departió ampliamente con los alumnos, interesándose sobre la marcha de los estudios en las diferentes especialidades y titulaciones, y con el claustro de profesores, a los que el almirante Fontán expresó su complacencia por los magníficos resultados que se vienen obteniendo en estas escuelas de Gijón, manifestación que corroboró luego a los informadores, con los cuales departió durante unos minutos. Estos le preguntaron acerca del proyecto de la Casa del Mar de Asturias, contestándoles que una vez terminadas las que están en vías de ejecución en el resto del litoral, que bien pudiera coincidir con la ultimación de las gestiones de cesión de los terrenos o solares, la primera en acometerse su construcción sería la de esta ciudad, ya que la estratégica situación geográfica del puerto de Gijón-Musel y su imprecionante futuro requieren una atención especialísima y muy completa.

Los informadores aprovecharon la presencia de don Vicente Rodríguez Casado, presidente del Crédito Social Pesquero, para preguntarle sus impresiones sobre las Cooperativas de Producción Pesquera y sus resultados. Les contestó que en general eran buenos, que incluso los fracasos, o de resultados deficientes más bien, estaban previstos en la proporción registrada y que vienen siendo inferiores en la misma proporción a los de particulares, añadiendo, en parecidos términos, que las cooperativas son una realidad necesaria con grandes posibilidades de mejor futuro, confiando puedan habilitarse los medios para su incremento y favorecer en lo posible las aspiraciones del hombre de mar.

Después de esta visita, los presidentes del Instituto Social de la Marina y del Crédito Social Pesquero y el vicesecretario general del I.S.M. emprendieron viaje en la misma jornada con dirección a Ribadeo, para asistir a la clausura de un curso de mariscadores.

RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN



LUGO (De nuestro corresponsal).—En las últimas horas del pasado día 27 han llegado a Ribadeo, procedentes de Asturias, los presidentes del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, y del Crédito Social Pesquero, don Vicente Rodríguez Casado, acompañados del vicesecretario general del I.S.M., don Gerardo Harguindey Banet, con objeto de asistir a los actos que al día siguiente iban a tener lugar en esta provincia.

INAUGURACION EN SAN CIPRIAN

A las diez y media de la mañana se procedió a la bendición de la clínica que para Medicina General se ha instalado en el puerto de San Ciprián, que consta de todos los elementos necesarios para el cometido indicado.

El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores hizo presente su gratitud al Instituto Social de la

INAUGURACION DEL MAR EN DEO DEL PRI

Marina por el interés demostrado por los trabajadores del mar de dicho puerto, con el establecimiento del consultorio indicado, así como también por las actividades que dicho organismo desarrolla en beneficio de los pensionistas, todo lo cual le sitúa en primera línea de la Seguridad Social.

Contestó el presidente del Insti-



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA Y DEL CREDITO SOCIAL PESQUERO



«La colaboración de los organismos relacionados con la mar, que ha hecho posible la celebración de este curso de capataces marisqueros, se ha de seguir manteniendo en el futuro sin pausa ni desmayo» (el presidente del I. S. M., en el acto de clausura, celebrado en Ribadeo).

res visitaron primeramente el Parque Marisquero, establecido junto al muelle de Mirasol, en donde el biólogo señor Quiroga explicó con todo detalle la forma de mantener las distintas especies en debidas condiciones para su reproducción y posterior comercialización que estaban en las distintas jaulas construidas por los 15 alumnos que han asistido al curso que se iba a clausurar, pudiendo apreciarse cómo pueden crecer o ser aptas para su colocación en el mercado si se les da el debido tiempo para su desarrollo.

Las jerarquías indicadas se trasladaron seguidamente al Ayuntamiento, en donde se procedió a la clausura del curso. Se inició el acto con unas palabras del presidente del Sindicato Provincial de la Pesca, en nombre de la Cofradía

de Pescadores, agradeciendo las distintas colaboraciones que se habían recibido para poder desarrollar el curso que se clausuraba, cuyas enseñanzas se extendían ahora por el resto de la región gallega.

Le siguió en el uso de la palabra el delegado provincial de Sindicatos, abundando en las manifestaciones anteriores y haciendo ver la importancia que tiene la formación cultural para promocionar socialmente al trabajador.

El presidente del Sindicato Nacional de la Pesca ofreció su colaboración para el éxito del Plan Marisquero, exhortando al gerente del mismo para que no cese en su labor hasta lograr que sea una realidad dicho Plan.

Seguidamente hizo uso de la palabra el presidente del Instituto Social de la Marina, manifestando

cuánta es su satisfacción por el éxito de dicho curso, en el cual tantas esperanzas han puesto el organismo que preside y el Ministerio de Trabajo, no regateando esfuerzo alguno en su realización y esperando que las enseñanzas obtenidas se puedan multiplicar en el futuro al lograr que el litoral de nuestra región tenga el desarrollo debido en lo que respecta a una explotación racional del aspecto marisquero, a cuyo efecto manifestó que la colaboración de los organismos interesados se ha de seguir manteniendo en el futuro sin pausa ni desmayo alguno.

El gobernador civil de la provincia hizo presente también su satisfacción y la impresión que le ha causado su visita al Parque Marisquero, que aun cuando esté en período de iniciación indica lo que puede ser para el futuro si se respetan debidamente sus instalaciones.

Todos los oradores fueron cálidamente aplaudidos y el presidente del Instituto Social de la Marina, almirante Fontán, en nombre del ministro de Trabajo, declaró clausurado el primer curso de capataces de explotaciones marisqueras y el de rederas, acogidos al programa de protección al trabajo.

Tras una breve estancia en Mondoñedo y Villalba se trasladaron a Lugo, desde donde emprendieron viaje de regreso a Madrid.

RAMON GONZALEZ Y GONZALEZ

ION DE CLINICAS DE LA SEGURIDAD SOCIAL SAN CIPRIAN Y FOZ, Y CLAUSURA EN RIBA- MER CURSO DE CAPATACES MARISQUEROS

tuto Social de la Marina, almirante Fontán, manifestando la obligación contraída por dicho organismo al hacerse cargo del régimen especial de los trabajadores del mar, por lo cual estimaba que todavía era poco lo realizado y mucho lo que quedaba por hacer.

Terminado el acto en este puerto, las expresadas jerarquías del Instituto fueron despedidas por las autoridades locales, delegado local del I. S. M. y componentes del cabildo de la Cofradía.

CLINICA EN FOZ

Seguidamente se trasladaron al puerto de Foz, donde a las once y media se procedió a inaugurar dos clínicas para Medicina General y una para el practicante, dotadas, como la anterior, de todos los medios necesarios para el mejor servicio de los pescadores.

En dicho puerto fueron recibidos también por las autoridades locales, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, delegado local de Sindicatos y del Instituto Social de la Marina, personal sanitario y otras representaciones.

Una vez bendecidas las instalaciones, el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores agradeció igualmente la atención prestada por el Instituto a los pescadores de Foz, bien palpable con la instalación de las magníficas clínicas que se inauguraban, congratulándose el

presidente del I. S. M. de poder realizar estas obras que tanto contribuyen al bienestar de los trabajadores, prometiendo superar en sucesivas etapas el desarrollo de las realizaciones de dicho organismo en la provincia.

CLAUSURA DEL CURSO DE CAPATACES MARISQUEROS

Posteriormente continuaron viaje al puerto de Ribadeo, acompañados como en los anteriores actos por los delegados del Instituto Social de la Marina en La Coruña y Lugo, don Federico Novo y don Ramón González, e inspector médico provincial, don Pedro Rodríguez, para asistir a la clausura del primer curso celebrado en Galicia para capataces de explotaciones marisqueras, y otro de rederas, que hace éste el número siete de los celebrados ya en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de dicho puerto.

Se encontraban presentes el gobernador civil de la provincia, jefe del Sindicato Nacional de la Pesca, alcalde de la localidad, delegado provincial de Trabajo, comandantes de Marina de El Ferrol y Villagarcía, delegado provincial de Sindicatos y presidente del Sindicato Provincial de la Pesca de La Coruña, gerente del Plan Marisquero para Galicia. Todas las autoridades y una nutrida representación de las Cofradías de Pescado-

En la fotografía de arriba, el almirante Fontán y don Vicente Rodríguez Casado, presidentes del I. S. M. y del Crédito Social Pesquero, respectivamente, durante su visita a las escuelas de Gijón, acompañados por don Gerardo Harguindey, vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, y don Gregorio Ramos, jefe del servicio de Fomento Social de este organismo. A la izquierda, don Jesús Fontán en el acto de entrega de títulos de capataces marisqueros. Abajo, visita al Parque Marisquero, en el muelle Mirasol, de Ribadeo.



LUTO EN ALMERIA

DOCE HOMBRES IBAN A BORDO DEL PESQUERO "BARBARA Y JAIME", DESAPARECIDO A CAUSA DE UN TEMPORAL

• LOS FUNERALES POR LAS VICTIMAS FUERON PRESIDIDOS POR EL ALMIRANTE FONTAN Y LAS PRIMERAS AUTORIDADES ALMERIENSES.

ALMERIA (De nuestro corresponsal.—El año 1971 ha empezado trágicamente para la familia pescadora de Almería.

El día 6 de febrero, frente a las costas de Marruecos, se hundió el «Gibraltar», sin que en este caso hubiera que lamentar otra pérdida que la material.

Sin embargo, el día 15 del mismo mes, la tragedia se abatíó sobre todos los que en esta capital tenemos la vista puesta en la mar y en los hombres que en ella ganan su sustento.

A primeras horas de la tarde se recibió un radio en la costera en el que la embarcación «Bárbara y Jaime», que llevaba a bordo doce hombres, comunicaba estar aguantando un durísimo temporal del SO. sin atreverse a virar para poder refugiarse en las costas argelinas, que eran las que les quedaban más próximas.

A las once horas y treinta y seis minutos de la noche se escuchó el último mensaje, en el que el patrón comunicaba se disponían a abandonar el barco por no poder achicar el agua que les entraba y habérseles parado el motor por esa causa.

A partir de ese momento, nada: el silencio más absoluto y la más total ausencia de restos del naufragio. Esta ausencia de restos hizo más dura para todos la espera. Había la posibilidad, que durante muchos días sostuvimos (aunque fuera el clásico clavo ardiendo), de que algunos, si no todos, hubieran conseguido refugiarse en la balsa.

La angustia de la espera, las reiteradas noticias sobre que habían sido recogidos o vistos por algún barco en alguna costa



lejana, hicieron llegar a límites insoportables la tensión nerviosa que toda Almería venía padeciendo.

De la dureza del temporal puede dar idea el hecho de que un minador, el «Eolo», y un barco de salvamento de gran altura, el «Poseidón», que se hicieron inmediatamente a la mar por orden del capitán general de Cartagena a petición del co-

mandante militar de Marina de Almería, que aun no siendo de la jurisdicción a dicha autoridad se dirigió directamente, tuvieron que estar toda la noche del 15 al 16, y este último día a la copa sin atreverse a virar, e incluso el «Eolo» pasó graves apuros como consecuencia de los continuos golpes que las olas de más de ocho metros le dieron y las ráfagas racheadas, de todos los cuadrantes, con velocidades superiores a los 100 kilómetros por hora.

No es preciso resaltar el comportamiento de las autoridades en todos los esfuerzos posibles por localizar a los tripulantes del «Bárbara y Jaime». Baste decir que barcos de guerra, de pesca, aviones S. A. R., helicópteros, etc., han rastreado el Mediterráneo desde la altura de Málaga hasta Cartagena, de las costas españolas a las africanas, y que ante cualquier noticia que tuviera ciertos visos de verosimilitud se volvía a reconocer alguna zona que ya lo había sido

dos o tres veces. El sábado día 20, a últimas horas de la tarde, se dieron por perdidas todas las esperanzas y se abandonó la búsqueda.

Las familias de las víctimas estuvieron atendidas en todo momento, tanto por el delegado provincial de Trabajo y comandante militar de Marina como por el del Instituto Social de la Marina, proporcionándoles cuantos auxilios materiales y espirituales estaban a su alcance. Era muy difícil el ocultar, ante quienes mantenían una esperanza a ultranza de volver a ver a sus seres queridos, la convicción de que esa esperanza era en balde.

HONRAS FUNEBRES

El día 3 de marzo se organizó en la S. I. C. de Almería el funeral por las víctimas del naufragio y fue presidido por todas las autoridades provinciales y locales, en unión del presidente del Instituto Social de la Marina, almirante don Jesús Fontán Lobé, y don Gerardo Harguindey, vicesecretario general del I. S. M., y don José Llorca, jefe de los servicios generales de la Seguridad Social del organismo, que le acompañaron y que se desplazaron de Madrid para asistir al acto y testimoniar su pésame a todos los familiares.

El almirante Fontán y su séquito, antes del funeral, fueron a visitar a los derechohabientes y les hicieron entrega de las indemnizaciones legales y de un donativo de diez mil pesetas del Instituto Social de la Marina, así como al armador de la embarcación hundida, del importe del seguro concertado con la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo, y que ascendía a la cantidad de dos millones de pesetas.

Este corresponsal estima que con el escueto relato de los hechos es suficiente para darse cuenta, sin necesidad de adornos literarios ni de fácil demagogia, del riesgo que corren continuamente los hombres del mar, del sufrimiento y de la angustia que todo el pueblo de Almería, que llenó totalmente la catedral en el momento del funeral, ha sentido por sus hijos.

JOSE EGUIZABAL

MUERE EN ACCIDENTE DON JUAN VILA, DIRECTOR DE LA ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA DE ALMERIA

ALMERIA (De nuestro corresponsal).—Cuando apenas habíamos empezado a recuperarnos del choque emocional de la muerte de los tripulantes de «Bárbara y Jaime», una nueva desgracia, la muerte de don Juan Vila Victorio, director de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Almería y el profesor más antiguo de ella, vino a volver a conmover a todos los hombres de la mar y los que con ellos vivimos y sentimos de esta capital.

Juan Vila era, fundamentalmente, un hombre bueno, y lo demostró hasta para morir. La causa de su muerte ha sido el hacer un favor a un desconocido. Tenía la costumbre de almorzar temprano y antes de ir a la Escuela dar un pequeño paseo en coche por los alrededores de Almería. El viernes día 5 de marzo se paró a tomar café cerca del pueblo de Tabernas y allí encontró a un estudiante que iba camino de Cúllar-Baza (Granada) y que no encontraba medios para llegar a su hogar. Juan Vila le montó en su coche, y cuando iba camino de Sorbas se produjo el accidente, cuyas causas se ignoran, en el que murió y en el

que el estudiante quedó gravemente herido.

Para la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Almería, para sus profesores y sus alumnos, para todos los que le conocían y le trataban, la pérdida de este hombre es irreparable. Es muy difícil que nuestra Escuela vuelva a tener un director que reúna todas las cualidades que tenía Juan Vila. Trabajador, fiel cumplidor de su deber, su presencia no se notaba y, sin embargo, gracias a él, durante los cuatro años en que la ha dirigido, no ha habido ni el más mínimo incidente que perturbara la vida escolar.

El día 11 del mismo marzo se celebró, en la capilla de la Casa del Mar, un funeral por su eterno descanso, que, aunque había sido pensado como privado para la familia, los profesores y los alumnos de la Escuela, demostró, una vez más, el cariño y el respeto que gozaba en Almería, pues muchos pescadores, trabajadores del puerto e incluso ajenos a todas las actividades maríneas, que se enteraron, llenaron el recinto, haciéndolo prácticamente insuficiente. J. E.

Arriba, la presidencia de los funerales por las víctimas del naufragio. Abajo, varias coronas son arrojadas a la mar de Almería, como última ofrenda a los marineros desaparecidos.



«En esta isla hay dos fábricas de hielo, que traba-

Hemos leído en «Información», de Alicante, que la flota levantina se queja asimismo de las dificultades que encuentra en los puertos canarios para aprovisionarse de gas-oil y hielo, y para poder atracar en puerto. Y asimismo manifiestan —dice el citado periódico— que de continuar estas anomalías no será compensatorio que la flota se desplace a realizar sus capturas al banco canario-africano.

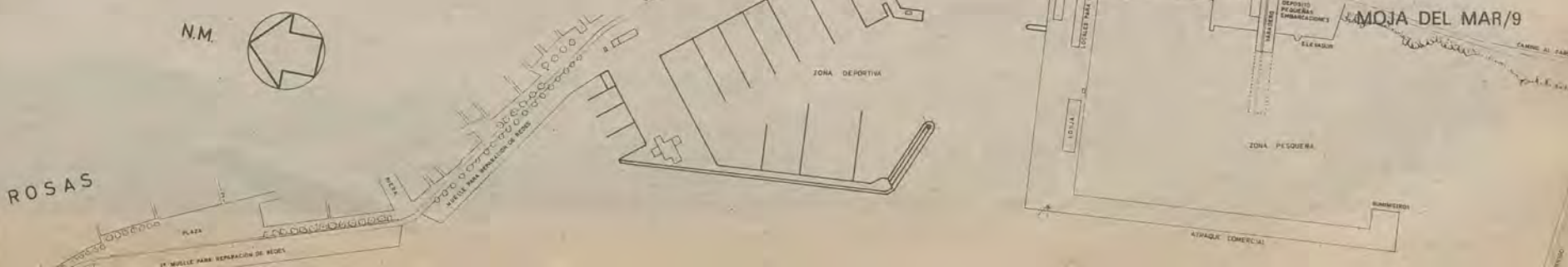
La retirada de los atuneros hermeanos acarrearía graves consecuencias para la economía pesquera de Lanzarote

Hemos leído en «Información», de Alicante, que la flota levantina se queja asimismo de las dificultades que encuentra en los puertos canarios para aprovisionarse de gas-oil y hielo, y para poder atracar en puerto. Y asimismo manifiestan —dice el citado periódico— que de continuar estas anomalías no será compensatorio que la flota se desplace a realizar sus capturas al banco canario-africano.

ROSAS: Discusión y polémica sobre el puerto deportivo

Y así están las cosas. Mientras los pescadores solicitan, con justicia y necesidad, la construcción de su puerto, continúa la polémica sobre el deportivo.

MOJA DEL MAR/9



La economía española ha experimentado un acelerado proceso de crecimiento en la década de 1960, hasta el extremo de que hemos pasado velozmente desde los estadios del subdesarrollo hasta los umbrales de nación plenamente desarrollada, que muy posiblemente alcanzaremos en el período 1975-1980.

Naturalmente que las zonas más dinámicas del país, entre las que debemos de colocar en un lugar destacado a las provincias Vascongadas, han sentido en mayor medida este impulso, que en definitiva está basado fundamentalmente en la industrialización.

Por añadidura, el aumento del producto nacional bruto ha llevado aparejado un grado de dependencia cada vez mayor de nuestra economía con respecto al mercado internacional, que se refleja en el espectacular salto de las cifras del comercio exterior del año 1960 a las de 1970.

Evidentemente, esta gran corriente de mercancías y servicios tiene que usar los cauces de transporte, tradicionales, y hoy por hoy es el tráfico marítimo el que ocupa el primerísimo lugar, y ello a pesar de los avances de los grandes transportes aéreos y a los notables perfeccionamientos de la red de comunicaciones terrestres.

Es natural que el puerto de Bilbao, que goza de una situación privilegiada tanto por su posición geográfica como por ser el soporte de toda zona industrial, haya experimentado un incremento espectacular en su tráfico en estos últimos diez años.

Según las estadísticas de la Junta del Puerto y Ría de Bilbao, la evolución de este tráfico ha sido la siguiente:

COMERCIO EXTERIOR: VOLUMEN DE TRANSACCIONES POR EL PUERTO DE BILBAO, 1950-1969 (Incluido comercio con Canarias)

AÑOS	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES		TOTAL	
	Toneladas métricas	Índice	Toneladas métricas	Índice	Toneladas métricas	Índice
1950	697.884	100	283.425	100	981.309	100
1951	530.724	76	526.500	186	1.057.224	108
1952	682.802	98	526.427	186	1.209.229	123
1953	634.518	91	428.827	151	1.063.345	108
1954	847.834	121	305.234	108	1.153.068	117
1955	712.915	102	411.037	145	1.123.952	115
1956	714.790	102	591.531	209	1.306.321	133
1957	668.440	96	491.641	173	1.160.081	118
1958	728.491	104	169.979	60	898.470	92
1959	637.434	91	135.923	48	773.357	79
1960	470.571	67	318.949	113	789.520	80
1961	858.906	123	296.770	105	1.155.676	118
1962	1.489.336	213	206.518	73	1.695.854	173
1963	1.970.280	282	237.071	84	2.207.351	225
1964	2.124.070	304	294.708	104	2.418.778	246
1965	3.192.849	458	232.199	82	3.425.048	349
1966	3.141.732	450	179.441	63	3.321.173	338
1967	2.948.268	422	264.439	93	3.212.707	327
1968	2.978.441	427	420.113	148	3.398.554	346
1969 (1)	3.206.439	459	559.810	197	3.766.249	384

(1) Sin contar comercio con Canarias.

En cuanto a su valor, se tiene que las importaciones han pasado de 5.913 millones de pesetas en 1960 a 32.684 millones en 1969, lo que equivale a una tasa de crecimiento acumulativo medio anual de casi el 21 por 100. Por su parte, las exportaciones también han experimentado un fuerte desarrollo, pues de 2.023 millones de pesetas en 1960 se registraron 14.038 millones en 1969, siendo del 24 por

AÑOS	Tráfico (Miles toneladas)
1940	2,731
1950	3,244
1960	3,980
1965	7,651
1966	7,923
1967	8,515
1968	10,609
1969	11,484
1970	12,644

Estas cifras, que por sí solas son lo suficientemente expresivas, pues indican el espectacular incremento del tráfico del puerto bilbaíno, el primero de carga seca de España, deben de ser analizadas con más minuciosidad, distinguiendo entre sus diferentes conceptos: comercio exterior, cabotaje, zona de influencia, participación en las rutas marítimas internacionales, etcétera.

Este examen es el que vamos a realizar, tomando como dato básico el libro «El puerto de Bilbao y su zona de influencia», elaborado por el Servicio de Estudios de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

COMERCIO EXTERIOR DEL PUERTO DE BILBAO

En las dos últimas décadas (1950 y 1960) se ha podido contemplar un espectacular desarrollo del comercio internacional a través del puerto de Bilbao. En efecto, de las 697.884 toneladas de importaciones registradas en 1950, se han alcanzado los 3.206.439 toneladas en 1969, lo que equivale a casi quintuplicar este concepto. Por su parte, las exportaciones, con sus 283.425 toneladas de 1950, se convierten en 559.810 toneladas en 1969, duplicándose en el transcurso de estos veinte años. En conjunto (importaciones más exportaciones), el avance es considerable, pues con base 100 en 1950 se alcanza el nivel 384 en 1969, equivalente, pues, a cuatriplicar el tráfico de comercio exterior por el Abra bilbaíno.

La participación del valor de las importaciones del puerto de Bilbao sobre el conjunto nacional se cifraba en el 13,7 por 100 en 1960, siendo del 11 por 100 en 1969; como puede apreciarse, la diferencia no es muy grande. Pero no ocurre así con el valor de las exportaciones, cuya participación va aumentando paulatinamente, ya que del 4,6 por ciento existente en 1960 se ha pasado al 6,3 por 100 en 1963, 7,6 por 100 en 1967 y 10,5 por 100 en 1969. El incremento de las exportaciones de productos industriales en los últimos años ha tenido una fuerte influencia en esta zona industrial portuaria.

ESTRUCTURA DEL COMERCIO EXTERIOR

Para analizar más adecuadamente la estructura del comercio exterior, en cuanto abarca la naturaleza de los productos embarcados y desembarcados, puede llevarse a cabo siguiendo un poco la sistemática de la Dirección General de Adua-

nas en las siguientes agrupaciones. (Damos los datos referentes a las toneladas de mercancías importadas y exportadas en los años 1963, 1967 y 1969 y su respectivo valor en miles de pesetas.)

ESTRUCTURA DEL COMERCIO EXTERIOR REALIZADO POR EL PUERTO DE BILBAO (Naturaleza de los productos importados y exportados)

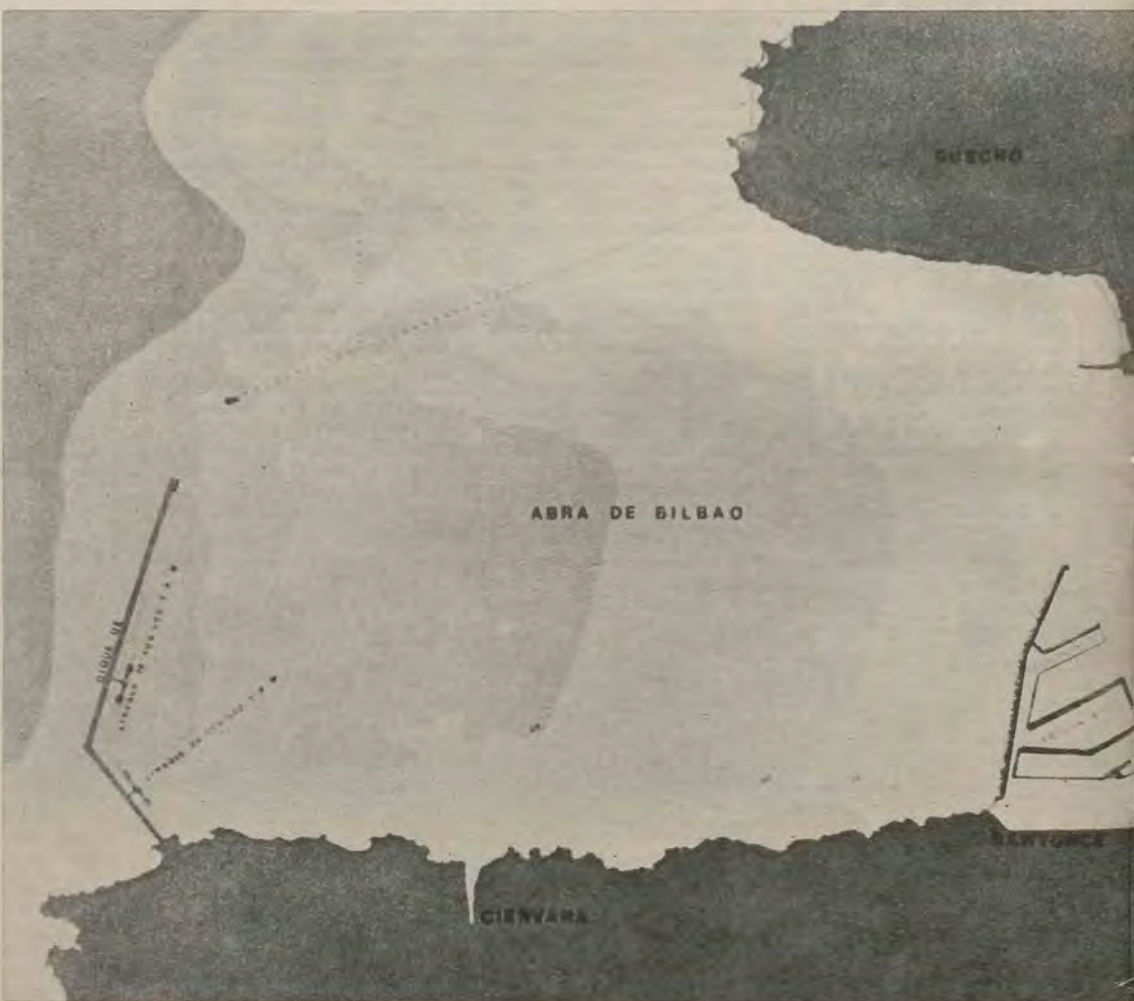
AGRUPACIONES	IMPORTACIONES			EXPORTACIONES		
	1963	1967	1969	1963	1967	1969
1. Productos de origen agropecuario	223.011	340.045	281.155	13.647	50.291	175.165
2. Productos de origen forestal	32.605	22.191	67.504	1.655	1.242	4.639
3. Productos para el vestido	8.404	8.600	16.301	8.579	3.940	8.220
4. Productos minerales y metales	1.057.394	1.643.862	2.486.663	163.158	131.848	238.427
5. Productos para la construcción	2.681	16.199	12.124	1.814	3.110	10.072
6. Productos químicos	136.163	143.573	204.928	15.474	18.527	40.635
7. Bienes de equipo	69.947	188.934	136.173	22.457	26.796	82.014
8. Otros productos industriales	602	1.227	1.327	305	625	472
9. Productos diversos	90	299	261	54	132	166
TOTAL	1.530.897	2.294.930	3.206.436	227.143	236.520	559.810
MILES DE PESETAS						
1. Productos de origen agropecuario	2.097.356	3.297.875	2.985.925	342.820	743.717	1.889.495
2. Productos de origen forestal	131.025	141.491	358.066	20.652	19.642	74.331
3. Productos para el vestido	220.057	324.122	625.349	305.002	140.439	410.456
4. Productos minerales y metales	4.124.313	7.625.504	14.315.571	407.324	1.613.827	3.673.115
5. Productos para la construcción	67.331	229.262	255.093	20.188	49.781	158.907
6. Productos químicos	2.125.016	3.405.863	5.191.253	483.559	629.047	1.808.406
7. Bienes de equipo	5.560.755	9.042.692	8.143.544	909.230	2.383.311	5.689.277
8. Otros productos industriales	550.510	603.089	743.721	162.905	362.572	309.662
9. Productos diversos	21.596	59.428	65.228	7.506	16.480	24.268
TOTAL	14.897.959	24.729.326	32.683.750	2.659.186	5.958.816	14.037.917

Las cifras más significativas, en cuanto a importaciones, son los 2.486.663 toneladas de «Productos minerales y metales», valorados en más de 14.315 millones de pesetas, en 1969. Siguen en orden de importancia los «Bienes de equipo» (8.143 millones de pesetas), «Productos químicos» (5.191 millones)

y «Productos de origen agropecuario» (2.986 millones), todo ello referido a 1969. Como podrá observarse, estos mismos productos ocupan los primeros puestos en 1963 y 1967, aunque con tasas de crecimiento muy diferentes.

En cuanto a las exportaciones, destacan en las primeras posicio-

nes «Bienes de equipo» (5.689 millones de pesetas) y «Productos minerales y metales» (3.673 millones), seguidos, ya muy distanciados, por «Productos de origen agropecuario» (1.889 millones) y «Productos químicos» (1.808 millones). Estas cifras están referidas a 1969, manteniéndose la misma posición de



EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR REALIZADO A TRAVES DEL PUERTO DE BILBAO, 1960-1969

	Variaciones (%)						
	1960	1963	1967	1969 (1)	1963/60	1967/63	1969/67
IMPORTACION							
Millones de pesetas.	5.913	15.929	25.808	32.684	169,4	62,0	26,6
Miles de toneladas.	470	1.970	2.948	3.206	319,1	49,6	8,7
EXPORTACION							
Millones de pesetas.	2.023	2.780	6.491	14.038	37,4	133,5	116,3
Miles de toneladas.	319	237	264	560	25,7	11,4	112,1
Coeficiente de cobertura (exportación/importación) (%)							
Valor	34,2	17,4	25,1	42,9	-16,8	7,7	17,8
Volumen	67,9	12,0	8,9	17,5	-55,9	-3,1	8,6
Participación sobre el comercio exterior nacional (%)							
Valor importaciones.	13,7	13,6	12,2	11,0	-0,1	-1,4	-1,2
Valor exportaciones.	4,6	6,3	7,6	10,5	1,7	1,3	2,9
Volumen importaciones.	4,2	8,6	7,8	6,7	4,4	-0,8	-1,1
Volumen exportaciones.	2,9	2,7	2,3	3,4	-0,2	-0,4	1,1

(1) Sin incluir Canarias.

O DE BIL- U ZONA U EN CIA

estos productos en 1963 y 1967, aunque, al igual que las entradas, la participación sobre el total haya variado sensiblemente con el transcurso del tiempo.

DISTRIBUCION GEOGRAFICA DEL COMERCIO EXTERIOR

Las principales aéreas de procedencia de las importaciones en el puerto de Bilbao son: la C.E.E., la E.F.T.A. y los Estados Unidos, con ligero predominio una u otra, según los años. No obstante, la tasa de crecimiento en el período 1961-1968 ha sido algo mayor para la E.F.T.A. (233,4 por 100), mientras que Estados Unidos consiguió el 213,1 por 100 y la C.E.E. el 186,5 por 100. En cifras absolutas, los seis países de la Comunidad Económica Europea han pasado de 2.280 millones de pesetas en 1961 a 6.533 millones en 1968: la Zona de Libre Cambio lo hace de 2.260 millones a 7.535, y los Estados Unidos, de 2.392 millones a 7.493 millones. Las demás zonas vienen ya más distanciadas, destacando Sudamérica (1.194 millones de pesetas en 1968) y Asia (1.420 millones), en primer lugar, y luego los países del Este europeo (523 millones), África (543 millones), etcétera.

La primera observación a realizar cuando se analiza la distribución geográfica de las exportaciones efectuadas por El Abra bilbaí-

no es el cambio de importancia de las expediciones con destino a países europeos y las dirigidas al continente americano. De ser las primeras las más importantes en el período 1961-1963, ceden su primacía a las americanas en el transcurso del I Plan de Desarrollo y en el año 1968.

Pero es significativo observar que la tendencia de las exportaciones a Europa se mantiene creciente en todo el período 1961-1968, pero a un ritmo inferior que los productos destinados a América.

Por zonas geográficas, destaca el volumen de exportaciones a Sudamérica (2.291 millones de pesetas en 1968), aunque hay que señalar que este comercio, al igual que el realizado en Centroamérica, es de naturaleza muy coyuntural, con grandes diferencias de un año a otro, según las ventas de buques que se realicen; exportaciones que son de considerable valor, lo mismo que otros medios de transporte, especialmente locomotoras y camiones. Viene a continuación Estados Unidos, cuyas exportaciones a través del puerto de Bilbao han crecido extraordinariamente, pasando de los 121 millones de pesetas en 1961 a los 1.536 millones en 1968.

A los países de la Comunidad Económica Europea les han sido expedidas mercancías por un valor de 1.378 millones de pesetas en 1968, con un aumento del 154,2 por 100 respecto a 1961, porcentaje que supera al del conjunto nacional, que fue del 98,3 por ciento. Mayor expansión han experimentado las exportaciones a la E.F.T.A., pues de 257 millones de pesetas en 1961 registradas por el puerto de Bilbao, han alcanzado los 1.217 millones en 1968, con un aumento del 373,5 por 100 (conjunto nacional, 115 por 100).

Las exportaciones a otros continentes, Asia, África y Oceanía, con cifras sensiblemente inferiores a otras áreas, registran un crecimiento superior, en cuanto a las salidas realizadas por el puerto de Bilbao, que las que tuvieron lugar considerando el conjunto nacional.

Como resumen de todas estas cifras, podemos afirmar que el puerto de Bilbao suponía en el año 1969 el 6,7 por 100 del volumen total de las importaciones y el 3,4 por ciento de las exportaciones. Estas mismas cifras expresadas cualitativamente, indican valores muy superiores, ya que en pesetas suponen el 11 y el 10,5 por ciento, respectivamente, lo que indica claramente el mayor valor medio de la tonelada importada y exportada a través del puerto bilbaíno, y deshace el viejo prejuicio de que sirve únicamente para las necesidades de la industria básica, cuyo soporte fundamental es el mineral de hierro y los productos siderúrgicos.

Afortunadamente, el sector secundario en Vizcaya tiene ya una desarrolladísima industria transformadora, y sobre todo el puerto de Bilbao no sirve sólo a las necesidades de la provincia, sino a una parte importantísima del Norte, Centro y Este de España, como tendremos ocasión de demostrar en un próximo trabajo.

JESUS DORAO LANZAGORTA

Jefe del Servicio de Estudios de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao

LAS OBRAS, APROBADAS EN CONSEJO DE MINISTROS

El superpuerto del Abra capacitará a Bilbao para recibir más de doscientos millones de toneladas de mercancías al año

Con la construcción del dique de Poniente aprobada en una de las últimas reuniones del Consejo de Ministros, Bilbao pasará a poseer el puerto de mayor importancia de España.

El actual puerto bilbaíno movió, durante 1970, tráfico por un total de 12,6 millones de toneladas. Esta realidad, de acuerdo con las programaciones efectuadas, será de 18,3 millones en 1972, 25,8 en 1975 y 46,2 millones de toneladas en 1980.

Las instalaciones actuales no permiten manejar estas últimas cifras de mercancías, por lo que la construcción del superpuerto es totalmente necesaria. Una vez finalizado el proyecto del Abra, podrá manejar unas mercancías del orden de los 201 millones de toneladas anuales, volumen que no alcanza en la actualidad ningún puerto europeo (Rotterdam alcanza los 105 millones).

PRESUPUESTO

El proyecto del dique aprobado fija un presupuesto de las obras de 1.604.000.000 de pesetas. Aparte hay que considerar el coste de los atraques para petroleros, que se estima pueda oscilar entre los 250.000.000 y 700.000.000 de pesetas, de tal modo que los 30.000.000 de dólares cubrirán casi exactamente el importe total de la instalación. De no ser así, Obras Públicas facilitará el resto.

Las obras durarán cinco años como máximo, a partir de la fecha de iniciación, y como fecha tope para la terminación de las mismas se ha fijado el 1 de octubre de 1976, aunque siempre es posible que la construcción se adelante varios meses a los plazos que se fijen. Para 1975, el tráfico de productos petrolíferos calculado es de 7,3 millones de toneladas, que serán 17 millones en 1980.

NECESIDADES DEL SUPERPUERTO

El superpuerto del Abra necesitará de una red arterial de comunicaciones interiores, por carretera y ferrocarril, que impida el

estrangulamiento de los beneficios económicos que la obra puede suponer. Dentro de estas actuaciones complementarias se considera como la más importante la circunvalación del tráfico pesado sobre Bilbao, para evitar la concentración de camiones en el ya congestionado centro de la ciudad, y la construcción de unos accesos adecuados a la meseta, tipo autopista, por el alto de Altube, que permitan una comunicación adecuada y fácil de la provincia vizcaína con el resto del país.

Actualmente, el puerto de Bilbao, con el Abra y ambas márgenes del Nervión, posee un superficie de muelles de 550 hectáreas, mientras que la superficie total de la nueva zona abrigada será, a su terminación, de 1.800 hectáreas, referidas al máximo nivel de las mareas y con la ventaja de calados mucho más elevados.

POSIBILIDADES FUTURAS

En la futura zona abrigada del puerto exterior de Bilbao se podrán construir unos veinte kilómetros de muelles de gran calado, más de veinte metros en su mayor parte, con una zona de servicio de 905 hectáreas. Podrán diferenciarse perfectamente los diferentes tráficos, y serán factibles terminales de transbordo de crudos y minerales. Será posible dedicar una zona de las cien hectáreas para industrias navales, donde podrán construirse dos diques secos y dos gradas capaces para buques de 500.000 toneladas de peso muerto y tres más para barcos de 100.000 toneladas de peso muerto. Otras doscientas hectáreas podrían destinarse para instalar industrias en régimen de concesiones.

Sumando los 23.000.000 de carga seca que pueden manipularse por el puerto actual, se podrá alcanzar a un tráfico admisible de 116.000.000 de toneladas de productos petrolíferos y 108.000.000 de toneladas de carga seca.

EL PROYECTO DEL SUPERPUERTO DE LAS PALMAS TERMINADO

Ha sido elaborado por un laboratorio de pruebas hidrodinámicas de Grenoble (Francia)

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El proyecto del superpuerto de Las Palmas está prácticamente terminado, elaborado por un laboratorio de pruebas hidrodinámicas de Grenoble (Francia), según se afirma en medio portuario de esta capital.

Según este proyecto, el dique de la dársena

na exterior se alargará hasta 3.800 metros, de los 2.600 metros que ahora tiene. En el espaldón del dique del Generalísimo serán contruidos dos contradiques.

Con el alargamiento de las líneas de atraque, se alcanzará hasta un total de cinco kilómetros y medio.

COMENZARAN EN BREVE LAS OBRAS DE LA DARSENA COMERCIAL DE TENERIFE

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Las obras de la dársena comercial del puerto tinerfeño darán comienzo en breve, según el delegado provincial de Información y Turismo, que mostró a varios periodistas la maqueta de configuración de dicha dársena.

Asimismo, están a punto de configurarse las recién terminadas obras de tinglados y

pavimentos en tramo tercero y último de los muelles de ribera.

Estas obras comprenden tres tinglados, cada uno de los cuales tiene una superficie cubierta de 3.000 metros cuadrados, que ya están siendo utilizados para el almacenamiento de carga y descarga de tomates, principal mercancía de esta época del año.

Plazo de tres meses para construir el espigón del puerto de los Cristianos

Por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, celebrado el pasado mes, se ha acordado adjudicar las obras del espigón del puerto de los Cristianos, en el Sur de la isla, por importe de unos ocho millones de pesetas, obra que debe realizarse en tres

meses y que permitirá el establecimiento de una línea de «ferries» con el puerto de la villa de San Sebastián, capital de la isla de la Gomera, de urgente necesidad para cubrir las actuales deficiencias de transporte marítimo.



«La plataforma continental de todo el M se encuentra en una fase de tal sobrepesca librio ecológico, que su estudio no ofrece que el de implantar fuertes medidas d

«La industria pesquera mantiene en Balea de los niveles de vida más bajos de las

Por
**MIGUEL
MASSUTI**



La producción mundial de pescado se ha duplicado holgadamente en los últimos veinte años, pasando de menos de veinte millones de toneladas a más de 50 millones.

Este incremento, mayor que el de la población humana o que el de la producción de alimentos, en conjunto significa que el pescado está contribuyendo con una aportación cada vez más considerable al abastecimiento mundial de proteínas animales. En el mundo, considerado en su totalidad, la pesca constituye casi el 10 por 100 del total de proteínas ingeridas, pero este porcentaje es considerablemente mayor en ciertas regiones, como por ejemplo el Lejano Oriente, o menor, como en los países latinoamericanos.

Una proporción creciente de las capturas totales no se dedica directamente al consumo humano, sino que se convierte en harina de pescado, la cual, utilizada como pienso para cerdos, aves de corral y otros animales domésticos, produce proteínas en formas comerciales más atractivas para algunos. Los últimos progresos de la piscicultura marina parecen indicar que en el futuro será preciso disponer de suministros mayores de harinas de pescado, a fin de poder usarlos como alimento para peces o crustáceos marinos de mayor valor comercial.

El mayor volumen de capturas, debido al incremento de la pesca local, y especialmente al número cada vez mayor de buques factoría y demás barcos que operan lejos de sus bases, han intensificado los problemas de la pesca excesiva y la posible necesidad de regulaciones y de una ordenación que permita utilizar del mejor modo posible los recursos existentes en la mar.

Junto a este enorme desarrollo de la industria pesquera mundial, paralela a la que en estos veinte últimos años ha desarrollado asimismo nuestro país, hay que centrar el problema de la situación actual, evolución y futuro de nuestro mar balear, y más concretamente de Mallorca.

El incremento turístico que desde hace muchos años es la base económica de una gran parte de la población de las Baleares, ha servido para elevar, situándolo en uno de los primeros lugares del país, el nivel de vida de las islas.

Entre el complejo mundo industrial y comercial que ha surgido como consecuencia de este fenómeno destaca, por mantener un nivel de vida mucho más bajo, la industria pesquera.

No cabe, pues, al estudiar la bioeconomía pesquera de nuestra región, hablar de intensificación de una fuente de aportes de proteínas a la población, sino de una industria muy interesante desde el punto de vista biológico, y base económica familiar de un sector de nuestra población, desde el punto de vista socioeconómico.

Interesaba, en una región insular, estudiar de una manera intensiva, casi exhaustiva, su situación actual, evolución y posibilidades futuras ligadas a un mejor conoci-

miento de los problemas biológico-pesqueros.

Al ser base de esta industria seres vivos, interesaba conocer perfectamente, y hasta donde fuera posible, el complejo problema de la ecología e investigación técnico-pesquera, así como las influencias que la acción del hombre determinaban en las pesquerías objeto de explotación.

En esta serie de artículos esquemáticos, resumiéndolo mucho, una parte del trabajo de análisis que hemos realizado en el mar balear, centrándolo sobre todo en las pesquerías de profundidad, ya que la **plataforma continental**, no solamente en las Baleares o en el sector español del Mediterráneo, sino en todo él, se halla en una fase de sobrepesca, sobreexplotación y desequilibrio ecológico que su estudio no ofrece interés como no sea el de implantar fuertes medidas de defensa e ir observando su evolución en el futuro.

TOPOGRAFIA SUBMARINA DE LA CUENCA OCCIDENTAL DEL MEDITERRANEO (SECTOR ESPAÑOL)

La topografía submarina del Mediterráneo español es bien conocida gracias a las **Cartas de Pesca del Instituto Español de Oceanografía**. (M. Oliver y M. Massuti).

La necesidad de su perfecto conocimiento de detalle, así como de la naturaleza de sus sedimentos, surgió ante el gradual y progresivo empobrecimiento de nuestras plataformas continentales y como una abertura de nuevos horizontes pesqueros hacia nuevos fondos a partir de donde tiene lugar la llamada «rotura de pendiente», es decir, donde la plataforma continental —sobre los 150 a 200 metros— cede paso bruscamente al llamado **talud continental**.

Para el Mediterráneo español podemos considerar la siguiente distribución de fondos:

Plataforma continental, de 0 a 150 metros.

Talud continental (desde el punto de vista pesquero), de 150 metros hasta los 1.000 metros, límite más profundo alcanzado por las **Cartas de Pesca**.

El **Mediterráneo español**, desde **Algeciras a cabo Creus**, incluidas las **islas Baleares**, puede considerarse dividido en los siguientes sectores:

A) ZONA SURMEDITERRANEA (MAR DE ALBORAN)

Su plataforma continental es bastante estrecha. En compensación, su talud presenta una pendiente suave. Los fondos de este talud están constituidos en su nivel superior por arenas y, a partir de los 250 metros, por fangos cada vez más finos. Son asimismo numerosas las zonas rocosas, sobre todo en su sector más oriental.

Una interesante serie de «bancos» o «bajos» se extiende desde la altura de cabo Tormes en dirección a la isla de Alborán, y

bordeados por fondos de 800 metros se elevan a menos de 100 metros.

B) ZONA DE CABO GATA A CABO SAN ANTONIO

Entre Gata y Palos, el talud es difícilmente rastreable por su brusca y accidentada pendiente. De cabo San Antonio a cabo Palos sigue manteniendo las mismas características, aunque quizá menos acusadas. Esta zona es la única aún no muy bien conocida por quedar incluida en el último Plan de Trabajos Topográficos para el Mediterráneo del Instituto Español de Oceanografía.

C) ZONA DEL GOLFO DE VALENCIA

En este sector la pendiente del talud es suave. Los fondos fangosos son fácilmente rastreables, ya que las isóbaras describen curvas paralelas a la costa, sin contornos accidentados.

D) ZONA DE COLUMBRETES A LA DESEMBOCADURA DEL EBRO

Presenta esta zona una amplísima plataforma continental, pero su

talud es muy brusco y accidentado, haciendo imposible la práctica de la pesca de arrastre.

E) ZONA CATALANA

Desde la desembocadura del Ebro a cabo Creus. En este sector el talud se va ensanchando hacia el Norte, siendo rastreable hasta la altura de Barcelona; los fondos son fangosos y, por tanto, adecuados para la captura de gambas de profundidad.

Más al Norte, el talud viene caracterizado por la presencia de tres importantes «cañones submarinos»: el de Blanes, el de Palamós y el de Creus.

El cañón de Palamós, el mayor y más profundo de la serie, con una longitud de 17 millas desde su comienzo a su vértice —muy próximo a la costa—, es rastreable en su sector Norte. A partir de esta vertiente Norte, la plataforma se ensancha frente al golfo de Rosas para reducirse nuevamente frente a cabo Creus.

Al Norte de cabo Creus se abren los dos últimos cañones de la serie, irrumpiendo ya en la plataforma francesa del golfo de León: son el cañón de Creus y el cañón de Port-Vendres.

Con este trabajo iniciamos hoy una serie de dos capítulos realizada por el internacionalmente prestigioso oceanógrafo don Miguel Massuti, del Instituto Español de Oceanografía y asesor biológico de la Junta Provincial de Pesca de Baleares.

El estudio, de gran calidad científica, como podrán apreciar nuestros lectores, consta de tres partes bien definidas: Necesidad de explotación de los recursos profundos del Mediterráneo, evolución de esta explotación en el mar balear (ambas recogidas en la presente edición) y situación actual y futuro de estas pesquerías.

Se completa el trabajo con interesantes gráficos y fotografías que, asimismo, nos ha remitido el señor Massuti, con todo lo cual hemos podido ofrecer a nuestros lectores un material del más alto interés y de particular importancia para los pescadores que desarrollan sus actividades en aguas de las islas Baleares.

ESPAÑA PENINSULAR

200 500



Mediterráneo y desequi- líbrio interés de defensa».

res uno
islas».

F) ZONA INSULAR. LAS ISLAS BALEARES

El archipiélago balear debe considerarse formando parte del sistema orográfico bético, que en el cabo de la Nao se adentra en el Mediterráneo, continuándose las alineaciones montañosas bajo la superficie de la mar, siendo las islas Baleares una emersión de la prolongación submarina de las serranías béticas.

La zona montañosa submarina presenta tres depresiones transversales que cortan la alineación montañosa sumergida:

Entre cabo de la Nao e Ibiza, con profundidades máximas de 800 metros.

Entre Ibiza y Mallorca, con profundidades similares.

Entre Mallorca y Menorca, que, como a modo de un amplio collado, no rebasa los 100 metros de profundidad.

La zona montañosa submarina que estamos considerando limita a lo largo y a ambos lados con profundas depresiones de hasta 2.000 metros, que son, por la vertiente septentrional, la fosa catalana, y por la meridional, la que existe entre el litoral Sudeste español y África.

Debido a la poca profundidad de la depresión existente entre Mallorca y Menorca —menos de 100 metros, como ya se indicó—, estas dos islas emergen sobre la mis-

ma plataforma, cuya anchura máxima entre las isóbaras de 200 metros es de unas 15 millas, y ocho millas solamente entre las isóbaras de los 100 metros.

Menorca se encuentra rodeada de una plataforma que dibuja aproximadamente los contornos de la isla, salvo por la parte Oeste, que es por donde dicha plataforma se continúa hacia Mallorca. El talud es bastante brusco en la zona Noroeste, cayendo con menor declive y prolongándose hasta las 12 millas —contadas a partir del término de la plataforma— en la parte Sudeste, siendo aquí en donde alcanza mayor extensión dicho talud, puesto que al Noroeste, en donde su pendiente es asimismo suave, su anchura sobrepasa las nueve millas.

La isla de Mallorca presenta una plataforma muy estrecha en toda la zona Noroeste, desde cabo Formentor a la altura de la Dragoneira, en el otro extremo de la isla, a causa de la cordillera que se levanta en esta zona, y que siguiendo la de alturas mayores se hunde casi bruscamente en la mar, dándole todo el aspecto que caracteriza una costa brava, ya que presenta en toda esta zona anchuras de sólo una milla y media, y no sobrepasando las mayores, las cinco millas.

Lo mismo ocurre en la parte Sudeste, entre cabo Salinas y Porto Petro, pero comenzando aquí un pronunciado ensanchamiento que acaba en definitiva por unirse, o continuarse mejor, con la plataforma del canal de Menorca. En esta parte Sur, y sólo a siete millas de cabo Salinas, emerge la isla de Cabrera, rodeada de algunos islotes, sobre profundidades que tampoco sobrepasan los 100 metros.

Las mayores plataformas se encuentran al Noroeste y Sudeste de Mallorca, en donde se abren las grandes bahías de Alcudia y Pollensa, por una parte, y la de Palma, por la otra.

La anchura máxima de esta plataforma, frente a la bahía de Palma, es de 19 millas, siendo algo mayor aún frente a las costas de Puerto de Andratx y la ensenada de la Rápita, que se abre al Suroeste de la isla, entre cabo Blanco y Punta Salinas.

Igualmente ocurre entre las bahías de Pollensa y Alcudia, en

cuya zona la plataforma continental carece de talud por prolongarse como tal la plataforma hasta las costas de Menorca.

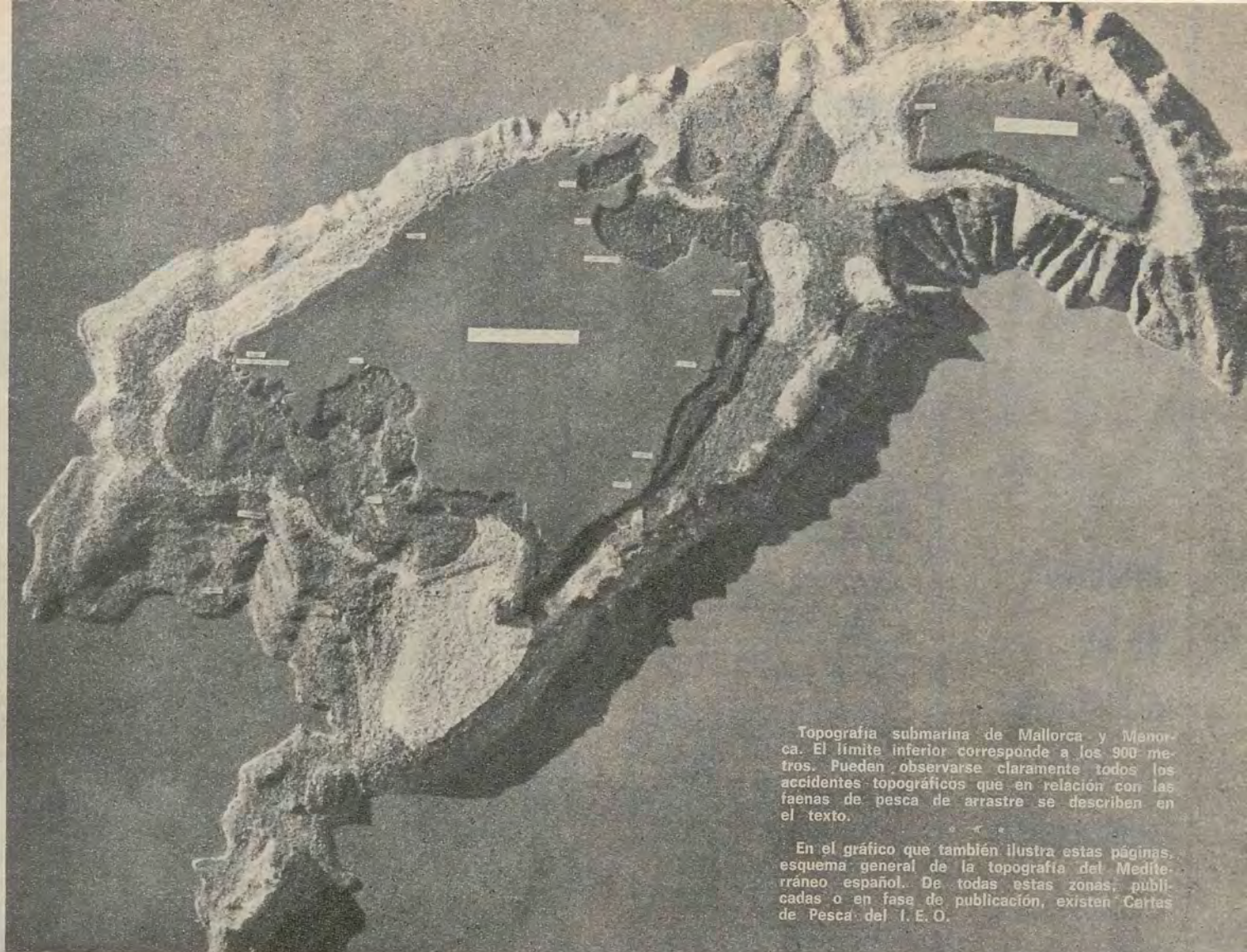
Entre Mallorca e Ibiza es muy interesante la presencia del banco «Emile Baudot», del cual hemos obtenido interesante información estos últimos años. Este banco emerge desde un zócalo de 800 metros hasta una profundidad mínima de 100 metros.

Ibiza, rodeada también de gran plataforma que engloba la isla de Formentera y los islotes de Tagomago, Conejera, Vedrá y Espalmador, queda separada de Mallorca por un ancho canal de unas 46 millas, pero unida por una arista submarina que es la parte más profunda de dicho canal. Las anchuras máximas de la plataforma de las islas de Ibiza y Formentera no sobrepasan las 15 millas y se encuentran en la parte Suroeste de las islas, frente a las costas de la menor de ellas.

Las mínimas distancias son del orden de unas cinco millas, salvo frente a cabo Punta Rotja, de la isla de Formentera, en que la plataforma alcanza su menor distancia de la costa con dos millas y media. Por otra parte, Ibiza dista del cabo peninsular de la Nao 48 millas, viéndose separadas de las costas de la Península por un amplísimo canal, cuyas profundidades no son ya de plataforma, sino completamente de talud, sobrepasando los 800 metros en determinadas zonas, correspondientes éstos a la parte media del canal, de tal forma que la separación de las dos plataformas continentales, la insular y la peninsular, distan 31 millas, entre las que se abre, a modo de garganta, esta depresión que viene a ser la cadena que continúa bajo las aguas, las cordilleras levantinas que se sumergen en los cabos de la Nao y San Antonio, para emerger en la plataforma sobre la que se asientan las Pitiusas.

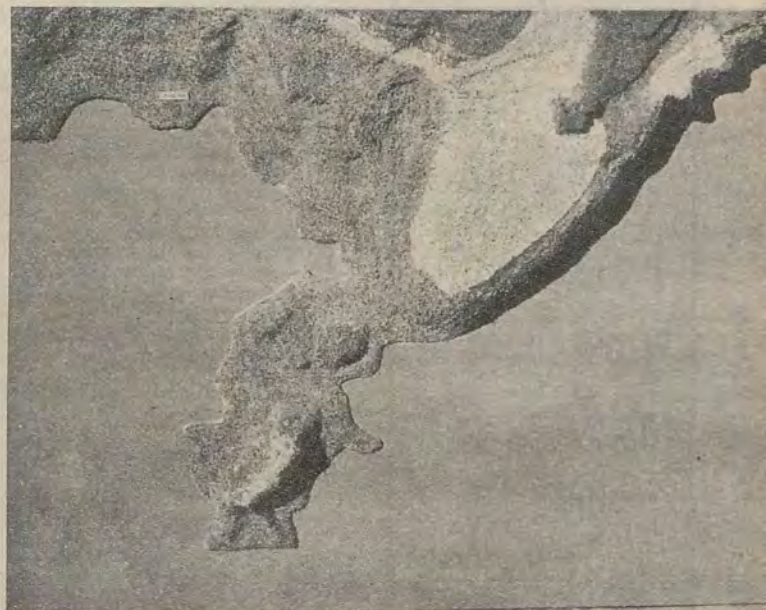
El talud que bordea el mar balear, en general, se caracteriza por unas amplias zonas rastreables al Suroeste y Noroeste de Mallorca, así como al Este de Menorca. El talud correspondiente a la Costa Brava y a la costa de Levante son abruptos y de contorno sinuoso.

Sigue en la página siguiente



Topografía submarina de Mallorca y Menorca. El límite inferior corresponde a los 900 metros. Pueden observarse claramente todos los accidentes topográficos que en relación con las faenas de pesca de arrastre se describen en el texto.

En el gráfico que también ilustra estas páginas, esquema general de la topografía del Mediterráneo español. De todas estas zonas, publicadas o en fase de publicación, existen Cartas de Pesca del I. E. O.



Sobre estas líneas: Vista de detalle de la zona correspondiente al Sur de la bahía de Palma. Obsérvese al SW de la isla de Cabrera, el banco «Emile Baudot».

Abajo, el amplio canal entre Mallorca y Menorca. El Este de Menorca es una zona óptima para la pesca de gamba de profundidad. Véanse, en contraste, las zonas acantiladas y de contorno sinuoso, que hacen imposible el rastreo.



Recursos del Mediterráneo

Evolución de la explotación del talud continental de las Baleares a través del estudio biológico y pesquero a lo largo de diez años.

LA SOBREEXPLOTACION DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL EN RELACION A LA EXPLOTACION DEL TALUD EN LAS ISLAS BALEARES

Sobre la plataforma continental, y particularmente sobre los fondos rastreables, parece poco probable que los aportes a la pesca de las especies demersales puedan ser sensiblemente aumentadas. Aparte del mar Adriático, sobre el que no se tienen datos precisos, las zonas más productivas parecen ser la plataforma continental argelina y tunecina, el golfo de León y la plataforma continental española. Todas estas áreas parecen estar actualmente sobreexplotadas. La plataforma del extremo de la cuenca Sudeste Oriental podría ofrecer ciertas posibilidades cuando fuera establecida la compleja situación —aún muy evolutiva— surgida en aquella zona por la acomodación de especies indo-pacíficas inmigradas al Mediterráneo oriental a través del canal de Suez.

Como consecuencia de una clara situación de sobrepesca, bien aparente con la disminución del rendimiento en especies de peces sobre la plataforma continental, surgió la necesidad de ampliar el área de acción de nuestra flota local de pesca.

El Instituto Español de Oceanografía inició (M. Oliver) el levantamiento y publicación de unas *Cartas de Pesca* que con una topografía de detalle (escala 1:50.000), y con precisas indicaciones del tipo de sedimento, permitieron y permiten practicar la pesca de arrastre o selectiva sobre las zonas profundas que bordean nuestras costas.

Lo que no se había creído posible, por considerar improductivas, por no decir estériles estas zonas de profundidad superior a los doscientos metros, resultaron ser un campo de acción excelente para la captura de las llamadas «gambas de profundidad», que si bien en cantidades relativamente bajas, viene compensada su captura por la elevada cotización que adquieren en el mercado.

Está bien demostrada la similitud que entre los diversos sectores del Mediterráneo occidental, por lo que se refiere a naturaleza de los fondos, tanto del talud como de la plataforma.

De una manera esquemática, pueden definirse los diferentes fondos del talud para el Mediterráneo, en general, de la siguiente manera:

Entre 150 y 220 metros, un nivel de *Terebratulinas* (invertebrado sin nombre vulgar).

Entre 220 y 450 metros, un nivel de *Funiculina* (igualmente sin nombre vulgar).

A más de 450 metros, el nivel de *Issidella* (también sin nombre vulgar).

Todos estos invertebrados caracterizan claramente estos niveles de profundidad dentro de la zona explotable del talud continental.

Las diferencias locales que se pueden hallar en esta distribución general serán exclusivamente de tipo cuantitativo.

Desde el punto de vista de especies de interés comercial en estos fondos, presentan un interés considerable para cada nivel de profundidad las siguientes especies.

Entre 150 a 400 metros:

Gamba blanca (*Parapenaeus longirostris*), *bacaladilla*, *pescadilla* y *brotola* (*Gálidos* y *Merluccidos*).

A más de 450 metros:

Gamba rosada (*Aristeus antennatus*), gamba roja (*Aristeomorpha foliacea*).

En zonas con sedimentos arenosos o arenoso-fangosos, y a profundidades entre los 150 a 400 metros, pueden hallarse la cigala (*Nephrops norvegicus*).

EVOLUCION, EN BALEARES, DE LA EXPLOTACION DE ESTOS FONDOS DE PESCA

Interesaba en las islas, y para los fondos de talud continental, fondos de gamba, conocer hasta donde fuera posible la evolución seguida en la explotación a través de unas estadísticas de captura que nos mostraran de una manera clara la acción que sobre las poblaciones de estos fondos había efectuado la pesca industrial intensiva en los años de actividad pesquera, para situar la posición actual de estas pesquerías.

Recurrir a los libros particulares de las embarcaciones de pesca fue la solución a la realización de este estudio, amplio, que solamente vamos a resumir para indicar los interesantes resultados obtenidos del estudio de los numerosos datos elaborados.



Figura B.—Comparación de la pesca desembarcada entre 1940 (1950 para la gamba) y 1969, con los rendimientos para gamba en los últimos años. Se aprecia el error que sobre la producción pueda dar el estudio de datos totales de desembarco, si no se tiene en cuenta la variación de los rendimientos.

En la explotación de los fondos del talud continental de las Baleares se han ido incorporando, de una manera progresiva, los nuevos fondos de pesca a medida que se iban publicando las *Cartas de Pesca* del Instituto Español de Oceanografía.

La explotación se ha ido realizando de la siguiente manera:

	Km. ²
De 1949 a 1952	720
De 1952 a 1956	235
En 1957	80
En 1959	197
En 1968	108

En 1969 se inicia la explotación con nasas del resto, zonas no rastreables. Estos fondos no rastreables que quedan del total del zócalo sobre el que se levantan Mallorca y Menorca representan un total de 250 kilómetros cuadrados y que, como hemos indicado, van siendo explotados, poco a poco, con nasas, palangres y trasmallos.

En la actualidad están trabajando de una manera casi continuada sobre las zonas rastreables del talud unos veinte barcos locales y un buen número de barcos peninsula-

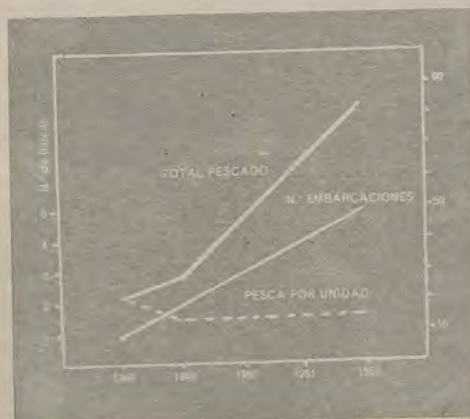


Figura A.—Incremento de la pesca y del número de embarcaciones durante los cinco primeros años de explotación de los fondos del talud continental.

res, variando su número según las temporadas.

RENDIMIENTOS HORARIOS

Hemos confirmado la necesidad de poder obtener unas estadísticas de captura; así, por ejemplo, vemos claramente en la figura A el error a que puede inducir el trabajar datos globales anuales de desembarcos para el estudio de una pesquería. Vemos en el estudio realizado en las Baleares que el aumento espectacular que entre 1948 a 1952 experimentaron las pesquerías de Baleares iba ligado, paralelamente, a un incremento del número de embarcaciones dedicadas a la pesca de la gamba. En esta misma figura vemos estabilizada la gráfica correspondiente a la pesca por unidad-barco. Por tanto, el incremento de desembarcos no corresponde a un aumento de producción, sino a un aumento de capturas, repartidas en una flota más numerosa que está pescando más globalmente, pero pescando menos aisladamente por unidad.

En la figura B presentamos el mismo problema, planteado ahora para el total de crustáceos, para gamba y para langosta en un período de casi treinta años. Y en esta gráfica observamos claramente que, para el total de crustáceos, el aparente progresivo incremento de producción que desde el año 1950, y coincidiendo con la iniciación de la pesca de gambas sobre el talud, parece indicar realmente un aumento de producción si sólo estudiamos datos de desembarcos. De año en año se pesca más gamba; esta es la falsa conclusión a que se llega observando solamente este gráfico.

Para la gamba notamos un paralelismo casi perfecto entre las gráficas de desembarcos de gamba y total de crustáceos, pudiendo casi identificar las variaciones del total como variaciones en la captura de gambas. Esto es cierto, pues el mayor volumen de capturas corresponde realmente a las gambas, que son las que marcan las inflexiones de la curva de crustáceos.

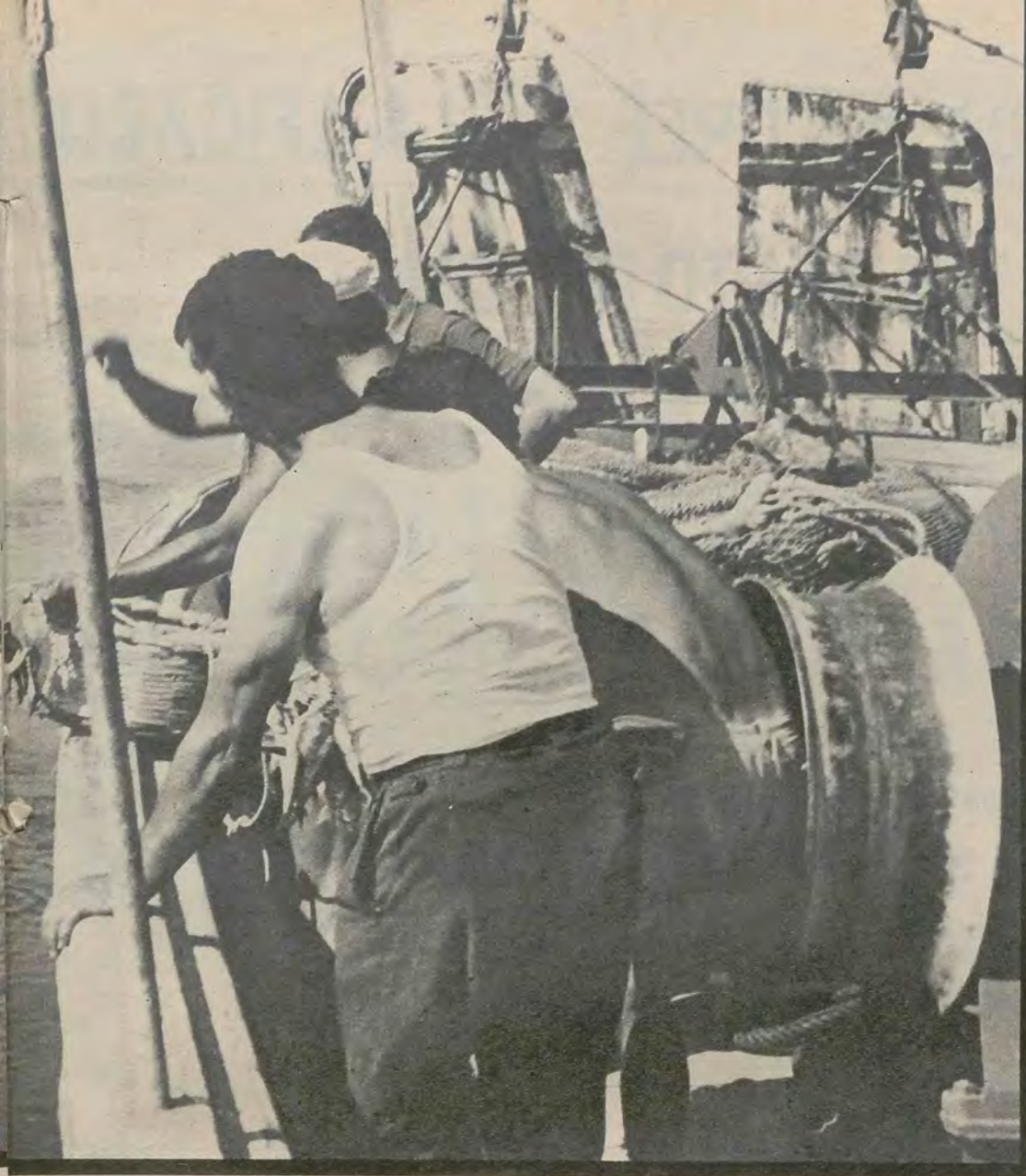
Para la langosta, cuyas mejores capturas se están realizando en el

borde de la plataforma continental, la gráfica muestra un buen rendimiento medio para una especie de tan alta cotización comercial, mostrando una leve tendencia al declive, que el año 1970 se desmintió totalmente con unas capturas realmente importantes.

Y queda por comentar la curva de rendimientos horarios (kilogramos de pesca por hora de pesca) para los mismos años y para la gamba; esta gráfica nos muestra un descenso espectacular, totalmente inverso al de los desembarcos.

En el trabajo completo a que hacemos referencia en este artículo hemos estudiado hasta dieciséis especies de peces, crustáceos y moluscos de profundidad, desde el punto de vista de rendimiento pesquero. En todas ellas hemos observado esta disminución del rendimiento a medida que estos nuevos fondos de pesca han ido siendo explotados. En consecuencia, ve-





Pescando con «volandas» sobre el banco «Emile Baudot» (arriba y a la izquierda)

La intensidad de pesca no solamente hace disminuir los rendimientos, sino que también altera las características de las especies. Por eso las pesquerías profundas, que en un principio fueron de gamba roja, ahora lo son de gamba rosada.

Gamba blanca (*Parapenaeus longirostris*).

Camarón (*Plesionika martia*).

Entre los peces, entremezclando los comerciales y no comerciales, la variación ha sido la siguiente. Se nota un aumento de las siguientes especies:

Bocanegra (*Pristiurus melanotomus*).

Gallineta (*Helicolenus dactylopterus*).

Chavo (*Capros aper*).

Bacaladilla (*Gadus pautassou*).

Pelada (*Lepidorhombus boschii*).

Han disminuido, sin embargo, las restantes especies de peces.

Finalmente, de una manera general han aumentado los **cefalópodos**, pero han disminuido el resto de invertebrados no artrópodos.

Como conclusión final a este capítulo, podemos afirmar que la intensidad de pesca influye no solamente en los rendimientos de pesca —que, como hemos visto, han disminuido—, sino también en la **composición cualitativa**, alterando de una manera profunda las características de dominancia de especies y afectando asimismo las tallas medias anuales de los peces.

Es interesante insistir en que estas pesquerías profundas, que en un principio fueron la **gamba roja**, sean ahora de **gamba rosada**, es decir, la alteración total de la especie base de las pesquerías.

En nuestras pescas experimentales efectuadas en el mar de Alborán (región Surmediterránea) a bordo de varios pesqueros, cuando estábamos finalizando el levantamiento topográfico de las **Cartas de Pes-**

ca de aquella región, y cuando estos fondos aún no habían sido rastreados, hallábamos unas muy importantes diferencias con respecto a la composición resumida que hemos dado para las islas Baleares, con casi veinte años de explotación —diecisiete de explotación intensiva de los fondos de gamba—.

Merluza, rape y brotola presentaban unas tallas anormalmente elevadas, junto a una abundancia extraordinaria de **ratas** (*Macrúridos* sin valor comercial) y una presencia relativamente débil en crustáceos comestibles.

Dicha composición puede tomarse como la característica de la competencia natural entre las especies, cuando aún no ha interferido el hombre como gran depredador con su esfuerzo de pesca.

La composición citada para Baleares refleja claramente la alteración que la pesca produce en el ecosistema, modificando progresivamente la composición faunística de los fondos.

La primera fase de la evolución, con la interferencia del hombre dentro de la comunidad de fondo, es la rápida desaparición de los peces de gran talla, y la más lenta de las «ratas», junto a la progresiva elevación del rendimiento en gambas a medida que esto va ocurriendo con los peces. Hasta este momento —fase— todo es normal y positivo. De continuar, sin control, la explotación intensiva es cuando se llega a situaciones negativas, con descensos del nivel de producción y rendimientos de los fondos de pesca.

MIGUEL MASSUTI.

mos claramente que la pesca de arrastre afecta de una manera real el rendimiento de las pesquerías profundas, aunque de una manera mucho menos intensa que las pesquerías de la plataforma, y aun dentro de las especies de profundidad las hay que, al parecer, tienen mucha más defensa que otras frente a la intensidad de pesca; así, por ejemplo, los crustáceos —base de la pesquería— parecen resultar menos afectados que los peces y, entre éstos, la **bacaladilla** es una de las especies de peces menos perjudicada. Todo ello está en relación con la particular biología de cada una.

Quedan por aclarar —fuera de la influencia del esfuerzo de pesca— ciertas variaciones que, como a modo de ciclos, se van repitiendo con una frecuencia bastante clara, y que para explicarlas tendremos que recurrir a buscar su causa en factores hidrográficos profundos, den-

tro de la monotonía de estas profundidades, ya que no tienen relación alguna con la pesca.

VARIACIONES CUALITATIVAS EN RELACION AL ESFUERZO DE PESCA

Cuando después de cinco años de iniciada la explotación pesquera de los fondos del **talud continental** de las islas Baleares, y cuando solamente de una manera parcial estaban estos fondos en explotación, M. Oliver determinó la composición de la fauna que habitaba estos fondos, dando a la vez las características más importantes sobre la misma.

Doce años después nosotros repetimos el trabajo con la idea de observar los cambios ocurridos, no solamente —como hemos visto anteriormente— desde un punto de vista pesquero y de rendimientos en especies de valor comercial, sino para todo el conjunto de seres vi-

vos, económicamente interesantes o no, pero que estaban afectados por la intensificación del esfuerzo pesquero. Los resultados de este trabajo han sido interesantísimos, ya que han mostrado amplias variaciones en la **composición cualitativa** de las especies que habitan estos fondos. Podemos resumirlas muy brevemente de la siguiente manera, sin entrar en detalles de frecuencias numéricas:

En el intervalo de los doce años considerados notamos un aumento en las siguientes especies:

Gamba rosada (*Aristeus antennatus*).

Gamba listada (*Plesionika edwardsii*).

Camarón (*Plesionika heterocarpus*).

Cigala (*Nephrops norvegicus*).

Por el contrario, han disminuido notablemente:

Gamba roja (*Aristeomorpha foliacea*).

GALLINETA

Familia: SCORPAENIDAE.
Helicolenus dactylopterus (Delar), 1809.

NOMBRES VULGARES

España: GALLINETA.
Francia: SEBASTE.
Italia: SCORFUNO BASTARDO.
Alemania: BERGILT.
Gran Bretaña: CARP, RED-FISH.
Yugoslavia: KRPUN.

DISTRIBUCION GENERAL

Atlántico oriental, desde Inglaterra a Cabo Verde; Mediterráneo central y occidental.

REPRODUCCION

Desde finales de otoño a invierno.

TALLA MAXIMA: 300 mm.

TALLA MEDIA PARA BALEARES: 113,71 mm.

FRECUENCIA EN LAS PESCAS: 2,76 %.

VARIACIONES EN LA FRECUENCIA MENSUAL

Enero.....	50,00 %
Febrero.....	30,50 %
Marzo.....	7,00 %
Abril.....	0,80 %
Junio.....	0,80 %
Septiembre.....	3,20 %

GAMBA ROSADA

Familia: PENAEIDAE.
Aristeus antennatus (Risso), 1816.

NOMBRES VULGARES

España: GAMBA ROSADA.
Francia: CREVETTE ROUGE.
Italia: GAMBERO ROSSO CHIARO.
Mónaco: GAMBARU DE FUNDU.

DISTRIBUCION GEOGRAFICA

Atlántico oriental, desde Portugal a las islas de Cabo Verde. Todo el Mediterráneo hasta Israel, entre 250 a 1.500 metros.

REPRODUCCION

Máximo de hembras ovadas en verano.

TALLA MAXIMA: 220 mm.

TALLA MEDIA PARA BALEARES: 134 mm.

FRECUENCIA EN LAS PESCAS: 24,17 %.

VARIACIONES EN LA FRECUENCIA MENSUAL

Enero.....	3,87 %
Marzo.....	14,34 %
Abril.....	20,54 %
Mayo.....	1,16 %
Agosto.....	13,17 %
Septiembre.....	2,71 %
Octubre.....	25,19 %
Noviembre.....	18,99 %

LA CUESTION
DE LA ANCHOA

TEMA
CANDENTE

GUIPUZCOA NO CREE EN LA EFICACIA

VIZCAYA Y EL RESTO DEL CANTÁBRICO QUIEREN VEDA TODO EL AÑO (EXCEPTO LOS MESES DE LA CAMPAÑA)

Sólo la representación guipuzcoana faltó a la asamblea de Santander, donde las Federaciones de Cofradías del Cantábrico estudiaron la problemática de la costera de la anchoa

SANTANDER (Crónica de nuestro enviado especial).—Convocada por la Confederación de Cofradías de Pescadores del Cantábrico, se celebró en esta ciudad, el pasado día 3 de marzo, una asamblea extraordinaria de las Cofradías cántabras, a fin de estudiar lo que se ha dado en llamar «guerra de la anchoa», así como las decisiones a tomar para una mejor regulación y desenvolvimiento de la costera de este pescado para la presente campaña.

INASISTENCIA DE LOS GUIPUZCOANOS

La asamblea se desarrolló en el salón de actos de la Delegación Provincial de Sindicatos, y en su iniciación fue presidida por el delegado sindical provincial, don Alfonso Manso de las Moras, quien tras pronunciar unas palabras se retiró del salón, por lo cual la presidencia de la asamblea quedó compuesta por el presidente de la Confederación —a su vez de la Federación vizcaína, y procurador en Cortes en representación de las Cofradías de Pescadores, don José María Maíz— y por los presidentes de las Federaciones asistentes, Asturias, Lugo y Santander, señores Escotet, Bobadilla y Kaifer, respectivamente. Asistieron los presidentes de las Cofradías gallegas, montañesas y vascas, acompañados de algunos armadores y pescadores de sus respectivas regiones.

Excusó su asistencia, con una carta, la Federación guipuzcoana, alegando que «por tener que hacerse a la mar su flo-

ta» no podía nadie desplazarse hasta Santander.

LA «GUERRA DE LA ANCHOA»

Se entró en el orden del día de la reunión con un amplio informe del señor Maíz, sobre los problemas que plantea la escasez de capturas de la anchoa y sobre las gestiones que se han realizado ante los problemas surgidos en el último año. Habló, en primer lugar, de las posibles causas que se dice justifican la escasez de anchoa que se viene observando desde 1965, siendo, a su juicio, la principal, el que han sido creadas flotas de mucha importancia, que, al pretender sacar el máximo rendimiento a sus modernas embarcaciones, castigan constantemente a la especie, lo que hace que ésta no siga el proceso migratorio normal.

Hasta hace tan sólo unos años, la anchoa —que es un pez misterioso en sus rutas marinas— aparece de pronto, sin que nadie sepa de dónde viene, en el Noroeste de Francia, por la Bretaña, recorre el litoral y luego se adentra en el Cantábrico, para desaparecer finalmente en Galicia, sin que nadie sepa a dónde va. Y decíamos hasta hace unos años, porque ahora —por el motivo que indicó el señor Maíz— la anchoa se queda parada en aguas francesas, en esa rinconada del golfo de Vizcaya, entre Fuenterrabía y San Juan de Luz. Es decir, que la anchoa grande que navegaba hacia el Oeste, ahora se queda en la costa francesa. En el ánimo de todos los pescadores del Cantábrico

está el deseo de que se haga un estudio biológico sobre temperatura del agua y corrientes marinas, por si en ellas estuviese la causa —o una parte— del cambio migratorio que la especie ha experimentado. Lo indudable es que, por una causa o por otra, la costera ha ido descendiendo en captura año por año. Cifras cantan: en 1963 se capturaron 12 millones de kilos; en 1964, 20 millones; en 1966, 10 millones; en 1967, 15 millones; en 1968, 16 millones; en 1969, 12 millones y, en 1970, 7.800.000 kilos; todo ello aproximadamente.

LOS DESACUERDOS EN LA VEDA

Se refirió después el señor Maíz a los desacuerdos existentes en cuanto a la necesidad de la veda y sus fechas. «El desove —dijo— empieza el 30 de junio, pero el hecho de que los guipuzcoanos no admitan veda alguna perjudica este proceso biológico. En su momento, Vizcaya propuso que se prohibiesen las capturas desde el 1 de noviembre hasta el 19 de marzo, pero Guipúzcoa también se opuso, aceptando la veda, como máximo, solamente los meses de diciembre y enero. Entonces, la Dirección General de Pesca decretó que la anchoa de invierno fuese vedada del 1 de noviembre al 28 de febrero, pero los guipuzcoanos —nunca de acuerdo con la veda, en razón de que piensan no favorece la costera, según sus cifras de los últimos años— continuaron pescando y algunos barcos de otras provincias los secundaron, en vista de que

no se aplicaban sanciones.

Abogó el señor Maíz porque la veda ha de implantarse entre el 30 de junio y el 19 de marzo; así como la prohibición, durante todo el año, de capturas para cebo vivo, por la «masacre» que esto supone en la especie.

REUNION EN BURDEOS

Además de los problemas señalados entre las distintas provincias cántabras, se les presenta a todas el problema común de la extensión de las aguas jurisdiccionales francesas, en el golfo de Vizcaya, a seis millas, y la eliminación del acuerdo, por tanto, que dicho país tenía con los pescadores españoles, para que pescasen hasta tres millas de sus costas.

La decisión francesa fue motivada por la indisciplina de las embarcaciones españolas, que no respetaban las tres millas, pescando incluso a menos de una milla de la costa francesa, y no una embarcación, sino a veces cientos de ellas.

Tras la decisión francesa, y a petición de los pescadores españoles, se celebró en Burdeos una reunión, con el propósito de que no vuelvan a producirse estos hechos y con

la esperanza española de poder renovar el protocolo que les autorizaba a pescar hasta las tres millas. Pero esto no pudo ser, porque la decisión francesa no podía ser modificada por la delegación de dicho país en la reunión; por tal motivo, aun cuando en la conveniencia de la veda de la anchoa y la pesca del bonito, los acuerdos fueron totales, la reunión sirvió fundamentalmente para que la delegación francesa concluyera, de manera rotunda, los puntos siguientes:

1.º Prohibición absoluta de que los barcos españoles se dediquen a la pesca de superficie dentro de las seis millas.

2.º Que mediante notificación escrita, se invite a la delegación francesa a una próxima reunión, a celebrar, por ambas representaciones interprofesionales, en San Sebastián, a la que estarían

dispuestos a asistir siempre que los pescadores españoles cumplan los acuerdos que, sobre pesca, están establecidos entre Francia y España.

Por otra parte, conviene tener en cuenta que la decisión francesa se ajusta a las normas del derecho internacional en esta materia, pues, con relación a la campaña de la anchoa, el Convenio de Londres obligaba a los países signatarios —Francia y España lo son— a que los barcos de una nación no pudieran pescar en aguas jurisdiccionales ajenas a menor distancia de seis millas de la costa. No obstante la Convención de Londres, Francia y España firmaron un tratado bilateral, por el que los barcos de los respectivos países podían efectuar capturas entre las seis y las tres millas de la costa. Este pacto terminó su vigencia al finalizar el año 1970 y, por



De la reunión de Burdeos francesa: Rigurosa prohibición dentro de las

UN ACUERDO TOTAL: EL FUT



salio fortalecida la posición a los españoles de pescar seis millas

tanto, entra en todo su vigor el Convenio de Londres, por el cual hay que respetar las seis millas ajenas.

Sobre la reunión de Burdeos, el señor Maiz informó de que la representación española salió abochornada, por cuanto en aquellos mismos momentos en que ellos trataban de renovar el acuerdo, resultaba que había pescando, sin permiso, en Biarritz, 148 embarcaciones españolas, cosa que la representación francesa echó en cara a la Delegación de España. Por este motivo, los franceses aprovecharon también para informar a los pescadores españoles de que, a partir de ese momento, se recrudecerán las sanciones y se aumentará notablemente la vigilancia por la marina francesa, a fin de que los acuerdos sean respetados.

Tras la exposición de es-

tos últimos acontecimientos, en el ambiente de la asamblea de Cofradías del Cantábrico, se respiraba la decisión de acabar de una vez con esta indisciplina, que, como se ve, acaba perjudicando a los pescadores mismos. Sería de desear, por bien de todos, una mejor vigilancia por parte de las autoridades de marina españolas, a fin de evitar estos hechos.

NORMAS PARA LA COSTERA DE ESTE AÑO

Se pasó después a estudiar, punto por punto, las normas que regularon la costera del pasado año, y ver la necesidad de mantenerlos o modificarlos en la presente. Se acordaron los puntos siguientes:

1.º **Iniciación de la costera:** Era de desear que hubiese empezado el día 19 de marzo, pero dado

que la veda ya había sido vulnerada, se acordó señalar para este año —excepcionalmente— el comienzo oficial el día 8 de marzo.

2.º **Terminación de la costera:** Se acordó que finalice el 30 de junio. Y entre el 30 de junio y el 15 de agosto se prohíbe pescar el bonito con cebo vivo.

3.º **Salida a la mar:** Los lunes, a las doce del mediodía.

4.º **Cierre de ventas:** Todos los días, a las doce de la noche, excepto los sábados, que será a las siete de la tarde.

5.º **Festividades:** En Semana Santa se pondrá bandera el Jueves Santo a las siete de la tarde y hacerse a la mar el lunes a las doce del mediodía. Se dejó, para que los estudie la Comisión interfederativa —una vez oídas las Cofradías, por zonas—, si se pondrá o no bandera el día 1 de mayo (fiesta del Trabajo).

6.º **Averías:** En caso de rotura de redes, abordaje, etc., entre dos embarcaciones, ambas se pondrán de acuerdo e irán al 50 por 100 de las capturas.

7.º **Banderas:** Obligarán las banderas locales sólo a los barcos del puerto que la haya impuesto, y no a los forasteros que en él

se encuentren, si bien, éstos no podrán vender la mercancía en el mismo. Las banderas de tipo general obligarán a todos. Se acordó asimismo, en este punto, que cada puerto debe comunicar, con la antelación suficiente, la fecha de colocación de sus banderas de carácter local, para conocimiento de los demás puertos.

8.º **Sanciones:** Aquí no se llegó a un acuerdo claro. El señor Maiz pidió que cada Cofradía depositase un millón de pesetas para responder de las infracciones producidas por sus embarcaciones. No se aceptó esta moción y, al final, se acordó —repito, sin claridad— que sean las propias Cofradías quienes sancionen a sus barcos, ya que son quienes tienen más posibilidades de lograr cumplir las normas de la costera y tienen más medios para poder cobrar las posibles sanciones.

Se dejó en el aire la proposición de uno de los asistentes, que pidió se formasen tribunales de Cofradías, juzgando los de unas regiones a los de otras, cuando sus barcos incumplan los acuerdos.

9.º **Precios:** Se pidió subir el precio a las fábricas de harina de 1,75, que es el actual, a 2,50 pesetas kilo. No se consideró conveniente esta medida, por la competencia de la harina procedente del Perú y las dificultades por las que atraviesan estas empresas harineras. Si se acordó, sin embargo, estudiar, conseguir precios más altos en las especies chicharro, verdel y sardina, que están poco revalorizados en lonja y, sin embargo, su cotización en el mercado es muy alta.

(Sigue en la pág. siguiente)

Se anuncia la Primera Asamblea de Ordenación Pesquera del Cantábrico

EN ASTURIAS NO HAY PRISAS POR INICIAR LA COSTERA

● SON PARTIDARIOS DE LA VEDA Y GREEN QUE LAS LIMITACIONES FRANCESAS DEBIERAN SER POR FONDOS Y NO POR MILLAS.

GIJON (De nuestro corresponsal).—La costera de bocarte o anchoa se ve desde aquí con cierta reserva. Y no es para menos. Desde el año sesenta y siete, el bocarte ha dejado de cumplir su ciclo por este litoral asturiano. Y si lo hace es por largo y mucho fondo. Las causas, todas las que se discuten pueden valer. Más que el supuesto exceso de capturas en su tiempo, por las que se realizan, quizá en mayor medida, fuera de él para cebo y carnada, y para consumo en fresco en la época invernal. También entra en las dudas si la especie no tendrá "alergia" al funcionamiento constante de los detectores que los localizan y siluetean en sus gráficos. Y no paran ahí las cosas, pues se piensa igualmente en la contaminación de las aguas costeras por las residuales, nocivas y tóxicas de ciertas industrias, nuevas unas, ampliadas otras, que en los últimos años se han establecido a lo largo del litoral desde la frontera Este acá. El caso es que la ausencia prolongada en nuestras costas, en su natural y periódico ciclo Este-Oeste, ha supuesto una merma de actividad, y crisis en la industria conservera y salazonera, con repercusión grave esta también en la economía doméstica del pescador.

Son decididos partidarios aquí de las vedas acordadas, única manera de saber con alguna certeza si las capturas masivas fuera de la época se pueden considerar la causa del empobrecimiento radical de las costeras, y también como oportunidad de que el bocarte tome rumbo e inicie su ciclo alejándose del abrigo o protección francesa.

Ningún barco de aquí se ha hecho a la mar, para el bocarte, todavía. Pasará San José y bastantes fechas más, pues se están preparando sin prisas, hasta saber si la especie se abre en la costa gala. El "acuerdo" de Burdeos ha acentuado sus reservas rayando con la indiferencia. Se piensa que si el bocarte sigue con la credencial francesa, al ampliar este país las zonas prohibidas de tres a seis millas, los riesgos de sanciones, requisas, decomisos y de lesión de la viscera cardíaca son mayores. No pueden estar de acuerdo con el "acuerdo". Pienzan que la limitación de la distancia debía ser fijada o marcada por fondo de agua y no por millas. De noche, en la tarea absorbente de localización de los bancos, no hay tiempo para mirar la carta, mientras que por la sonda si están al tanto de las brazas de agua y evitar así la jurisdicción francesa. ¡Pero si así fue "acordado"!...

RAIMUNDO R. MORAN



Don José María Maíz, presidente de la Federación de Cofradías de Vizcaya

- **Veda: sí rotundo.**
- **El faenar del cebo vivo y el constante hostigamiento de la especie, causas de la escasez de la anchoa.**
- **El resultado de la anunciada Asamblea de Ordenación Pesquera del Cantábrico es esperanzador, pues tratará de encauzar la pesca por los debidos derroteros.**

1. Sí. Rotundamente, sí. Desde el primero de noviembre al 15 de marzo del año siguiente.

2. Por cuanto que el rendimiento de la costera de anchoa de primavera, cuyas capturas en un 99 por 100 son absorbidas por la industria nacional conservero-salazonera, constituye la base fundamental de la modesta economía del artesanado del mar. No olvidemos, por cuanto que es un dato muy digno de tenerse en cuenta, que este sector pesquero trabaja bajo la modalidad retributiva «a la parte».

3. Dentro de mi modesto criterio, fundamentalmente el faenar del «cebo vivo» y, en segundo lugar, ante el hostigamiento de que es objeto dicha especie pelágica a todo lo largo del año, desaparece de los habituales lugares donde solía encontrarse, así como otros factores de temperatura, salinidad, pureza de las aguas, etcétera, etcétera.

4. Mi criterio es totalmente favorable a ella, siempre y cuando que, la misma, se realice conjuntamente por la Administración y las Cofradías y, qué duda cabe, con perfecta conexión con la representación de los industriales conserveros.

5. Dado que la anchoa tiende a desenvolverse cerca de la costa, por una parte y por otra, dado el ingente número de embarcaciones dedicadas a dicha costera —el millar—, el limitar aún más, si cabe, el campo de acción para dicho faenar convierte prácticamente, al Cantábrico en un pañuelo, y la anchoa, por instinto de conservación y sentido de defensa, arrumba a la costa francesa, donde, dado el reducidísimo número de embarcaciones que efectúan lances, esos efectos antecedenmente apuntados no se producen.

6. Incierto e inquietante. Hago esta afirmación, por cuanto que si no se toman las medidas oportunas, en este caso me refiero a cumplimentar, por parte de los pescadores, lo preceptuado en la Orden ministerial de noviembre de 1969 sobre la veda de la anchoa y prohibición, durante un período determinado de tiempo, de faenar el bonito con «cebo vivo», es muy posible que la rentabilidad de esta costera se reduzca grandemente, con los perjuicios consiguientes, aun cuando en determinada ocasión se nos ha dicho que la anchoa se extingue más por consunción que por extracción.

7. Francamente esperanzador, siempre y cuando que el sujeto activo sobre el que recae su cumplimentación se dé perfecta y exacta cuenta, al tomar conciencia de sus acuerdos, de que lo que se pretende con dicha ordenación es encauzar la pesca por los debidos derroteros a efectos de un rendimiento en su explotación.

Siete preguntas a los dos más caracterizados representantes de la controversia sobre puntos fundamentales de la costera



Don Leandro Amunárriz, presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa

- **No a la veda.**
- **El rastreo y la contaminación de las aguas, principales causas de la escasez de anchoa.**
- **En tanto no se disponga de estudios biológicos suficientes, carece de fundamento la celebración de una Asamblea de Ordenación Pesquera.**

1. No soy partidario de la veda y menos en la forma en que ha sido planteada en España. Si en alguna ocasión, por cualquier circunstancia, fuera preciso tal medida, debería ser adoptada con carácter internacional. En todo caso, debería limitarse a la época del desove, que creemos se produce en la segunda quincena del mes de mayo y mes de junio.

2. No soy partidario, ya que siendo la anchoa una especie de paso, si no se pesca cuando la tenemos a nuestro alcance, desaparece.

3. Las causas principales, a mi juicio, son dos. Una de ellas, el intenso rastreo que realizan los barcos que se dedican a la pesca de arrastre, que llegan incluso al barrido constante de la flora submarina. Ello hace que cuando la anchoa se encuentra en aguas profundas es eliminada en cantidades masivas. La otra causa viene constituida porque nuestros ríos vierten al mar sus aguas contaminadas con productos químicos, lo que elimina el plancton. En lo que se refiere a Guipúzcoa, antiguamente se observaba una gran afluencia de anchoa y sardina en las desembocaduras de los ríos Ureña, Oria y Urola. En la actualidad, por las razones apuntadas, ha desaparecido toda la pesca, que en otros tiempos se capturaba en gran cantidad.

4. Entiendo que la regulación de la costera debe realizarse, en todo caso, por las Federaciones de Cofradías de cada provincia, en las que quedan agrupadas todas las Cofradías.

5. Habiéndose comprobado que, de unos años a esta parte, la anchoa se concentra en la costa francesa, al extenderse el límite de las aguas jurisdiccionales francesas de tres a seis millas, el perjuicio es notorio.

6. Considero incierto el futuro de la costera de la anchoa. Esto es lo que nos impulsa a solicitar continuamente que nuestros biólogos, si fuera preciso en unión de los franceses, procedieran cada año a estudiar el curso de las corrientes, las temperaturas en superficie y a distintas profundidades, el grado de contaminación de nuestras aguas costeras a distintas millas y, en especial, las razones por las que la anchoa no se desplaza hacia el Oeste, como lo hacía en otro tiempo, y en general, cuantos aspectos puedan contribuir a formar un juicio claro sobre el problema.

7. Entiendo que en tanto no se disponga de los estudios a que me refería en la respuesta anterior, una asamblea como la que se indica en la pregunta no tiene elementos de juicio para adoptar, con fundamento, resolución alguna.

1. ¿Es usted partidario de la veda? En caso afirmativo, ¿en qué período?

2. ¿Por qué es usted —o no— partidario de la veda?

3. Parece ser que cada vez hay menos anchoa. ¿Cuáles son, a su juicio, las causas?

4. ¿Debe hacerse una regulación de la costera? En caso afirmativo, ¿debe ser hecha por la Administración o por las Cofradías de Pescadores?

5. ¿Qué perjuicios, en su caso, va a tener la costera de la anchoa por la extensión a seis millas de las aguas jurisdiccionales francesas?

6. ¿Cómo ve el futuro de la costera de la anchoa?

7. ¿Qué se espera de la anunciada Asamblea de Ordenación Pesquera del Cantábrico?

Viene de la página anterior

La asamblea de Santander

ORDENACION PESQUERA DEL CANTÁBRICO

Entre otros muchos más problemas se estudia, en la asamblea de la Confederación de Cofradías de Pescadores del Cantábrico, los del precio del gas-oil —para el que,

al parecer, van a conseguir un precio especial—, las diferencias de la protección oficial del sector pesquero, con relación al agrario —piden más ayuda del Fondo Nacional de Protección al Trabajo— y acordaron también solicitar la creación de un Ministerio de la Pesca, tras la implantación de la fu-

tura ley de pesca, en la que han participado activamente los sindicatos provinciales.

Estos últimos temas, y otros que no se trataron, se han dejado para estudiarlos en la primera asamblea de Ordenación Pesquera del Cantábrico, que —según el señor Maíz— tendrá lugar en el

mes de abril, en Santander, y en la que participarán biólogos, autoridades pesqueras y representantes de los trabajadores y de las industrias del sector.

De una forma o de otra, lo que es indudable es que es preciso ordenar, de una parte y para todo el Cantábrico, la pesca y, de

otra, hacer cumplir, como sea, las normas que han de regular este trabajo, en beneficio de todos. Con ello se eliminarían muchas «rencillas de familia» y los problemas con los franceses se evitarían, asunto este que tiende a aumentar por la indisciplina de nuestras embarcaciones, pues, a pesar de

lo acordado en la asamblea de la Confederación, nos enteramos, en el momento de redactar esta información, de que ya ha sido detenido el primer pesquero español en aguas francesas: se trata del pesquero de Ondárroa «Virgen Poderosa». En fin, un asunto lamentable. ■ MAURO RODRIGUEZ.

Un remolcador traslada las secciones de un oleoducto hasta su emplazamiento definitivo. Los tubos por los que discurrirá el oro negro, base de grandes tensiones económicas internacionales, navegan a remolque por alta mar.



CON el advenimiento, en el siglo XIX, de la llamada revolución industrial, se llevó a cabo en el mundo una profunda transformación en los sistemas de producción. Máquinas e inventos sustituyen al esfuerzo humano en el trabajo, llegando a un perfeccionamiento técnico jamás imaginado. Pero paralelo a este desarrollo industrial se ha venido operando, como exigencia del mismo, la utilización masiva de nuevas fuentes de energía.

Las formas de energía las podemos clasificar en dos grupos: las de extracción de recursos naturales, entre las que se encuentra el petróleo, y aquellas, por el contrario, que deben obtenerse a base de procedimientos industriales, partiendo de la transformación de las anteriores.

De las numerosas hipótesis formuladas sobre el origen del petróleo, la más certera parece ser aquella que afirma que su formación tiene carácter puramente orgánico. Los restos de microorganismos animales y vegetales se acumularon progresivamente en el fondo de lagos y mares, y mezclados con sedimentos minerales, bajo la acción de diversos procesos mecánicos, químicos y biológicos, y en condiciones muy complejas se transformaron paulatinamente en hidrocarburos líquidos.

Los aspectos más destacables del petróleo como forma de energía primaria son la desigualdad en la distribución geográfica de sus yacimientos y el carácter singular que presenta su técnica y su economía.

Las reservas mundiales de crudos se cifran en unos 65.000 millones de toneladas, que se distribuyen irregularmente por la superficie del globo del modo siguiente: Oriente Medio, 38.000; países comunistas, 8.000; África, 6.500; Estados Unidos, 4.600; América Latina, 4.100; Extremo Oriente, 1.950, y Europa, 300.

En la prospección del petróleo se siguen diferentes técnicas: eléctrica, gravimétrica, magnética y sísmica. Una vez estudiadas las zonas en que es presumible la existencia de un yacimiento, se perfora el suelo; la perforación puede tener o no éxito, pero, en todo caso, es una operación que exige grandes equipos e instalaciones sumamente especializadas y costosas, con ausencia casi total de trabajo manual. Ello explica la complejidad de la técnica del petróleo, ya que los riesgos de la prospección y perforación han de compensarse con los beneficios del refinado y distribución.

Desde el punto de vista económico, la explotación del petróleo se caracteriza por su carácter aleatorio, pues los riesgos de fracaso no admiten comparación con los de otras actividades industriales. De ahí la enorme importancia de las inversiones a realizar en este sector y de ahí también la necesidad de una actuación a escala mundial con el fin de dispensar los riesgos, diversificar los aprovisionamientos y obtener distintas calidades de crudos.

La señalada dispersión geográfica de los yacimientos da lugar a que los costes de explotación y los impuestos que se establecen sobre el petróleo varíen sensiblemente de un país a otro. Así los costes de explotación en Oriente Medio se cifran en uno o dos dólares por tonelada; en Venezuela, de ocho a diez, y en Estados Unidos, de catorce a dieciséis. Esta desigualdad viene determinada en función de las distintas posibilidades de comercialización de las zonas productoras, ya que éstas dependen de la localización del yacimiento y de su emplazamiento geográfico en relación con los puertos de embarque.

El transporte de petróleo se caracteriza por exigir medios especializados, no comparables con el transporte de otras mercancías, además de que cada recorrido supone un viaje de vacío. El transporte marítimo es de vital importancia para esta industria: habida cuenta la dispersión geográfica de su producción, es fundamental el disponer de medios propios de transporte, que permitan diversificar los suministros. La preponderancia de este tipo de transportes es manifiesta sobre los demás, pues el 50 por 100 de los transportes marítimos mundiales corresponde a los petroleros. Por otra parte, el impresionante aumento de las capacidades de los grandes superpetroleros ha equilibrado las consecuencias del cierre del canal de Suez, aparte de que en concurrencia con el oleoducto el transporte por mar es más económico.

En orden al sistema fiscal que grava la producción petrolífera, su alcance es muy diferente, según se trate de países altamente productores, en los que convergen múltiples compañías explotadoras, o bien que posean yacimientos de escaso rendimiento. Los principales elementos fiscales que gravan esta industria son: «el canon de producción», que es la contrapartida al medio de extracción en el subsuelo extranjero; «el royalty» o impuesto sobre el producto bruto extraído, fuera de toda consideración de beneficio; la «tasa de imposición», que representa la participación de los beneficios entre las empresas explotadoras y los Gobiernos de los países en que actúan, y, por último, «las exoneraciones por agotamiento», que consisten en que una pequeña fracción de la base liquidable del impuesto sobre beneficios queda exenta.

La decisión de los países productores de petróleo de incrementar la «tasa de imposición» fue el punto de partida de la que se ha venido en llamar la «guerra del petróleo», cuya problemática presenta un planteamiento complicado.

Mientras los compradores son, en su mayoría, países superindustrializados y, por lo tanto, ricos, los principales productores son fundamentalmente naciones subdesarrolladas que necesitan adquirir bienes de equipo para su desarrollo. Lo que éstas propugnan es que de mejorar sus actuales beneficios podrían incrementar las compras de dichos bienes. Por otra parte, comoquiera que las operaciones comerciales del petróleo se han venido realizando sobre la base del dólar, y esta moneda ha experimentado en los últimos tiempos una notoria reducción de su valor, ello ha redundado en perjuicio de la economía de los vendedores. Por último, argumentan que en las elevadas cargas fiscales interiores que los países compradores establecen sobre los crudos no tienen participación los vendedores.

Las compañías petrolíferas, por su parte, arguyen razones estimables. Con el cierre del canal de Suez ha quedado interrumpida la ruta tradicional del transporte del petróleo entre Oriente Medio y Europa, lo que obliga a seguir la del cabo de Buena Esperanza, haciendo necesaria la construcción de grandes superpetroleros, con el consiguiente encarecimiento del producto. De otro lado, se dice que de dar participación en las cargas fiscales interiores sobre los crudos a los países vendedores, se produciría, en definitiva, un encarecimiento de tales productos y un probable descenso de su consumo. Aparte de que, de elevarse el precio del petróleo, por parte de los productores, más allá de unos límites razonables, se produciría una grave perturbación económica en los compradores, que reducirían su consumo e intentarían aprovechar otras fuentes de energía, como la atómica.

Pero conviene no dejarse engañar por las apariencias. El petróleo es una mercancía, pero de notable influencia política, de ahí que en este conflicto no estén en juego únicamente intereses económicos, sino también políticos. Regímenes democráticos y progresivos han accedido al poder en países como Sudán y Libia, sustituyendo a un régimen semifeudal y establecimiento una política de independencia contra las grandes compañías monopolísticas, que se repartían su producción de petróleo. Esta nueva toma de conciencia política tuvo su más claro exponente en el Séptimo Congreso del Petróleo Árabe, que se celebró en marzo de 1970, donde de manera rotunda se postuló la lucha contra las concesiones extranjeras y la nacionalización del petróleo. Siguiendo tales directrices, el Gobierno revolucionario libio del coronel El-Gadafi ha procedido, como primer paso, a reducir su producción y a elevar los precios, con el fin de evitar que sus reservas se extingan en manos de las compañías extranjeras. Pero la reacción de éstas no se hizo esperar: la caída del Gobierno persa de Mossadegh, la del ministro venezolano Pérez Alfonso y la del saudí Abdullah El-Tariki al intentar la nacionalización del petróleo de sus respectivos países son claro ejemplo de las consecuencias políticas del boicot petrolero y de la potencia de las fuerzas económicas en juego. Por de pronto, han comenzado a intensificarse las ex-

LA GUERRA DEL PETROLEO

tracciones y a reducir sus refinerías existentes en los países productores, entre los que estimulan, además, sus conflictos bélicos, obligándoles a gastar en armamentos grandes cantidades de dinero, que podrían emplear en su propio desarrollo económico.

La «guerra del petróleo» ha provocado, pues, una nueva lucha: la liberación de los países productores, conscientes de que su desarrollo económico y social exige un control total de sus propios recursos, de forma que estén al servicio de sus pueblos y no a los intereses monopolísticos de los grandes capitales.

En diciembre de 1970 se celebró, en Caracas, la Conferencia de los países miembros de la O. P. E. P. (Organización de Países Productores de Petróleo), que agrupa a Arabia Saudita, Argelia, Indonesia, Irak, Irán, Kuwait, Libia y Venezuela, y los emiratos de Abu-Dhabi y El Qatar, en la que se adoptaron las siguientes medidas: elevación de los precios del petróleo crudo, para subsanar la pérdida del valor de la moneda, que, en lo relativo al dólar, se estima que en los últimos diez años no ha sido inferior al veinticinco por ciento; elevación hasta el cincuenta y cinco por ciento de la participación en los beneficios de las compañías, que es actualmente del cincuenta, si bien algunos países, como Libia, aspiran a elevarlo hasta el sesenta; supresión anticipada de la bonificación del siete por ciento sobre el precio del producto, lo que no estaba previsto hasta 1975; eliminación de las desigualdades de los precios dentro de cada país, establecimiento de un baremo para las distintas categorías de petróleos.

Los referidos acuerdos habrían de ser sometidos a la consideración de las compañías explotadoras en el transcurso de una conferencia que, según lo previsto, tendría lugar en Teherán, el día 12 de enero del presente año. Sin embargo, la citada conferencia no se produjo en la fecha prevista, porque antes y después de ella, las grandes compañías (British Petroleum, Gulf Oil Corporation, Mobil Oil Corporation, Shell Petroleum Company, Standard Oil of California, Standard Oil of New Jersey y Texaco) presentaron su contrapropuesta en los siguientes términos: reajuste de los precios actualmente en vigor, con el establecimiento de una escala móvil que procedería anualmente a una revisión de acuerdo con las fluctuaciones monetarias; concesión de una prima extraordinaria para los crudos, cuyo transporte, por proceder de países próximos, como Libia, no se ha encarecido de un modo especial; no aceptación del pretendido aumento de la participación en los beneficios de las compañías, y vigencia de los acuerdos anteriores por un plazo de cinco años.

Sobre la base de estas dos posturas, el domingo 14 de febrero, a las quince horas, se firmó en Teherán un acuerdo entre los miembros de la O. P. E. P. y los representantes de las compañías petroleras, cuyo texto transcribimos a continuación:

«El acuerdo establece seguridad de suministro y estabilidad en los convenios financieros durante el período de cinco años comprendido entre 1971 a 1975, y reportará a los países del golfo Pérsico, firmantes del mismo, un ingreso anual suplementario calculado en 1.200 millones de dólares (84.000 millones de pesetas) para 1971, que se incrementará hasta unos 3.000 millones de dólares (210.000 millones de pesetas) en 1975.

«Las compañías han obtenido seguridades en cuanto a que no se producirán modificaciones en las condiciones financieras más importantes durante cinco años, así como limitaciones durante el plazo de vigencia del acuerdo contra nuevas peticiones de aumento de precio por parte de los países miembros de la O. P. E. P.

«El acuerdo recién firmado fija en el 55 por 100 el tipo de impuesto para las exportaciones de petróleo crudo del golfo Pérsico, que han recibido también un incremento uniforme en los precios sobre puertos de embarque de 35 centavos por barril, que incluye dos centavos por barril para zanjar las divergencias existentes en cuanto al flete.

«A partir de la fecha de entrada en vigor del acuerdo que acaba de firmarse, los petróleos crudos se cotizarán con arreglo a un nuevo sistema de diferencias de densidad, en lo que respecta a los petróleos crudos comprendidos entre 30 y 40 grados de densidad A. P. I., cada precio actualmente cotizado se incrementará en un medio por ciento por barril por cada grado completo.

«La densidad A. P. I. es una escala adoptada por el American Petroleum Institute, para expresar la densidad específica de los petróleos.

«Cada una de las compañías petroleras tendrá que aceptar un reajuste del 2,5 por ciento sobre los precios cotizados en puerto de embarque, debido a la inflación, a partir del 1 de junio de 1971 y al comenzar cada uno de los años comprendidos entre 1973 y 1975.

«Además de lo expuesto, las compañías aumentarán en cinco centavos por barril, con fecha 1 de junio de 1971, los precios de crudo cotizados en puerto de embarque; seguidamente se agregará un incremento de cinco centavos por barril, el 1 de enero de los años comprendidos entre 1973 y 1975, para reflejar la demanda cada vez mayor de petróleo crudo durante la vigencia del acuerdo recién firmado.

«Los países productores se han avenido a no tratar de obtener ulteriores aumentos de precio, de conformidad con las condiciones estipuladas en el acuerdo, ni otras obligaciones financieras análogas durante el período de cinco años de vigencia del mismo.

«Como resultado de haberse resuelto los problemas de mayor relevancia en el transcurso de las negociaciones, se ha llegado a un concierto que debe hacer desaparecer todos los obstáculos para el eficaz funcionamiento de la industria petrolífera, especialmente en lo que respecta a la disponibilidad asegurada de petróleo crudo y a la estabilidad de los acuerdos financieros entre los Gobiernos de los países productores y las compañías petroleras. Dicha estabilidad, aunada a las seguridades conseguidas, constituye una ventaja importante para todas las zonas consumidoras.

El Acuerdo de Teherán pone fin, de una manera, si no satisfactoria, por lo menos aceptable, a la «guerra del petróleo». Sin embargo, quedan todavía en el aire muchas interrogantes, no sólo en lo que se refiere al ajuste definitivo de los precios del combustible, sino también respecto a la postura de los dos países que operan en vanguardia de la producción, Libia y Argelia.

Sin ánimo de pontificar, trataremos de precisar las repercusiones que esta complicada problemática político-económica puede tener para nuestro país.

Las importaciones españolas de petróleo durante el pasado año se cifraron aproximadamente en 29 millones de toneladas, procedentes, en la proporción que se indica, de los siguientes países: 55 por ciento, del Mediterráneo (31 por 100 del Occidental, Libia y Argelia, y 24 por 100 del Oriental, Irak y Arabia); 31 por 100, del golfo Pérsico (RAU, Arabia, Kuwait, Dubai e Irán); 9 por 100, del Caribe (Venezuela); 3 por 100, de África (Nigeria y Angola); 1 por 100, de la URSS, y 4 por 100, del resto de los países.

Esta diversidad de orígenes obedece a las razones siguientes:

1. El petróleo libio es el de mejor calidad, lo que explica el incremento de las importaciones de dicho país, reduciendo las procedentes de las otras zonas productoras. Por otro lado, la distancia a recorrer es mucho más corta en el Mediterráneo Occidental que en el Oriental, y mucho más que las del Caribe y golfo Pérsico, por lo que el rendimiento obtenido por nuestra flota petrolera es apreciablemente mayor. Sin embargo, los precios de esta zona son más elevados, en razón a su proximidad geográfica y a la calidad de sus crudos.

2. El petróleo originario del golfo Pérsico es de peor calidad y, sobre todo, por ser la ruta mucho más larga el rendimiento es inferior, al poder realizar menor número de viajes nuestros petroleros.

De lo expuesto se deduce que, de restringirse el suministro de crudos por parte de las zonas productoras del Mediterráneo Oriental, el 24 por 100 de nuestras importaciones procedentes de dicha zona habría que compensarse con el petróleo originario de África y del Caribe, por ser las rutas más cortas y compensables que las del golfo Pérsico. Lo mismo cabe decir, con mayor razón aún, del petróleo procedente del Mediterráneo Occidental, si bien el cupo a sustituir en este caso sería notablemente superior, pero que podría compensarse, en parte, con las importaciones de las zonas indicadas y, sobre todo, incrementando las del golfo Pérsico. En todo caso, de procederse a una interdicción de los suministros del Mediterráneo, la economía española se vería gravada en una mayor evasión de divisas para el pago de fletes, ya que el rendimiento de la flota petrolera española disminuiría notablemente.

EUGENIO SANCHEZ GUZMAN

LAS CAPTURAS DE BACALAO HAN SIDO ESCASAS, Y EL FRÍO INTENSÍSIMO, DIFICULTA LA ELABORACIÓN A BORDO DEL PESCADO

- La presencia de la flota española, la más numerosa de todas, ha alegrado el crudo invierno de Saint Pierre.
- La influencia española en Saint Pierre (unos quince mil pescadores arriban anualmente a la isla) es grande y se traduce en la gran cantidad de hispanismos que los naturales del país han incorporado a su vocabulario.



SAINT PIERRE ET MIQUELON, América del Norte (De nuestro corresponsal).—Un mes ha pasado ya de esta primera campaña de pesca en aguas de Terranova; un mes que, por ser el primero, nos coge a todos con ánimos para soportar todo un año fuera de nuestra Patria y alejados de nuestras familias. Es en Terranova donde de verdad se aprecia que ser marino es más una vocación que una profesión. Hace falta más que coraje para soportar lo que estos hombres sufren en estos primeros y durísimos meses, trabajando a muchos grados bajo cero.

Según anunciamos en nuestra primera crónica, concretaremos algo sobre alguno de los temas en general esbozados hace un mes. Creo que para comenzar podríamos decir algo sobre esta Isleta de Saint Pierre et Miquelon, tan entrañable para todos los pescadores españoles.

SAINT PIERRE, SEGUNDA PATRIA DE LOS PESCADORES ESPAÑOLES

Llega a mi recuerdo aquella primera frase con la que el gobernador del territorio de Saint Pierre me saludaba hace ya siete años: «Estamos sumamente orgullosos de los marinos españoles, y así como España es una segunda patria para los naturales de la isla, Saint Pierre es también una segunda patria para los pescadores españoles». Pensaba yo entonces que no eran más que frases bonitas, sin sentido alguno... Poco tiempo se precisa para convencerse de lo contrario y constatar que en este minúsculo islote los españoles se encuentran como «en su casa», siendo frecuente el caso de ser invitados a las casas de los naturales de la isla. Los españoles corresponden y son también numerosos los casos de gente del territorio que pasan sus va-

caciones en los domicilios de algún marino español.

En Saint Pierre, resumiendo, el pescador español encuentra no sólo la comprensión y el cariño de gentes de nuestro mismo carácter y costumbres, sino que cuenta con sencillas diversiones, como son el cine, el baile, los bares, etcétera. Sin contar con el club español (Stella Maris), del que otro día hablaremos más ampliamente.

INFLUENCIA ESPAÑOLA EN SAINT PIERRE

Desde 1949, fecha en que las parejas comienzan a desplazarse a las pesquerías del Atlántico Noroeste (tomando Saint Pierre como puerto base principal), aumenta continuamente su número hasta llegar al de 70 en la actualidad (140 unidades en total).

Este considerable número de barcos, en sus frecuentes arribadas a Saint Pierre, va dejando, a lo largo de los años, su influencia. Aproximadamente, de 250 a 300 parejas, con unos quince mil hombres, arriban anualmente a Saint Pierre. Esta indudable influencia puede incluso constatare superficialmente oyendo en labios de los naturales gran cantidad de hispanismos, como «¡qué pasa!» y otros muchos por no extenderme más; eso sin contar que en Saint Pierre no es necesario hablar francés para hacerse entender...

EL FRÍO SIGUE SIENDO ACTUALIDAD

Cuando en España ya estarán disfrutando de las albricias de la primavera, aquí aún estamos en el más crudo invierno, con el termómetro emperrado en no abandonar el punto de congelación. ¡Y va para largo! De to-

dos modos, afortunadamente sólo quedan el frío y el hielo; las inmensas nevadas parece que no nos visitarán de nuevo este invierno.

ACTUALIDADES EN SAINT PIERRE

Desde el 23 de enero al 11 de marzo han entrado en este puerto 37 parejas españolas y tres «bous». Uno de ellos, el «Sara Costas», es el buque de pesca español más grande que hasta ahora ha visitado no solamente Saint Pierre, sino Terranova entera.

Han arribado también unos 12 «bous» franceses, dos portugueses, una pareja mexicana, dos rumanos, etcétera. Se aprecia, pues, que sigue España a la cabeza en el número de arribadas a este puerto.

Un mes, en definitiva, sumamente animado en el movimiento de barcos de pesca, que han alegrado la fisonomía de este Saint Pierre invernal, dando aún más colorido y alegría a las siempre animadas fiestas de Carnaval, con sus bailes tradicionales, espectáculos de patinaje sobre hielo, partidos internacionales de hockey sobre patines, desfile tradicional del cebado toro de la prosperidad, con su acompañamiento de «carrozas» engalanadas (léase trineos), tipos disfrazados, etcétera.

Un drama ha enturbiado la alegría de estas fiestas: un incendio devastador redujo a cenizas, en cuestión de minutos, un hogar, pereciendo abrasados una madre y sus cuatro niños. Tan sólo se salvó el padre, que logró salir entre las llamas con su hijo menor en brazos. Se trata de un muchacho al que muchos españoles conocen, monsieur Robin, que trabajaba en el Yatch Club. El fuego alcanzó tales proporciones, que un barco español que se dirigía a Saint Pierre lo avistó desde 40 millas (a las cinco de la madrugada);

POCA PESCA HASTA AHORA EN TERRANOVA

En general, los comentarios de las tripulaciones son un poco pesimistas. Todo el mes de febrero y lo que va de marzo han sido sumamente flojos en capturas, salvo algún caso aislado. El frío intenso dificulta las operaciones. Esperemos que la suerte cambie y las temperaturas asciendan un poco, pues en ocasiones, aun encontrándose pescado, éste se hiele sobre la cubierta en pocos minutos y es casi imposible trabajarlo.

Una noticia que nos llega muy recientemente sobre la prohibición de las 12 millas costeras de Canadá no arregla precisamente las cosas. Con esta disposición, Canadá expulsa prácticamente del golfo de San Lorenzo no sólo a la flota española, sino a todas las demás (salvo la francesa y norteamericana). Las «parejas», por frecuentar poco las pesquerías en cuestión, resultan menos afectadas que los «bous».

LA CONGELACIÓN ES UNA REALIDAD

Finalizaba mi anterior crónica exponiendo el temor a las congelaciones de dedos. Desgraciadamente, el temor es ya una realidad y las primeras gangrenas, amputaciones y secuelas poscongelación ya se han producido. Sigamos confiando en que el tiempo mejore, único medio seguro de evitar tales accidentes.

Ha habido varios accidentes (fracturas de miembros, heridas, ojos, etcétera), pero, afortunadamente, hasta ahora nada auténticamente grave ni enfermedades infectocontagiosas. ¿Podremos decir lo mismo en la próxima crónica? ■ JOSE LUIS ALARCOS.

«NAUFRAGOS»

El «Festival Hitchcock» que Televisión Española está ofreciendo en su Primera Cadena nos ha deparado la oportunidad de ver este film del «magro del suspense», en el que, aparte de su inconfundible sello y de ciertos elementos de tipo político que, dada la fecha en que se realizó, nos parecen inevitables por su proximidad al apogeo de la segunda guerra mundial, posee un entrañable sabor marino que nos interesa destacar.

Aunque no puede afirmarse que el mar sea un gran protagonista, sí hay que subrayar su constante presencia como factor determinante del desarrollo de la trama. Todos los personajes desenvuelven su circunstancia al rumbo que les va marcando el océano que, con sus períodos de calma o de agitación, va condicionando inevitablemente los distintos estados anímicos y situaciones del grupo de supervivientes del naufragio.

Este es, a nuestro juicio, el primer aspecto a destacar. No cabe duda de que el mar, como fuerza ciega y misteriosa de la Naturaleza, siempre ha influido sobre la psicología del hombre, determinando su conducta al compás de los distintos estados de sus olas e incluso, desde un punto de vista supersticioso y fatalista, la influencia sobre su futuro y su destino. Recordemos los versos del romance de Abenámar:

*"Estaba la mar en calma,
la Luna estaba crecida...
¡Mozo que en tal signo nace
no debe decir mentira!"*

En este aspecto, está clara en el film la influencia de los distintos estados del mar en los personajes, que se debaten temerosos, íntimos e indecisos durante la agitación de las aguas y que serenar sus pasiones y sus rencores durante los períodos de calma.

También ofrece interés la película como relato de aventura marinera. Sin llegar a ser una obra maestra en este aspecto (y tal vez en ninguno), hay momentos dignos de mención, como los que nos presenta la orientación por medio de los astros, la lucha contra el viento y el oleaje y la recogida del agua de lluvia en la lona de la vela. De todos modos, el cine todavía no ha ofrecido, que nosotros sepamos, una película en la que estos interesantes aspectos de la presencia del hombre en el mar se hayan tratado con el relieve que merecen.

De todos modos, conviene indicar que la intención de Hitchcock no fue la de hacer una película sobre el mar, sino una cinta más de la ofensiva cinematográfica que entonces se realizaba, con vistas a la contribución a la victoria de los aliados a través de las pantallas. Desde esta vertiente, la película es una clara advertencia a los aliados, que se hallaban desunidos y desorientados en aquellas fechas, frente a la decisión de los germanos, que sabían claramente lo que querían. Este aviso de Hitchcock es notorio en la conducta de los personajes frente al comandante del submarino alemán, que es el único que sabe manejar el bote.

La mano hábil del realizador está presente siempre con lo que, a pesar de que no es una de sus mejores películas ni tampoco una de las más acertadas del género bélico en boga, supera en todo caso a todas las de este género realizadas en América por Jean Renoir, Julien Duvivier o Fritz Lang.

La interpretación de los actores es simplemente discreta, a excepción de Tallulah Bankhead, que matiza admirablemente su personaje.

EL HAMBRE Y LA PESCA EN EL MUNDO

En el siglo que acaba de pasar ha cambiado nuestra manera de vivir y nuestro ambiente con más rapidez que en cualquier otro período comparable de la Historia. Los cambios se suceden cada vez con más velocidad; por ello hay que determinar cuánto alimento, particularmente proteína animal, necesitará la población del futuro y estudiar la posibilidad de emplear nuevos alimentos. Siendo los recursos del mar limitados, hay que planificar las capturas del futuro para saber su cuantía y clase y en qué lugares de las aguas saladas y dulces se producirán.

Actualmente, la población del mundo es de 3.700 millones de seres, pero de continuar la tasa de aumento de 1968, en otros cien años el mundo tendrá 29.000 millones de habitantes. Existen enormes diferencias en la distribución de la población por países y por regiones. Actualmente, el 28 por ciento vive en las regiones desarrolladas, que comprenden Europa, la Unión Soviética, América del Norte, Oceanía y Japón, y el 72 por 100 en las llamadas «regiones en desarrollo», constituidas por el Lejano Oriente (excluido el Japón), el Oriente Medio, África y América Latina. En los próximos cien años las actuales diferencias se acentuarán: el 10 por 100 habitará en los países desarrollados y el 90 por 100 en las regiones en desarrollo.

Un problema importante que limita las capturas es el de la contaminación. Existen cinco grandes clases de contaminación en las zonas costeras: la bacteriana, las materias orgánicas, que se descomponen y agotan el oxígeno disuelto; los plaguicidas, herbicidas y desechos tóxicos de las fábricas de productos químicos, y las materias fertilizantes. A esta lista se pueden añadir la contaminación térmica, los derrames de petróleo y, para que la situación sea más dramática, todos los productos tóxicos que se tiran al mar, inclusive los que tienen el aire como vehículo difusor.

Junto a la expansión continua de los múltiples usos actuales del agua podemos esperar otros distintos, particularmente de la del océano. El fondo del mar está atravesado de cables, a los que ya siguen los oleoductos. En las costas se ven las siluetas de las torres de petróleo, y es posible que se popularice el empleo de depósitos de almacenamiento de petróleo submarino. Estos tipos de actividad exigen toda clase de precauciones, porque si en alguna manera pueden ser de utilidad para el hombre, también pueden ser muy perjudiciales para los sistemas acuáticos.

La pesca puede contribuir mucho a satisfacer las demandas siempre crecientes de alimentos. Indican las estimaciones que actualmente la captura mundial de pescado podría proporcionar cerca del 70 por 100 de la proteína de origen animal que requiere la población actual. Desde 1964, las capturas han aumentado en cerca del 6 por 100 anual, hasta alcanzar un total de 64 millones de toneladas en 1968. El 41 por 100 de la pesca marina procede del Atlántico; el 55 por 100, del Pacífico, y sólo el 4 por 100, del Índico. La F. A. O. ha calculado que en condiciones ideales de explotación se podrían obtener unas capturas anuales de 100 millones de toneladas, y que estas capturas se alcanzarán en los años 70. De hecho, se observa que la pesca total mundial de 1969 fue algo menor que la de 1968, y nos preguntamos, ¿se está llegando a la saturación con los métodos tradicionales de pesca?

Tres soluciones se plantean para resolver el problema:

— Explotar racionalmente los pocos recursos de la pesca «tradicional».

— Organizar la pesca de los grandes recursos de animales menos conocidos.

— Aumentar el cultivo, especialmente de especies herbívoras (por ejemplo, algunos moluscos y peces de agua dulce).

Para la explotación racional futura se han propuesto tres tipos de jurisdicción: una gran expansión de los límites de pesca, de modo que la mayor parte de las poblaciones de peces queden bajo una jurisdicción nacional; que las Naciones Unidas regulen internacionalmente y directamente los recursos de alta mar, y la ampliación de los actuales organismos y comisiones de pesca regionales e internacionales.

El pescado suministra cerca del 11 por 100 de la proteína animal que consume actualmente el hombre, porcentaje que deberá aumentar considerablemente en el futuro. El hambre no es por fuerza inminente. El II Congreso Mundial de la Alimentación, celebrado en junio de 1970 en La Haya, bajo los auspicios de la F. A. O., llegó a la conclusión de que los suministros de alimentos en el mundo pueden bastar en los decenios inmediatos.

(Del discurso en la American Fisheries Society del subdirector general de Pesca de las Naciones Unidas Roy I. Jackson.)

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA CONCEDE UNA SUBVENCION PARA LA CONSTRUCCION DE UN PARQUE DEPORTIVO MARINERO EN SAN PEDRO DE VISMA

MADRID.—La comisión permanente del Instituto Social de la Marina ha acordado conceder una subvención de trescientas mil pesetas para la construcción de un parque deportivo marino en San Pedro de Visma, que utilizarán preferentemente los niños, hijos de pescadores que habitan las viviendas de esta barriada.

EN AYUDA DEL PESCADOR AL QUE ROBARON EL BARCO

MADRID.—La comisión permanente del Instituto Social de la Marina ha acordado conceder al pescador de Arrecife de Lanzarote, don Manuel Hernández Arocha, a quien le fue robada su embarcación, una subvención de diez mil pesetas. Asimismo le ha comunicado la oferta de una amplia bonificación por parte de la Mutua de Riesgo Marítimo, en caso de que asegure en esta entidad, integrada en el I. S. M., el nuevo barco que va a adquirir.

Como se recordará, en Arrecife se organizó una suscripción popular en favor de este pescador, al objeto de que pudiera adquirir una nueva embarcación.

Historia y conmemoración



Barco asirio (arriba, en negativo). Junto a estas líneas, detalle de los frescos de Vázquez Díaz, en el monasterio de La Rábida. Y abajo, la «Batalla de Lepanto» (Sevilla, iglesia de la Magdalena).

Si se observa la gran invasión azul de los mares sobre la esfera terrestre, resulta fácil comprender que la Historia no la hacen solamente el héroe y el pueblo, sino también la geografía. Este camino hacia todas las riquezas y poderes, hacia todo riesgo también, ha incitado al hombre desde siempre, concertando sobre sí las aventuras más apasionantes, las batallas más espectaculares. El arte nos ha dejado el documento vivo de estos sujetos de la Historia sobre la prodigiosa máquina que es un buque, perfectamente adaptado al medio líquido y a su múltiple función de carro-casa-tanque y almacén.

Por los relieves de las lápidas sepulcrales, coloreadas en un principio, podemos recordar hoy las hazañas de ese pueblo nórdico, esencialmente marino: los vikingos. En ellas se muestran los dos tipos de barcos que manejaban: los guerreros denominados sugestivamente como «El Dragón», «El Mastín», «La Serpiente Negra», «La Grulla», etcétera, y los buques de navegación de altura, con más de 50 toneladas, provistos de anchas velas, que avanzaban a un promedio de 75 millas por día. (El viaje al Mediterráneo duraba a veces años.)

De igual modo, podemos conocer por obras similares la tripulación de las galeras del Nilo, las operaciones de carga y descarga en los puertos de Ostia o Tiro y la estrategia naval precisa para que trescientas naves griegas fuesen capaces de vencer a mil doscientas persas en la batalla de Salamina.

En general, todas las naciones de relevancia marítima tienen su reflejo histórico en pinturas conmemorativas con acento propio.

La Holanda del siglo XVI crea, por ejemplo, un nuevo género que en la actualidad tiene un gran éxito popular: la «marina». Se trata de un cuadro cuyo tema principal es el mar, descrito entonces en tonos apacibles, en una armonía de colores grises, dorados y verdes oleaginosos. Si en un principio es siempre un paisaje (así, los Van Goyen, Ruysdael, Hobbema...), luego se convierte en ocasiones en escena de guerra y de glorificación de su Armada conquistadora. Inglaterra transformará este género en una de las muestras más representativas de su poderío marítimo; son innumerables las colecciones de

grabados ingleses de este tipo, portavoces de la pompa y el teatro del Imperio.

¿Y España? Según dice, aproximadamente, una personalidad del momento actual, España es un archipiélago compuesto de una península y veinticuatro islas naturales y artificiales. Tal vinculación al mar hace, en teoría, verosímil ese fresco del Salón del Trono del palacio real de Madrid, en el que el poderoso Neptuno, sobre su trono de espumas, decide el porvenir del océano para los españoles. Pero el autor de esta pintura retórica no es un español, es Juan Bautista Tiepolo (siglo XVIII), natural de Venecia, la República del Mar. En contraste con esta visión del destino hispánico, los más importantes pintores de nuestra Patria apenas dedican atención a la historia marítima española. (En el Museo del Prado, un solo Zurbarán —siglo XVII—: «Defensa de Cádiz contra los ingleses»; un Juan Bautista Maino: «Recuperación de Bahía, de Brasil», y poco más.)

Esta ausencia del mar histórico resulta explicable en los siglos posteriores al siglo XVII, cuando toda la nación participaba del injustificado abandono del mar, y se deslizaba por la consecuente cuesta de la decadencia, al olvidar su primer e ineludible deber como potencia marítima. Por otro lado, en la época en que nuestra Armada fue más poderosa (siglo XV y parte del siglo XVI), es rara esta clase de pintura, aunque siempre sugerente, como la de Juan de Borgoña en la catedral de Toledo, sobre el desembarco del cardenal Cisneros en Orán, con fuertes «Carracas» y otras naos, o como la «Virgen del Buen Aire» o «Virgen de los Navegantes», de Alejo Fernández, en el Alcázar de Sevilla.

El Museo Naval de Madrid nos ofrece una variada gama de nuestro acontecer marítimo más sobresaliente, desde el retrato del granadino don Alvaro de Bazán hasta el del vigués don Casto Méndez Núñez; desde la carabela «Santa María» hasta el «Numancia»; desde la toma de Túnez hasta el ataque del «Callao». Todo ello con escueta sobriedad, sin la grandilocuencia que algunos malintencionados achacan tópicamente al marino. Aunque el objeto representado está en sí mismo resonante de pólvora, de ruido y de heroicidad (elementos que a veces resalta la literatura náutica), la obra pictórica se ejecuta sin énfasis, casi diría que con excesiva sencillez. Así, por ejemplo, las acuarelas de Berlinguero («San Juan Nepomuceno», «Santísima Trinidad», «San Telmo», etcétera) el «Ataque al Callao», el «Combate de San Vicente», etcétera. Sólo en ocasiones, por su carácter conmemorativo extraordinario, el cuadro se torna abigarrado y retórico, como en el monumental «Batalla de Lepanto», donde se intenta dar una visión de conjunto de las seiscientas galeras, galeotas y otras naves de las flotas contendientes.

Algo parecido ocurre cuando contemplamos en el monasterio de La Rábida (Huelva) las pinturas murales realizadas por nuestro contemporáneo Daniel Vázquez Díaz en conmemoración del descubrimiento de América. Acostumbrados al grito conmovido de Rodrigo de Triana y a la fácil imagen de que aquella fue una aventura de iluminados, o al menos un viaje apasionado, sorprende la interpretación de Vázquez Díaz, tan fría, tan sometida a un orden, tan descarnada de pasión: Colón, razonador; los frailes, reflexivos; los marinos, graves y lúcidos; las líneas rectas, la transparente, incorpórea claridad...

Pero cuando, a la luz meridiana de La Rábida, advertimos la menuda arquitectura del monasterio y la digna modestia de los pescadores onubenses, pensamos que fue aquella una epopeya meditada y que la grandeza no reside precisamente en el gesto y la fanfarria.

J. C.



Disposiciones del «Boletín Oficial del Estado»

MARINA

INSTITUTO Y OBSERVATORIO DE MARINA

«B. O. E.» del día 15 de febrero.
Decreto 2.852/70 de 31 de diciembre por el que se reorganiza.

INSTITUTO HIDROGRAFICO DE LA MARINA

«B. O. E.» del día 15 de febrero.
Decreto 3.853/70 de 31 de diciembre por el que se reorganiza.

ESPECIALISTAS DE MARINERÍA E INFANTERÍA DE MARINA

«B. O. E.» del día 17 de febrero.
Orden de 10 de febrero por la que se convoca concurso para cubrir 545 plazas de especialistas de Marinería y 10 de Infantería de Marina.

SEGURIDAD SOCIAL

MEJORAS DE PENSIONES

«B. O. E.» del día 20 de febrero.
Orden de 11 de febrero por la que se mejora, en el sistema de la Seguridad Social, la cuantía de las pensiones del extinguido Seguro de Vejez e Invalidez.

ESTIBADORES PORTUARIOS

«B. O. E.» del día 24 de febrero.
Orden de 6 de febrero por la que se aprueba el Reglamento de Seguridad, Higiene y Bienestar de los Estibadores Portuarios.

ASISTENCIA A LOS ANCIANOS

«B. O. E.» del día 26 de febrero.
Orden de 26 de febrero por la que se regula el Plan Nacional de Asistencia a los Ancianos.

CONVENIOS

CARPINTEROS DE RIBERA

«B. O. E.» del día 26 de febrero.
Resolución de la Dirección General de Trabajo aprobando el Convenio Colectivo Sindical Interprovincial de Carpinteros de Ribera y sus trabajadores.

PESCA

LANGOSTA

«B. O. E.» del día 12 de marzo.
Orden de 10 de febrero modificando la de 14 de enero de 1970, relativa a la pesca de langosta en la provincia del Sahara.

PARQUES Y VIVEROS

MEJILLONES

«B. O. E.» del día 26 de febrero y 3 de marzo.
Ordenes por las que se autorizan transferencias e instalación de viveros de mejillones.

CETARIAS

«B. O. E.» de los días 4 y 5 de marzo.
Ordenes por las que se autorizan instalaciones y cambios de dominio de cetarias.

OSTRAS

«B. O. E.» de los días 4 y 5 de marzo.
Ordenes por las que se autorizan transferencias e instalaciones de parques de cultivo de ostras.

OPOSICIONES Y CONCURSOS

ESCUELAS DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA

«B. O. E.» del día 25 de febrero.
Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante nombrando Tribunal para concurso en escuelas de F. P. N. P.

ESCUELAS OFICIALES DE NAUTICA

«B. O. E.» del día 2 de marzo.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante elevando a definitivas las relaciones provisionales de admitidos y excluidos al concurso-oposición para cubrir plazas de profesores vacantes en Escuelas Oficiales de Náutica.

«B. O. E.» del día 3 de marzo.

Orden de 27 de enero por la que limita a dos cursos académicos la matrícula para la enseñanza oficial de la carrera de Náutica, Secciones de Puente y Máquina.

«B. O. E.» del día 11 de marzo.

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante por la que se nombran los Tribunales que han de juzgar las oposiciones para cubrir cátedras vacantes en las Escuelas Oficiales de Náutica.

CONFERENCIA SOBRE DERECHO MARITIMO

● Participa una delegación española, presidida por nuestro embajador en Ginebra.

Ha comenzado en Ginebra una conferencia sobre el derecho del mar, organizada por la Comisión de las Naciones Unidas para la utilización, con fines pacíficos, de los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de las aguas jurisdiccionales.

La conferencia es preparatoria de otra más amplia y concreta, que habrá de celebrarse en 1973 con la finalidad de establecer una reglamentación jurídica de las aguas no jurisdiccionales por medio de los tratados correspondientes.

España asiste a la referida conferencia preparatoria por una delegación presidida por nuestro embajador en Ginebra e integrada por funcionarios de los Ministerios de Asuntos Exteriores, Marina, Educación y Ciencia y Comercio.

Cuando las nuevas técnicas de aprovechamiento de recursos permitieron pensar en la explotación y subsecuente comercialización de los productos de los fondos marinos, en beneficio de la Humanidad, la ONU hizo un llamamiento a la comunidad internacional para que esta riqueza en potencia fuera considerada como patrimonio común de todas las naciones. Para ello se crea en 1967 un Comité Especial que, con posterioridad, da lugar a la llamada Comisión de Fondos Marinos.

La última Asamblea de la ONU acordó transformar la comisión en una nueva, integrada por ochenta y seis países, con el encargo de preparar, para un próximo futuro, la gran conferencia diplomática.

Los temas de estudio son todos de una gran importancia para un país como el nuestro, tan vinculado al mundo del mar. La pesca, el transporte de petróleo, la contaminación de las aguas (recordemos los recientes casos acaecidos del "Polycrander" y "Erkowit"), la plataforma submarina, investigación del fondo del mar y aprovechamiento de sus riquezas, etcétera, son materias a discutir y sobre las que se intenta llegar a encontrar criterios uniformes y una reglamentación adecuada.

Por lo que en concreto se refiere a la explotación de los fondos marinos más allá de las aguas jurisdiccionales, han sido aprobados quince principios fundamentales que podemos resumir en el sentido de considerar que el fondo marino y el subsuelo (más allá de la jurisdicción nacional) es herencia común de la Humanidad y, en consecuencia, ningún Estado o persona natural o jurídica reivindicará sobre el mismo derechos de soberanía; respeto a las normas internacionales que se establezcan en la explotación y apertura a la utilización pacífica de los fondos por todos los Estados, sean costeros o no y particular consideración en cuanto a la explotación de los recursos, de los intereses y necesidades de los países en desarrollo.

España se ha adherido a cuatro convenciones sobre derecho del mar.

Tales convenciones han sido: la de Alta Mar, regulando la libertad de alta mar y problemas relacionados con la identificación de los barcos, piratería, contaminación de aguas y cables submarinos; la de la Plataforma Continental, respecto de los derechos exclusivos de los Estados ribereños en la explotación de sus recursos; la del Mar Territorial, garantizando la soberanía sobre el mismo, y la de Pesca y Conservación de recursos vivos, que obliga a los firmantes a la adopción de medidas de conservación cuando las circunstancias lo requieran.

Al igual que
"el hombre del tiempo"...

ESPAÑA CUENTA CON "EL HOMBRE DE LA PESCA"

● Con unos datos meteorológicos concretos fija una línea de abundancia de peces, unas áreas de "pesca moderada" y otras donde no hay pesca.

—Sí, es posible facilitar un «mapa de pesca». Antonio Naya lo realiza. Igual que existe un «mapa del tiempo», él dibuja a diario un «mapa de pesca».

Es natural de La Bisbal (Gerona). Cuarenta y seis años. Actualmente se encuentra en la sección meteorológica marítima del Ministerio del Aire. Goza de prestigio. Es una autoridad por la profundidad de sus trabajos. Ha publicado «La meteorología y la pesca científica», en 1967. Posteriormente «Uso de las cartas meteorológicas de superficie y altura para pescar», que, realmente, acaba de ponerse a la venta. Y tiene listo «Frontogénesis térmica y salina en el agua del mar», que es una conferencia dada en Madrid. Además, Antonio Naya se está doctorando en Ciencias Físicas y su tesis versa sobre el mismo tema: la pesca. Naya ha dicho: «Es el estudio más completo en torno al tema, por supuesto; el más riguroso».



¿En qué se basa para facilitar a diario eso que puede llamarse «mapa de pesca»? ¿Qué señala el mapa?

—Por medio de unas gráficas se marcan unas líneas, donde hay abundancia de peces, así como unas zonas de pesca dispersa (menos peces) y otras —frías—, sin peces.

¿Cuento? ¿Invento? Antonio Naya es tajante: —Yo no invento. Voy sobre seguro. Con unos datos básicos se confeccionan las gráficas... Es algo serio.

Los japoneses —una flota fortísima— emplean el «mapa de pesca». Además lo llevan con mucho secreto. Han creado incluso una especie de «método». En el mar hay unas líneas isotermas, en el agua marina, de superficie. Sus temperaturas, de por sí dan ya una idea de la especie que en la zona puede andar. Se sabe que el bonito, por ejemplo, va entre los dieciocho y los veinte grados, a lo más en los veintuno. La albacora, entre los diecinueve y veintidós.

En el mapa se dan unas líneas de pesca. Están limitando dos masas de agua distintas; una, inestable; estable, la otra. El placton del agua inestable tiende a ir a la superficie en su área, pero al llegar al agua estable queda como «atontado», acumulado en una línea de separación. En esa línea es donde abundan los peces.

Se señalan las masas de agua fría. Son aguas inestables, ricas, por tanto, en placton, y en esas zonas se calcula una «pesca moderada». Los peces están dispersos. (En las aguas estables —se insiste— no hay peces.) El agua fría es de color verdoso; la estable es de color más azul. Asimismo, en el agua fría hay oleaje; en la estable, calma, sin olas. Hay quien acusa ruidos —como gemidos— que no es más que el que producen las aguas al chocar las estables con las inestables.

Antonio Naya advierte que cuando una línea de pesca rebasa una isla, por ejemplo, los pescadores pueden estar seguros de que la pesca se concentra en las líneas locales y que lo mejor es siempre pescar al abrigo. Si sopla el levante, se pesca por poniente. Y viceversa. ¿Las mejores zonas? Sin lugar a dudas, los estrechos y las islas. Y las rías gallegas o zonas de este tipo.

Naya está casado. Es padre de cuatro hijos. Una de sus chicas estudia biología. En Canarias —donde vivió— empezó a observar datos y allí comenzó a hacer el «mapa de pesca» que las embarcaciones pudieron ir comprobando. En efecto, el «mapa de pesca» orienta al pescador. Ya trabajan con mapas no sólo los japoneses, sino los noruegos y los americanos.

Antonio Naya, pues, pasa a ser en España el hombre del mapa de pesca. O si quieren «el hombre de la pesca», al igual que existe «el hombre del tiempo». A diario, en su mapa, él fijará los pronósticos para mañana en las zonas —áreas— de pesca en el mar. Y las líneas clave. ■ JAVIER DE MONTINI. (Servicio especial de EFE.)

Cuando el hombre se ha enfrentado a la enorme soledad del mar, llena de abrumadora fuerza angustiosa y angustiante y lo ha visto con ojos de artista, poniendo en él su dimensión más estética y sensible, han surgido, para asombrar y deleite de sus semejantes, las más grandes muestras de su talento artístico. El mar en la pintura, el mar en la poesía, ha sido visto desde múltiples prismas líricos y épicos. Así, en el arte poético, han pasado a la posteridad el mar luminoso, nostálgico, lleno de «salada claridad», de Rafael Alberti; el mar como elemento panteísta y en eterna comunión de belleza con el poeta, en la poesía de Juan Ramón Jiménez; el mar como soporte metafísico del acontecer humano, del desarrollo «vida-muerte» del hombre, en el verso de Antonio Machado.

Pero, ¿y el cine?, ¿este arte plástico del siglo XX, que ha sido llamado, con acierto, el séptimo, cómo ha tratado el tema del mar?

En nuestra opinión, el cine no ha profundizado, en términos generales, en el tema del mar, como lo han hecho los poetas citados en el terreno de la lírica. El cine ha visto muy raras veces el mar como el gran protagonista, como el eje cósmico-vital de la existencia o como la abrumadora presencia poética de algo «eternamente solo y eternamente ruido de sí», que dijo el poeta. Ha pasado su rumor de oleaje por la pantalla más como un trasfondo decorativo o como un escenario de segundo término, para que destaque otro elemento que, como auténtico eje de una visión estética, filosófica o metafísica.

Si alguna vez el cine ha destacado al océano como punto clave de un relato en imágenes, ha sido, en primer lugar, tomándolo como parte de un conjunto de elementos exóticos, de regiones más o menos foráneas y alejadas del espectador corriente. Así, el mar, pasaba a ser parte de la temática del film, pero sólo en su aspecto parcial, unido a otros elementos que integraban el todo de la cinta. Así, cuando en 1920 el gran documentalista norteamericano Robert J. Flaherty, realiza «Nanuk, el esquimal», el mar aparece formando parte del «hábitat» hostil y agresivo del protagonista del film. Nanuk no sólo ha de enfrentarse con un solitario mundo de hielos y sombras, sino que también ha de luchar con el mar polar de los icebergs y de las bajas temperaturas.

Lo mismo puede decirse de otras dos cintas realizadas con inquietud exótica: «Tabú», rodada en 1930 por F. W. Murnau, y «Sombras blancas», realizada en 1928 por W. S. Dyke. En la primera se nos presenta un mundo de razas primitivas, con especial realce de escenas ambientales, danzas folklóricas, etc., y en la que el mar, al modo de Flaherty en la película anterior, no era más que el expresivo decorado en el que se insertaba el trágico poema de amor de los protagonistas. No obstante, el escenario proporcionaba una extraordinaria belleza formal a la película y una excepcional calidad poética, brillantemente aprovechada por su creador.



En «Sombras blancas en los mares del Sur», que es el título completo de la película a la que antes nos hemos referido, se sigue la misma tónica que en las ya comentadas. La influencia de los documentales exóticos de Flaherty sigue vigente y ello indujo a la Metro Goldwyn Mayer a adaptar la novela de Frederik O'Brien, de la que se extrajo el argumento. Fue el primer film rodado en película panorámica y en él aparece por primera vez el mar con toda su extraordinaria belleza fotográfica. Pero siempre como telón de fondo, como elemento ambiental y visual del tema de la película, que no es otro que el de la denuncia social de los abusos de la colonización blanca. No obstante, como documental de Tahití, donde se rodó, resulta evocador y sugestivo.

No van a tardar los realizadores cinematográficos en ver el mar con una visión menos documentalista y exótica. Algunos se darán cuenta de que el mar es un elemento de la Naturaleza fácil de desatarse, pronto a estallar en cólera y que esta característica va a ser una faceta ideal para el film de aventuras y de acción. La historia de la navegación, donde las primeras cortezas de árbol utilizadas como frágiles embarcaciones por nuestros antepasados, hasta las proezas submarinas de hoy, sin olvidar los viajes exploratorios, los episodios de piratas y las hazañas de los «vikings». Todo ello va a dar a la presencia del mar en el cine un tono de epopeya que, sin llegar a considerar al océano como eje del relato, sí va a darle un contenido de más fuerza que el que tenía en los films documentales exóticos que hemos examinado.

La primera película que «vio» al mar como movido escenario de las más variadas aventuras es «Tragedia submarina» (1930), de un clásico del cine: John Ford. Trata del drama de dieciocho hombres sumergidos a ochenta metros de profundidad en un submarino averiado que efectuaba un viaje de pruebas. Trágicamente se van desarrollando en su interior escenas que pasan de la angustia y la asfixia hasta la locura. Los tripulantes terminan por ser salvados, no sin que uno de ellos sacrifique su vida lanzando al último de sus compañeros por el tubo lanzatorpedos.

La arriesgada profesión pesquera, con su ambiente de riesgo e incertidumbre, sus dramáticos trabajos y toda la gama de tipos y situaciones es tratada con acierto en la cinta de otro gran clásico: Howard Hawks. Nos referimos a «Pasto de tiburones» (1932), en la que aparece, en una gran actuación, el actor Edward G. Robinson.

Pero la película más lograda de este género es, sin duda alguna, «Rebelión a bordo», film norteamericano de un gran especialista de películas de ambiente marino: Frank Lloyd. Su éxito de público fue tal que se han hecho de ella dos versiones: la primera de ellas, con el título indicado, estrenada en España en 1936 y reestrenada más tarde en 1945 con el título de «La tragedia de la Bounty», fue interpretada por Charles Laughton y Clark Gable. La segunda, realizada por Lewis Milestone, en technicolor, tuvo a Marlon Brando como protagonista.

Aunque la obra tiene un contenido notorio de protesta social, es realmente uno de los más intensos dramas del mar que el cine ha creado. El histórico motín de la tripulación de la «Bounty», motivado por las penalidades y el excesivo rigor del capitán Bligh, aparece perfectamente hermanado con la presencia del mar como elemento colaborador desencadenante.

No se trata de que esté el océano ahí detrás como elemento decorativo ni como escenario de la tragedia. El mar es en «Rebelión a bordo» un protagonista más de la historia, porque los hombres de la «Bounty» están fatalmente apesados por él y condicionados por su amenaza.

Películas de estas características, pero de menos calidad, son, por último, «El capitán Blood», de Michael Curtiz; «El hidalgo de los mares», de Raoul Walsh, y «Almas en el mar», de Henry Hathaway.

LUIS MARTINEZ MORCILLO



Arriba:
Charles Laughton dio vida,
de modo magistral,
al personaje del capitán Bligh
en «Rebelión a bordo».

Derecha:
Las penalidades y la miseria
humana, por un lado,
y la natural belleza del ambiente,
por otro, son los dos polos
entre los cuales
se mueve la tensión dramática
de la película
«Rebelión a bordo».
Franchot Tone y Clark Gable,
en una escena de la misma.