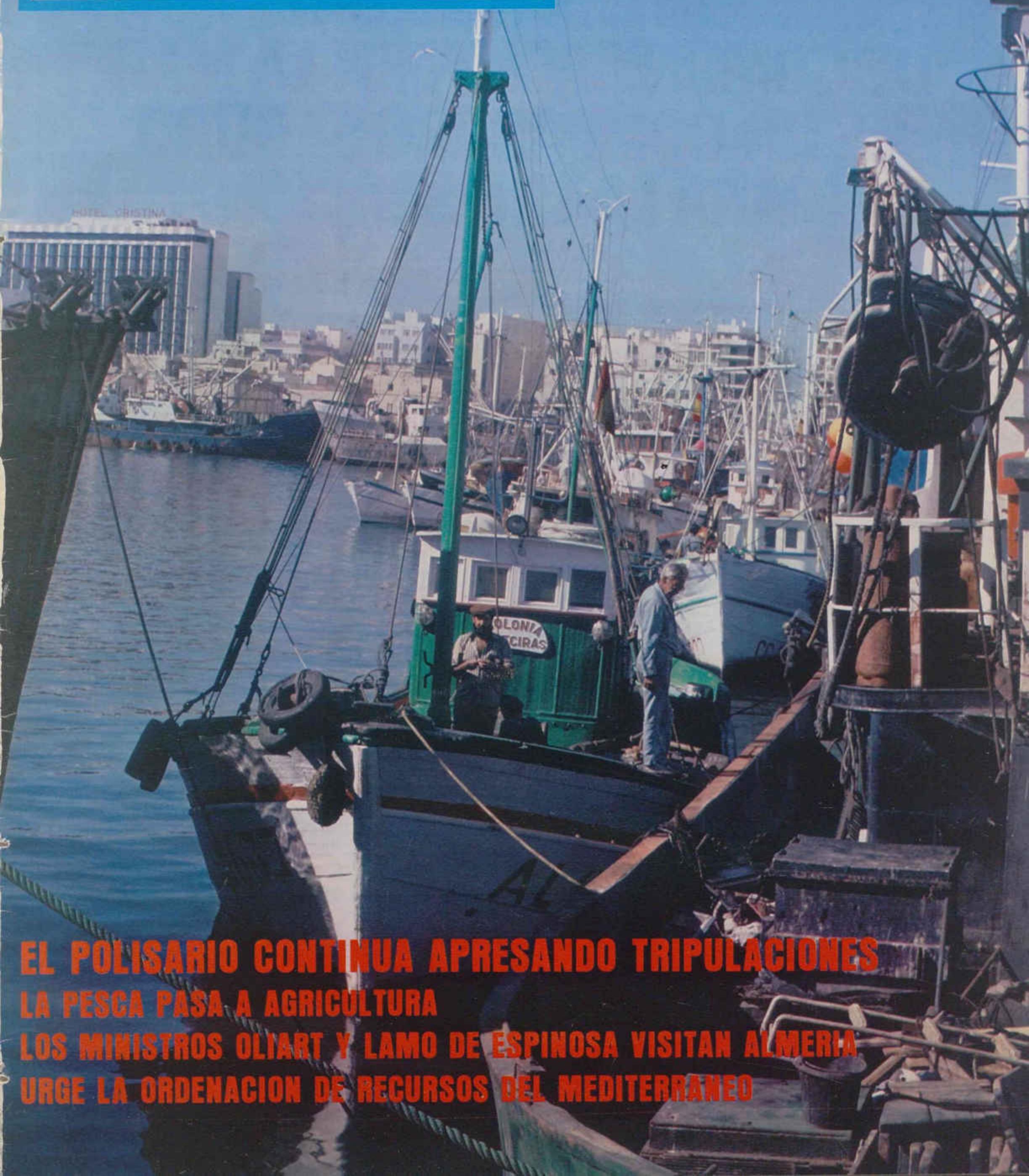


# hoja del mar

NUMERO 181

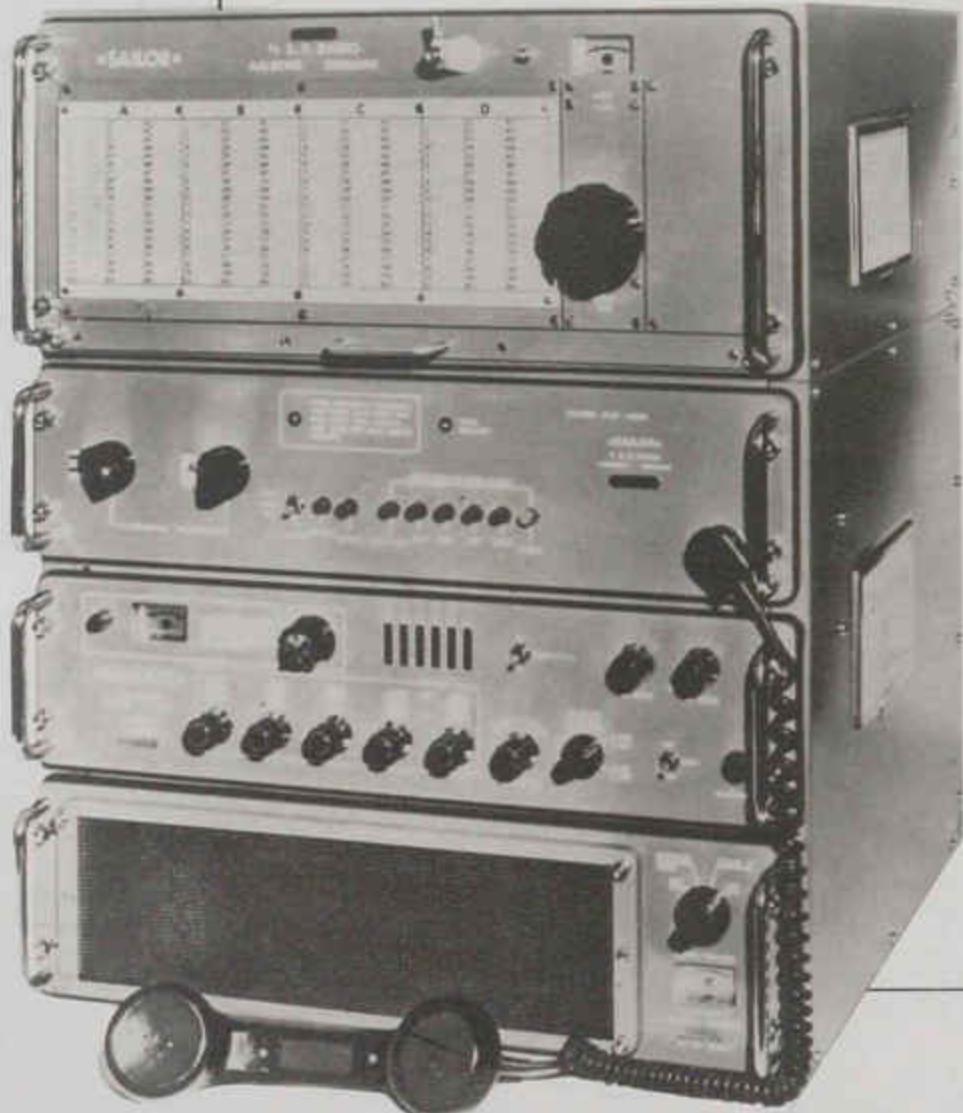
• AÑO XVI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • OCTUBRE 1980



**EL POLISARIO CONTINUA APRESANDO TRIPULACIONES  
LA PESCA PASA A AGRICULTURA  
LOS MINISTROS OLIArt Y LAMO DE ESPINOSA VISITAN ALMERIA  
URGE LA ORDENACION DE RECURSOS DEL MEDITERRANEO**

# UN BUEN MEDIO DE COMUNICACION EN LA MAR, ES UN COMPAÑERO SEGURO PARA LA TRIPULACION.

**Sailor** BLU  
ONDA-CORTA  
PROGRAMADO



Pesca, Marina Mercante... cuando se está en la mar, un buen medio de comunicación es una seguridad permanente: mensajes a puertos, llamadas a domicilio, etc.

EL SAILOR ONDA CORTA PROGRAMADO, es un compañero seguro para toda la tripulación:

- Consta de 8 unidades que pueden ser combinadas, para adaptarse a todo tipo de barcos.
- Todas las unidades están montadas en rack de 19".
- Potencia del transmisor banda de: 1,6-4,0 MHz 400 W PEP de 4 MHz a 25 MHz 800 W PEP (auténticos).
- Totalmente sintetizado, transmisor y receptor.
- El transmisor, extremadamente compacto, puede ser instalado más de 200 m. separado del resto del sistema. De este modo la situación para la estación radio y la antena puede ser elegida independientemente, obteniéndose las máximas ventajas.
- Se ha hecho lo "imposible" para todas las instalaciones posibles.
- Sencillo manejo.
- Selección automática de banda para transmisor y receptor.
- Funcionamiento simplex y duplex.
- Aprobado por la S. M. M.



Agentes Generales para España

**PCP**

**ELECTRONICA APLICADA, S. A.**  
SISTEMAS Y SERVICIOS ELECTRONICOS

Goya, 39. Madrid-1. España. Teléx: 23239 PCP. E. Teléfono: 4014458  
Laboratorio y Fábrica: Iturbe, 5. Madrid-28. Teléfonos: 2747642 y 2747716  
Dirección Telegráfica: PCPESA.

DELEGACIONES REGIONALES Y SERVICIOS DE ASISTENCIA TECNICA EN TODO EL LITORAL.

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

## Editor:

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

## Redacción y Administración:

Gabinete de Información del Instituto Social de la Marina.

Génova, 24, planta séptima.  
Tels. 419 39 63 y 419 07 24

Madrid-4 (España).

Telegramas: INSOMAR  
Telex: 23746 y 22107.

## REDACCION

### Corresponsales:

**En España:** Almería: José Asenjo Sedano. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Eugenio Sánchez Guzmán. Cartagena: José Manuel Masip. Castellón: Antonio Fernández Suárez. Ceuta: José Luis Villaplana. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: David León Herrer. La Coruña: Mario Otero Iglesias. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Málaga: Felipe Peña Vázquez. Melilla: Luis Pérez Gutiérrez. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Valentín Pedraza. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert. Vigo: Joaquín Rolland. **Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.**

**En el extranjero:** Amberes: M. A. Peña de la Torre. Londres: José Villanueva de Gómez. Dublín: John de Courcy Ireland. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Lourido. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Bermeo Arce.

## Redacción Central:

**Redactores:** Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

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

## Director:

Joaquín Vidal.

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963

# Otros veinticinco pescadores españoles secuestrados por el Polisario

**LAS PALMAS.** — Guerrilleros del Frente Polisario apresaron en la noche del domingo 28 de septiembre a los pescadores españoles "Costa de Terranova" y "Sarita", con base en los puertos de Las Palmas y Arrecife, respectivamente, frente a las costas del Sahara. Veinticinco de los veintiséis tripulantes de las naves fueron secuestrados. El único pescador que consiguió esconderse logró transmitir por radio con Las Palmas. En la mañana del lunes, el "Costa de Terranova" se encontraba varado en la costa sahariana.

El abordaje del barco congelador de cefalópodos "Costa de Terranova" se produjo a las doce de la noche del domingo pasado, a unas doce millas al Oeste de Punta Leva. "Desde allí —dice Efe—, lo trasladaron a la costa, concretamente al lugar denominado 'Las Monjas', donde el barco quedó varado. Los guerrilleros del Frente Polisario se llevaron a toda la tripulación, excepto al jefe de máquinas, Antonio Uria, que pudo esconderse en el momento del abordaje, y, cuando pasó el peligro, consiguió comunicar con la radio del barco —que no fue destruida por los asaltantes— con las autoridades de Las Palmas, a quienes informó del secuestro. Junto al pescador se encontraba ayer la corbeta "Atrevida", de la Armada española, y tres pescadores más".

El pescador "Sarita", que tiene su base en Arrecife de Lanzarote, fue apresado en la madrugada del lunes, según confirmó anoche la Subsecretaría de Pesca. El "Sarita", según declaraciones del armador, tiene nueve tripulantes, siete de ellos lanzaroteños, y los otros dos, senegaleses, y estaba faenando a dos millas y media del "Costa de Terranova".

## CONDENA DEL GOBIERNO ESPAÑOL

El Gobierno español, a través de una nota oficial de la Oficina de Información Diplomática (OID) condenó ayer el secuestro de la tripulación del "Costa de Terranova" por el Frente Polisario. "Tan pronto se han tenido noticias de este nuevo y lamentable suceso —dice la nota—, las autoridades españolas han iniciado gestiones destinadas al esclarecimiento de los hechos y a la liberación de los pescadores españoles".

"El Gobierno español —continúa la OID— condena enérgicamente esta nueva violación de los derechos humanos, que viene a añadirse al secuestro, desde hace meses, de otros quince pescadores españoles".

"Una vez más —finaliza—, el Gobierno no se ve en la obligación de manifestar que no está dispuesto a tolerar que se utilice el secuestro de sus nacionales, o cualquier otra forma de acción violenta contra los mismos, con fines políticos".

## NOMBRES DE LOS PESCADORES APRESADOS

La empresa Justo Ojeda Pérez ha hecho pública la relación de los diecisiete tripulantes del "Costa de Terranova". Son los siguientes: Rodolfo Rodríguez Cáceres, patrón de costa; Andrés Rodríguez Cáceres, patrón de pesca; Antonio Uria Tajes, mecánico mayor (consiguió salvarse del secuestro); Luis Álvarez Abella, engrasador; José Nicolás Martín Martín, engrasador; José Nafa, engrasador; Luis Abaute Rojas, cocinero; Hermenegildo Rodríguez Villalba, contramaestre, y los marineros José Acosta Aparicio, Isidro Álvarez Hernández, Guillermo Batista Hernández, Agustín Correa Perea, Antonio González López, José González López, Blas Mesa Cruz, Gregorio Pérez Cabrera y Francisco Rodríguez Rey.

De acuerdo con la nota facilitada por la empresa —dice Europa Press—, el secuestro ocurrió así: "El pescador fue obligado a dirigirse a tierra, siendo varado en la costa, en situación de 24 grados 25 minutos latitud Norte, y 15 grados 1 minuto latitud Oeste, a las cuatro horas de la madrugada del lunes. En el momento del secuestro, el pescador se encontraba a diez millas de la costa y fuera de las zonas de peligro fijadas en el vigente Acuerdo de pesca".

También se conocen los nombres de los tripulantes del pescador español "Sarita", que fueron apresados cuando faenaban al Norte de Punta Leve. Son el patrón del barco, Lorenzo Vizcaino; el motorista, Domingo Cáceres; los marineros españoles Manuel Rodríguez, Manuel Delgado, Narciso González, Miguel Arroyo y Juan Vicente Ruania y dos marineros senegaleses.

ta", que fueron apresados cuando faenaban al Norte de Punta Leve. Son el patrón del barco, Lorenzo Vizcaino; el motorista, Domingo Cáceres; los marineros españoles Manuel Rodríguez, Manuel Delgado, Narciso González, Miguel Arroyo y Juan Vicente Ruania y dos marineros senegaleses.

Por otra parte, los esfuerzos por rescatar el "Sarita" y el "Costa de Terranova" han sido infructuosos, ya que ambas embarcaciones se encuentran encalladas, según ha informado a Europa Press el director de la emisión "Onda Pesquera".

De acuerdo con esta fuente, el resto de los barcos de la flota canaria celebrarán una samblea en alta mar, para decidir la vuelta o no a sus bases.

## PROTESTA DE LOS ARMADORES

El director gerente de la asociación de armadores ANACEF, José Ramón Fontán, dijo que es "lastimoso que nadie nos dé una solución", al referirse a los peligros que corren los pescadores españoles en el banco sahariano. Añadió que ya había expuesto con toda claridad esa situación a las autoridades durante una reciente visita que efectuó a Madrid.

## AYUDA A LAS FAMILIAS

La Subsecretaría de Pesca, a través del Instituto Social de la Marina, y éste, como entidad gestora de la Seguridad Social del Mar, han adoptado las medidas necesarias para la más rápida ayuda económica a los familiares de los tripulantes de los barcos apresados.

La ANACEF celebró una samblea, presidida por el propio José Ramón Fontán, en que estudió la situación creada a raíz de los últimos apresamientos a pescadores españoles en aquellas aguas. Entre los empresarios pesqueros se había extendido el convencimiento de que era necesario el retorno de toda la flota al puerto de Las Palmas, a pesar del enorme daño que ello produciría en el sector de la pesca. Finalmente, la asamblea acordó ordenar el regreso de los barcos, como medida de protesta.

También la Junta de Canarias expresó su preocupación por estos acontecimientos, al tiempo que ha solicitado que se realicen rápidamente gestiones para la liberación de los tripulantes.

El Frente Polisario, a pesar de que todos lo señalan como autor de los secuestros, ha mostrado un absoluto silencio sobre el caso.

## DECLARACIONES DEL MOTORISTA

"Fui pasando de un lugar a otro. Iba metiéndome en aquellos lugares que habían ya registrado. Así pude bajar también a la sala de máquinas y allí esconderte en un sitio que por lo visto no descubrieron", dice el motorista, Antonio Uria, y añade: "Que si bien se preocuparon de las gentes, parecía que se preocupaban más de las cosas que había a bordo, pues se llevaron relojes, transistores, etcétera". Agrega que en aquel momento había echada una red que también subieron a bordo antes de que el barco pusiera proa a la cercana costa donde quedó varado.

Contestando a una pregunta, confirma que, "efectivamente, volvieron a bordo, pues debieron darse cuenta de que faltaba uno. Entonces registraron con prisas y al final dispararon tres o cuatro tiros con arma corta, seguramente para asustar al que se escondía, aunque pienso que también pudieron pensar ellos que el que faltaba se había tirado al agua y por eso no insistieron".

Fue providencial que no rompieran la radio. "Cuando yo subí al puente vi que funcionaba. Sólo tenía el micrófono desconectado, pero eso fue lo que me permitió pasar poco después la primera noticia de lo que había ocurrido".

Metido en su escondite, Antonio Uria permaneció hasta que pensó se habían marchado. "Efectivamente, subí a bordo y ya, a lo lejos, vi a un grupo de gente que se alejaba. No sé si subieron o no a coches. Con los prismáticos que encontré en el puente no pude comprobar este detalle. Era de noche".

Efectivamente, el abordaje se produjo a las once y media de la noche, "y puedo decir que nos trataron bien en todo momento".

Sobre las siete de la mañana vio cómo se acercaba un barco de guerra y después varios pescadores. Pero el amanecer le depararía otra gran sorpresa: "Casi junto a nosotros estaba otro pesquero, que resultó ser el "Sarita", según pudimos comprobar más tarde. De ellos yo no sé nada".

Nunca dijeron que los saltantes fueran del Frente Polisario, aunque se presume que lo sean por las características de la acción. "Lo que sí puedo decir es que hablaban muy bien el español".

El motorista del "Costa de Terranova" venía cansado y quería reunirse con el resto de su familia. Por eso pidió disculpas e insistió en que no se le fotografiase.

"Si alguno quiere, de espaldas". ■

## NO PODRAN SER REFLOTADOS

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.** — Los propietarios de los pescadores "Costa de Terranova" y "Sarita", que fueron abordados por el Polisario y sus tripulaciones secuestradas, se encuentran varados en la playa de las Monjas, en la vecina costa africana, y van a ser abandonados definitivamente, según ha podido saberse.

La fuente informante agrega que después del primer intento efectuado por un buque de guerra y varios pescadores, y que se frustró, no se va a intentar de nuevo, porque sólo con la colaboración de un potente remolcador podría efectuarse su salvamento.

Pero los trabajadores de la Empresa de Remolcadores de Las Palmas —por recomendación de su Comité de Empresa— se niegan a ir a reflotarlo, teniendo en cuenta la inseguridad de la zona, "y porque —dicen— hace poco un remolcador inglés fue tiroteado en la zona".

Así, pues, el "Costa de Terranova" no será reflotado, y lo peor, según la fuente informante, "es que a medida que pasan los días, la situación va empeorando por la marea".

En idénticos términos se ha referido Manuel Montelongo, propietario del pesquero lanzaroteño "Sarita", que agregó que "no le dejan acercarse al barco por ser una zona peligrosa, y que según van pasando los días, las posibilidades de salvamento van siendo mínimas".

Manuel Montelongo agregó que él tenía que ir en este viaje a la costa africana, pero que por culpa de una enfermedad, tuvo que recurrir al patrón, que ahorra, con los demás compañeros, está en poder del Polisario, "según dicen", añadió. ■

## Carta de uno de los pescadores apresados por el Polisario a su esposa

HUELVA.—Una carta escrita de su puño y letra por el marinero ayamontino Juan Garrido, secuestrado por el Frente Polisario hace ya 98 días, acaba de recibir su esposa, María Luque, en la localidad onubense de Ayamonte.

En su carta informa Juan que se encuentra en perfecto estado de salud, que recibe un buen trato —extremo este, que reitera varias veces— y que incluso por las tardes juega al fútbol con miembros del Polisario, con quienes suele tomar el té.

Dice también que en los primeros días de apresamiento estuvo con sus compañeros del barco secuestrado, el "Cabo Jubi II", para pasar posteriormente, el 11 de septiembre, al grupo de sus compatriotas españoles integrantes de la tripulación del "Garmomar", que también está retenido por el Polisario. ■

## Los familiares del "Garmomar" han recibido noticias directas

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Olga Carreño Celero, esposa del cocinero del pesquero "Garmomar", Pedro Alemán Alvarez, ha recibido una carta de su marido en su propio domicilio.

En la carta, según han manifestado fuentes del Apostolado del Mar en Las Palmas, se insiste en que el Frente Polisario está tratando bien a los pescadores españoles retenidos.

Las mismas fuentes han agregado que, de momento, esa es la única carta que se ha recibido en Las Palmas, aunque presagian que próximamente recibirán noticias directas otros familiares de la tripulación del "Garmomar".

Precisamente, Olga Carreño Celero había anulado una entrevista con el líder socialista Felipe González —que se encontraba en esta capital—, excusándose por "estar destrozada por los nervios", a causa de las noticias contradictorias de las últimas horas sobre la inminente liberación de los pescadores retenidos. ■

## Los pesqueros lanzaroteños podrán seguir faenando en Marruecos

ARRECIFE DE LANZAROTE.—En la Comandancia de Marina de Lanzarote se ha recibido una comunicación del subsecretario de Pesca, según la cual, los 52 barcos pesqueros de la Cofradía de San Ginés, de Arrecife, y los 15 sardineros de las Industrias Conserveras podrán seguir faenando en la costa sahariana por haber abonado el canon a Marruecos.

Cada barco artesanal ha pagado un canon de 1.296 pesetas por tonelada de registro bruto y cada unidad sardinera 2.040 pesetas, por un total de cerca de 10 millones. ■

## Al Sur de Marruecos CINCO MUERTOS Y TRES DESAPARECIDOS AL NAUFRAGAR UN PESQUERO

MADRID.—Un barco con base en el Puerto de Santa María (Cádiz) naufragó al Sur de Marruecos por rotura de las hélices. El barco es el "Isleño", que llevaba una tripulación de diez hombres a bordo. Inmediatamente acudieron en socorro del barco siniestrado diversas embarcaciones, que recogieron cinco cadáveres y dos supervivientes.

Los otros tres tripulantes del barco fueron dados por desaparecidos y se cree que perecieron ahogados.

El ministro de Agricultura, señor Lamo de Espinosa, se puso en contacto con los cónsules de España en Rabat y Agadir para que facilitasen toda la ayuda necesaria a los supervivientes y realisen los trámites necesarios para el traslado de los cadáveres a territorio español.

## Marruecos reconoce irregularidades en el apresamiento de pesqueros españoles

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El subdirector general de Pesca de Marruecos, señor Tijani, ha reconocido las irregularidades de algunas autoridades marroquíes en el apresamiento de pesqueros canarios, en el transcurso de una entrevista celebrada con el director gerente de ANACEF (Asociación Nacional de Buques Congeladores de Cefalópodos), José Ramón Fontán.

En este encuentro estaba también presente el cónsul general de Marruecos en Canarias, señor Bennouna. El subdirector general

de Pesca marroquí pidió también disculpas por estos incidentes al representante de los armadores canarios.

Como fruto de estas conversaciones —se informó a Efe en ANACEF— se celebrará en Rabat una entrevista del subdirector general de Pesca con el ministro marroquí de este Departamento y posteriormente una nueva reunión con las autoridades militares marroquíes para tratar de estudiar las responsabilidades de cada Departamento ministerial. ■

## Los armadores exigirán el reintegro de las multas pagadas a Marruecos

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Los armadores adelantarán el dinero de las multas impuestas por Marruecos a los cuatro pesqueros españoles allí retenidos, pero a continuación exigirán a la Administración la devolución de su cuantía.

El director general de ANACEF (Asociación Nacional de Buques Congeladores de Cefalópodos), José Ramón Fontán, manifestó en Las Palmas que "la Administración española es la responsable del pago de esta multa, que asciende a unos 72.000 dólares", y agregó que esas multas han de ser pagadas en moneda norteamericana, "por lo que los armadores están recorriendo las entidades bancarias de Las Palmas para recoger los billetes exigidos".

El presidente de ANACEF dijo, asimismo, que "de una conversación confidencial con el Consulado marroquí en Las Palmas, sé que en las más altas instancias de Marruecos se ha prometido que no volverá a permitirse la actual situación, pero no se nos ha eximido de las multas impuestas".

Fontán añadió que se había puesto en contacto con la Dirección General de Pesca, en Madrid, para que se le informe de cómo van las gestiones para la liberación de los cuatro pesqueros y para comunicar que la Administración española debe devolver a los armadores el dinero que ellos paguen por las multas. ■

## Delegación a Marruecos para reiniciar las conversaciones pesqueras

MADRID.—Una delegación de la Subsecretaría de Pesca del Ministerio de Agricultura se trasladó el pasado 15 de octubre a Marruecos, para reiniciar las conversaciones ante el fin de la prórroga del acuerdo pesquero hispano-marroquí, que concluye el 31 de enero de 1981.

El viaje, según fuentes de la Subsecretaría de Pesca, no tiene carácter resolutivo y sí, en cambio, de intercambio de opiniones para fijar un calendario de negociación duradero hasta que finalice la prórroga actual.

Durante la estancia en Marruecos de la delegación española, a la que se incorpora un representante de la Marina española y un biólogo experto en cefalópodos y crustáceos, se abordará el problema de los apresamientos a pesqueros en cuanto a la forma en que éstos se producen, así como la disparidad de criterios existentes en las normativas española y marroquí respecto al espesor de mallas. ■

## Acuerdo hispano-canadiense para captura de poto

MADRID.—Seis mil toneladas es la cuota de poto para 1981 que fija el acuerdo hispano-canadiense suscrito recientemente, según fuentes de la Dirección General de Pesca Marítima.

El acuerdo rubricado, que fija el cupo de captura de la poto (calamar pequeño), supone, por una parte, afianzar unas cuotas de esta especie en aguas canadienses de 6.000 toneladas, cifra hasta ahora no alcanzada, y,

por otra, clarificar una serie de aspectos comerciales que evitarán que en conversaciones posteriores se negocien nuevos cupos de pesca contra ventajas ya concedidas.

Representantes del sector pesquero habían indicado con anterioridad a la firma de este acuerdo que se consideraría satisfactoria si en el mismo se contemplaba la obtención de un cupo de 3.500 toneladas adicionales a las 2.225 ya otorgadas. ■

## Sin determinar, el cupo de pesca de bacalao para España

VIGO.—Un portavoz de la comisión negociadora de pesca de bacalao de Galicia y del País Vasco ha manifestado que el Estado canadiense aún no ha determinado la prometida reasignación de cupos de pesca de bacalao para España.

Nuestro país envía una flota de 42 unidades pesqueras a aguas canadienses, y en la organización de las pesquerías del Atlántico Norte, el 60 por 100 tiene sus bases en puertos gallegos. La flota pesquera española está integrada por 17 parejas y cinco bous

de Galicia y 19 parejas del País Vasco. Hasta 1978, España obtenía un rendimiento, en aquella zona, de 200.000 toneladas de bacalao, pero en la última asignación efectuada por las autoridades pesqueras canadienses quedó reducido el cupo a 20.000 toneladas.

En la negociación mantenida sólo han quedado fijadas las cuotas a repartir para el primer cuatrimestre del año en aguas controladas por la OTAN, en donde han sido asignadas a España 2.250 toneladas de poto. ■

## EE.UU. aumenta la cuota de calamar para España

MADRID.—La pesca española del calamar en aguas territoriales norteamericanas podrá elevarse de 5.471 toneladas a 9.921, al haber elevado los Estados Unidos nuestra cuota máxima de captura, según la información de la Embajada norteamericana en Madrid.

La asignación de 5.471 toneladas, que vienen a sumarse a las que ya disfrutaba la pesca española, eleva a 9.921 toneladas la

cifra de capturas de calamar que podrá realizarse hasta el 31 de marzo de 1981.

La medida fue adoptada por las autoridades norteamericanas, tras haber examinado la capacidad de la flota de los Estados Unidos para la pesca del calamar y comprobar que podían reasignarse 13.000 toneladas. Las nuevas asignaciones se han concedido a cinco países. De ellos, España recibe la mayor cuota. ■

## Don Manuel Varela y don José Barea, Secretarios de Estado de Sanidad y de Seguridad Social

MADRID (Redacción).—En el último Consejo de Ministros del pasado mes de septiembre fueron nombrados secretarios de Estado para la Sanidad y para la Seguridad Social, don Manuel Varela Uña y don José Barea Tejeiro, respectivamente.

### TOMA DE POSESION

Mejorar a toda costa los servicios, con una mejor administración de los mismos medios de que dispone, y dar preferencia a los grupos más necesitados, son las dos prioridades absolutas de la futura actuación del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, según ha declarado el titular del Departamento, Alberto Oliart Saussol.

El ministro hizo estas afirmaciones en el acto de toma de posesión de los nuevos secretarios de Estado para la Sanidad, Manuel Varela Uña, y para la Seguridad Social, José Barea Tejeiro, celebrado el día 29, y al que asistió el vicepresidente segundo del Gobierno para Asuntos Económicos, Leopoldo Calvo-Sotelo y Bustelo.

Después de la lectura de los Reales Decretos de los respectivos nombramientos de los nuevos cargos y de que éstos prometieran cumplir con sus responsabilidades, el ministro tomó la palabra y, en primer lugar, agradeció al secretario de Estado para la Sanidad y subsecretario de Seguridad Social salientes, José Luis Perona y Eloy Ibáñez, la labor que han realizado en el Ministerio.

A continuación destacó la personalidad profesional, como médico y como hombre independiente, lleno de razón siempre y de equilibrio, del nuevo secretario de Estado para la Sanidad, Manuel Varela, "que es una garantía de cómo se va a cumplir la reforma sanitaria", y la del de Seguridad Social, José Barea, cuya conocida trayectoria en el Ministerio de Hacienda supone también "una garantía de orden y ahorro en el gasto público".

Señaló el ministro que, con lo anterior, quedaba dicho bastante de lo que va a ser la política del Ministerio. "Toda la labor que este equipo haga en la Sanidad y en la Seguridad Social —dijo— tenemos el propósito firme de que será una acción en plena coordinación, y más que en plena coordinación, totalmente compenetrada con las directrices de la política económica del Gobierno".

Alberto Oliart se refirió a que ésta es una época difícil, muy difícil, de crecimientos económicos escasos y, por tanto, de penuria, y dijo que es una obligación de todos los que están en el Ministerio administrar cada vez mejor los fondos de que disponen para conseguir que la Seguridad Social y la Sanidad cumplan sus objetivos, con dos prioridades absolutas: la primera, "mejorar a toda costa, con los mismos medios, con una mejor administración de esos medios, la calidad de los servicios; la segunda, la de dar prioridad absoluta a los grupos más necesitados, a los cuales nuestra acción se refiere o va hacia ellos". ■

### OTROS NOMBRAMIENTOS

MADRID.—En el Consejo de Ministros celebrado el día 10 del presente mes de octubre, se produjeron los siguientes nombramientos dentro del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social: director general de Régimen Económico, don Jesús Palacios Rodrigo; director general de la Tesorería, don Juan Viñas Peña, y director general del Instituto Nacional de la Seguridad Social, don Francisco Arance Sánchez. ■

# REESTRUCTURACION DEL MINISTERIO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

MADRID (Redacción).—Por un Real Decreto-Ley aparecido en el "BOE" del pasado día 7 de octubre se suprime y reordenan una serie de Organismos Autónomos de los ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Sanidad y Seguridad Social.

Asimismo en el "BOE", del mismo día, se publica un Real Decreto del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social por el que se modifica la estructura orgánica de determinadas entidades y organismos dependientes de este Ministerio.

Dado el interés de dichos Decretos, los publicamos a continuación, íntegramente:

#### REAL DECRETO-LEY 13/1980, de 3 de octubre, sobre supresión y reordenación de Organismos autónomos en los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Sanidad y Seguridad Social.

"El criterio de conseguir la mayor eficacia en la gestión de los servicios públicos, junto con una reducción de los gastos del Estado, tendiendo a la autosuficiencia económica de los servicios que funcionen en régimen de tarifas o tasas, obliga a adecuar la organización portuaria, a fin de que en la explotación y administración de nuestro más importantes puertos, se obtengan los mejores resultados con los mínimos costes en el marco de una gestión mercantil y una autosuficiencia financiera que muchos de ellos puedan lograr, cualquiera que sea el volumen de su movimiento de mercancías. Para ello, se modifica el artículo quince de la Ley veintisiete mil novecientos sesenta y ocho, de veinte de junio, a fin de posibilitar el acceso al régimen de Estatuto de Autonomía a todos aquellos puertos que puedan funcionar según los criterios expuestos. Asimismo, y con la finalidad de conseguir una notable reducción de los gastos de administración portuaria, así como una mayor racionalización de los servicios, se hace necesario refundir las distintas administraciones portuarias de aquellos puertos que por sus proximidades o características así lo aconsejen, lo que supondrá la desconexión de los Presupuestos Generales de varios de ellos, con el consiguiente ahorro de gasto público. Con igual finalidad se establece la extinción de determinados organismos y entidades dependientes del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social.

En su virtud, en uso de la autorización contenida en el artículo ochenta y seis de la Constitución y previa deliberación del Consejo de Ministros en su resumen del día tres de octubre de mil novecientos ochenta,

#### DISPONGO:

Artículo primero.—El artículo quince de la Ley veintisiete mil novecientos sesenta y ocho, de veinte de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, quedará redactado en los siguientes términos:

"Artículo quince.—Los puertos que alcancen el adecuado nivel administrativo y económico, podrán ser declarados por el Gobierno mediante Real Decreto acordado en Consejo de Ministros, previo dictamen del Consejo de Estado, en régimen de Estatuto de Autonomía, en los términos que en el presente título se dispone. En la concesión de dicho régimen especial se tendrá en cuenta la situación económica y financiera del puerto, su tráfico o actividad, la previsión de su movimiento anual de mercancías y su volumen de recaudación, de tal forma que funcionen en régimen de autosuficiencia económica. Para ello, será requisito necesario que la suma de los productos de las tarifas y la de los cánones por concesiones y autorizaciones administrativas cubran los gastos de explotación, los de conservación, la depreciación de bienes e instalaciones del puerto y un rendimiento razonable de la inversión neta de activos fijos".

Artículo segundo.—Con objeto de alcanzar una mayor racionalización de la explotación portuaria, así como la reducción de sus costos de administración, se refundirán en un solo Organismo las administraciones portuarias de los puertos que guarden relación por su proximidad o por las características de sus instalaciones, en los términos que reglamentariamente se establezca. Dichos Organismos funcionarán en régimen de Organismo autónomo o de Estatuto de Autonomía, con sujeción a lo dispuesto en la Ley veintisiete mil novecientos sesenta y ocho, de veinte de junio, de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía.

Artículo tercero.—Establecido para un puerto el régimen de Estatuto de Autonomía, los funcionarios de Cuerpos Especiales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que con autorización del ministro, pasen a ocupar puestos en las plantillas de los mismos, quedarán en situación de supernumerarios en los Cuerpos de procedencia, salvo lo dispuesto en el artículo catorce de la Ley veintisiete mil novecientos sesenta y ocho, de veinte de junio. La entrada en vigor del Real Decreto que apruebe el correspondiente Estatuto de Autonomía, supondrá la amortización automática de las plazas presupuestarias correspondientes de los Cuerpos del Estado que figuraran en la plantilla del puerto, las cuales se darán de baja en los Presupuestos Generales del Estado.

Artículo cuarto.—Quedan extinguidos los siguientes Organismos autónomos y servicios comunes sociales dependientes del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social:

Uno. Registro de Entidades autorizadas para colaborar en la gestión de las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, cuya función será asumida por la administración del Estado a través del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social.

A tal efecto, se transfieren a la Administración del Estado los bienes, derechos, acciones y demás recursos de dicho Organismo, así como el personal del mismo.

Dos. Servicio de Reaseguro de Accidentes de Trabajo, asumiendo la Tesorería General de la Seguridad Social la función reaseguradora prevista en el número cuatro, del artículo doscientos trece de la Ley General de la Seguridad Social, en los términos y condiciones establecidos en la legislación vigente.

Tres. El Servicio de Medicina Preventiva, cuyas funciones serán asumidas por el Instituto Nacional de la Salud.

#### DISPOSICION ADICIONAL

El personal de la Seguridad Social que resulte afectado por lo dispuesto en el presente Real Decreto-ley pasará a prestar sus servicios en las Entidades Gestoras y Servicios Comunes de la Seguridad Social en las condiciones que reglamentariamente se determinen, pero continuará manteniendo su actual régimen jurídico hasta tanto no se unifiquen las normas estatutarias por las que habrá de regirse el personal de la Seguridad Social.

#### DISPOSICION FINAL

Quedan derogadas cuantas disposiciones del mismo o inferior rango se opongan a lo establecido en este Real Decreto-Ley, que entrará en vigor el mismo día de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

REAL DECRETO 2001/1980, de 3 de octubre, por el que se modifica la estructura orgánica de determinadas Entidades y Organismos dependientes del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social.

En la declaración política general formulada por el presidente del Gobierno ante el Congreso de los Diputados se afirma la decidida intención de realizar una política de ahorro en el sector público mediante la moderación del crecimiento de los gastos corrientes y una administración rigurosa de la Seguridad Social.

En cumplimiento de este propósito se abordan en el presente Real Decreto diversas medidas organizativas, en relación con determinadas unidades y servicios de este Departamento y de las Entidades Gestoras de la Seguridad Social, dependientes del mismo, que habrán de suponer una disminución de los gastos corrientes, sin afectar a la eficaz prestación de los servicios encomendados a ambas administraciones.

En su virtud, a propuesta del ministro de Sanidad y Seguridad Social, con aprobación de la Presidencia del Gobierno y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día tres de octubre de mil novecientos ochenta,

#### DISPONGO:

Artículo primero.—Se modifican los artículos sexto y séptimo del Real Decreto mil ochocientos cincuenta y cinco mil novecientos setenta y nueve, de treinta de julio, por el que se regula la estructura y competencias del Instituto Nacional de la Salud, que quedan redactados con el siguiente tenor:

##### "Artículo sexto.—Secretaría General.

Uno. La Secretaría General, que tendrá nivel orgánico de Subdirección General, asumirá las funciones de régimen interior, registro, información y relaciones públicas, estadística e informática, e inspección de servicios. Asimismo ejercerá las funciones de información y asistencia técnica a los miembros del Consejo General.

Dos. El secretario general sustituirá al director general del Instituto en los casos de ausencia, enfermedad o vacante, y ejercerá las funciones que éste expresamente le delegue.

Tres. Del secretario general dependerán funcionalmente las Subdirecciones Generales de Administración y de Personal".

##### "Artículo séptimo.—Subdirecciones y Servicios.

Uno. Con nivel orgánico de Subdirección General, existirán las siguientes unidades:

— Subdirección General de Asistencia Sanitaria y Prestaciones Farmacéuticas, que ejercerá las funciones de ordenación orgánica y funcional de la asistencia sanitaria primaria y secundaria, así como la de los hospitales; la planificación y adopción de las medidas necesarias en orden a la prevención de enfermedades, promoción de la salud y la educación sanitaria de la población, y el análisis y evaluación de las prestaciones farmacéuticas.

— Subdirección General de Medicina Laboral, que asumirá las funciones de programación y ejecución de las medidas conducentes a prevenir los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, así como la emisión de los dictámenes médicos necesarios para el reconocimiento, calificación y, en su caso, revisión de la invalidez en sus distintos grados.

— Subdirección General de Personal, que tendrá a su cargo los asuntos relacionados con la selección y administración del personal de los servicios sanitarios.

— Subdirección General de Formación de Personal, que ejercerá las funciones de formación y especialización del personal de los servicios sanitarios, de acuerdo con las normas que, en cada momento, regulen la docencia.

— Subdirección General de Administración, que tendrá a su cargo los asuntos relacionados con la administración del patrimonio; contratación de obras, servicios y suministros; administración económica y presupuestaria; gestión administrativa derivada de las prestaciones farmacéuticas, así como el seguimiento de la gestión de los Centros, Servicios y establecimientos sanitarios, a los que se refiere el artículo primero, número uno, letra b), del presente Real Decreto.

— Inspección de Servicios Sanitarios, que ejercerá las funciones de inspección de personal, prestaciones sanitarias, Centros y Servicios sanitarios del Instituto, así como de los concertados o convenidos por el mismo para el cumplimiento de sus fines.

Dos. Por el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social se determinarán los Servicios que hayan de integrarse en la Secretaría General y en las Subdirecciones a que se refiere el número uno del presente artículo".

Artículo segundo.—Quedan extinguidas las siguientes Entidades y Servicios dependientes del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social:

Uno. Escuela Nacional de Terapia Ocupacional y Escuela Nacional de Instructoras Sanitarias, cuyas funciones serán asumidas directamente por la Escuela Nacional de Sanidad.

Dos. El Servicio Social de Programas Especiales integrado en el Instituto Nacional de Servicios Sociales.

#### DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Quedan integrados en el Instituto Nacional de la Salud, el Instituto Nacional de Medicina y Seguridad en el Trabajo, la Escuela de Medicina del Trabajo, la Clínica de Enfermedades Profesionales, la Organización de los Servicios Médicos de Empresa y los Institutos Territoriales de Higiene y Seguridad en el Trabajo.

Segunda.—Se faculta al Ministerio de Sanidad y Seguridad Social para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación y desarrollo de lo establecido en el presente Real Decreto.

Tercera.—Quedan derogadas cuantas disposiciones del mismo o inferior rango se opongan al presente Real Decreto, que entrará en vigor el mismo día de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

#### DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—El Instituto Nacional de Servicios Sociales queda bajo la inmediata dependencia del director general de Acción Social, cuyo titular asumirá las funciones encomendadas al director general de la citada Entidad gestora por el artículo cinco del Real Decreto mil ochocientos cincuenta y seis mil novecientos setenta y nueve, de treinta de julio.

Segunda.—El director general del Instituto Nacional de la Salud asumirá la jefatura y dirección del Organismo autónomo Administración Institucional de la Sanidad Nacional.

# LA PESCA PASA A DEPENDER DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA

MADRID (Redacción).—Por un Real Decreto de la Presidencia del Gobierno, aprobado por el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 3 de octubre, se realizan los ajustes internos derivados de la fusión de los ministerios de Economía y el de Comercio, suprime una subsecretaría de Economía, transfiere al ministro de Transportes la Secretaría de Estado para el Turismo y se integra en el Ministerio de Agricultura la Subsecretaría de Pesca.

En el mismo Consejo se nombró subsecretario de Pesca a don Miguel Aldasoro, que en Transportes desempeñaba el mismo cargo, además de tener también las competencias de la Marina mercante. De este modo la Administración pesquera española mantiene el mismo equipo y sus organismos autónomos —Oceanografía, FROM, etcétera— no sufren alteraciones.

## DECLARACIONES DE DON JOSE LUIS ALVAREZ

“Creo que la remodelación efectuada responde a criterios de racionalidad administrativa y de eficacia”, ha dicho el ministro de Transportes y Comunicaciones, José Luis Alvarez, a raíz de estos acuerdos adoptados en el Consejo de Ministros.

Según éstos, como hemos visto, se trasladan las competencias en materia pesquera al Ministerio de Agricultura, asumiendo el Ministerio de Transportes y Comunicaciones las del sector turístico. Marina mercante no experimenta cambios en cuanto a su dependencia ministerial.

En opinión del ministro, con esta remodelación de sectores, la Administración se adecua en una mayor medida a los esquemas orgánicos que actualmente existen en la mayoría de los países de la CEE. “Lo que se ha hecho —añade— es agrupar en su solo Ministerio el sector primario, y en otro, el de Transportes y Comunicaciones, la mayoría de los servicios”.

Por lo que respecta al traspaso del tema pesquero al Ministerio de Agricultura, el titular de Transportes y Comunicaciones subraya que “para mí la relación mantenida con el sector pesquero durante estos meses ha sido enormemente positiva. Es verdad que ha habido graves incidentes, pero no es menos verdad que se han logrado resultados importantes como la mejora de las relaciones con Marruecos, aumento de las capturas en Portugal, mejores acuerdos con Estados Unidos, Noruega y Angola, nuevos acuerdos con otros países, etcétera”.



El subsecretario de Pesca, señor Aldasoro, pronuncia unas palabras en el transcurso del acto de su toma de posesión en el Ministerio de Agricultura.

“Para mí —ha añadido José Luis Alvarez— es una gran satisfacción la incorporación del sector turístico a mi competencia, no sólo por la importancia obvia que tiene la actividad turística en nuestro país, sino porque pienso además que es un encaje administrativo lógico. El turismo es, an-

te todo, comunicación, puesto que junto a su dimensión económica, que es vital para España, tiene otra igualmente fundamental que es el contacto social, la influencia en los modos de vida y en las maneras de ser y el impacto que produce necesariamente en los niveles de bienestar social”. ■

## El ministro de Transportes responde sobre cuestiones pesqueras en el Congreso

MADRID.—El ministro de Transportes y Comunicaciones, José Luis Alvarez, respondió a una pregunta sobre la situación de nuestro sector pesquero y ofreció asistir a una sesión informativa sobre el tema, en la sesión que celebró la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados.

Tras el debate de otros temas, el ministro pasó a responder a una serie de preguntas que le formularon los distintos parlamentarios.

A la pregunta del socialista González Vila sobre la situación de la enseñanza náutico-pesquera en Huelva, respondió que para este año se pondrá en marcha una sección de formación profesional náutico-pesquera y que están organizados, pendientes de fecha, diversos cursillos intensivos.

El andaluz Juan Carlos Aguilar se refirió a la constante agresión que sufre la flota pesquera andaluza, calificando la política del Gobierno de claudicación del Ministerio con relación a Marruecos, y defi-

nio la situación de debilidad y de no querer afrontar la remodelación del sector.

El ministro de Transportes respondió que existe una política clara y definida en el tema pesquero; que contamos con 17.000 barcos pescando, de los que más de 4.000 lo hacen en aguas exteriores.

Disponemos, añadió, de cientos de buques congeladores absolutamente nuevos pescando en el Norte de África y en África Occidental y reconoció que existe una flota artesanal que hay que ir remodelando progresivamente, pero que tiene una natural resistencia al cambio.

Facilitó una serie de datos para rebatir la afirmación de que no se ha hecho nada en el sector pesquero, y afirmó que precisamente en un momento de crisis es el único sector donde no se ha producido desempleo.

Pidió después que la Comisión condenara de forma unánime los apresamientos de barcos por el Polisario y dijo que no existe ningún derecho en el mundo que justifique dicha acción. ■

## No variará la política pesquera

El ministro de Agricultura, Jaime Lamo de Espinosa, se propone llevar a sus últimas consecuencias la política pesquera iniciada en el curso del último año, con objeto de mantener el actual nivel de empleo y la actividad de la flota en su conjunto, así como adoptar las medidas necesarias para la conservación de nuestros propios recursos, evitando la sobreexplotación en algunas de las zonas y para ciertas modalidades de pesca, a cuyo efecto se potenciarán al máximo las actividades del Instituto Español de Oceanografía, como base científica indispensable para la toma de medidas. Igualmente continuará la política de reforzamiento y apoyo a las cofradías de pescadores y su coordinación con la política a desarrollar por el Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los productos de pesca y cultivos marinos (FROM).

Esta es la principal conclusión de la reunión que celebró el titular de Agricultura (a cuya competencia ha pasado a depender el sector pesquero) con Miguel Aldasoro, subsecretario de Pesca; Gonzalo Vázquez, director general de Pesca; el presidente del FROM, el director del Instituto de Oceanografía y colaboradores más inmediatos. En el encuentro se analizó en profundidad la temática pesquera en su conjunto, haciendo especial hincapié en los problemas que requieren la adopción de medidas más urgentes.

Cuestión importante fue el análisis de la estructura administrativa, que ahora se trata de adecuarla a las necesidades actuales, a la vista de las múltiples acciones que han de llevarse a cabo para cumplir con los compromisos adquiridos, tanto respecto al sector pesquero nacional como en cajaladeros extranjeros, con aquellos países con los que se han negociado recientes acuerdos. ■

## Visita de representantes pesqueros británicos

BARCELONA.—Una misión británica compuesta por representantes de diferentes firmas británicas de captura, comercialización y conservación frigorífica de pescado se encuentra en Barcelona, para mantener los primeros contactos con empresas y autoridades del sector con vistas a la futura integración española en la CEE.

La representación británica se halla encabezada por el presidente y secretarios comerciales de la British White Fisch Authority.

Durante su estancia en Barcelona han visitado las instalaciones del mercado central del pescado de Barcelona. Posteriormente fueron recibidos por el concejal regidor del distrito, Octavi Fàbregat, y el jefe de servicios de la Conselleria de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat, Jacint Nubiola.

La visita a Barcelona representa la primera etapa de un programa de actividades que tendrá como ejes centrales la estancia en Madrid y Vigo. ■

**EFFECTOS  
NAVALES**

**PAULINO  
FREIRE, S. L.**

**LUBRICANTES,  
CABLES CABULLERIA,  
PINTURAS,  
FERRETERIA NAVAL,  
ETCETERA.**

**Suministros a la Marina  
en general**

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

## Ha fallecido don Santiago González Pardo

Ha fallecido en Madrid, como consecuencia de una larga y penosa enfermedad, don Santiago González Pardo.

El señor González Pardo, funcionario del Instituto Social de la Marina desde la reorganización de la entidad en el año 1941, desempeñó en el mismo cargo de especial responsabilidad, el último de los cuales fue el de director de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo. Dotado de una gran formación cultural y técnica, y de ejemplares cualidades humanas, gozaba de la admiración y afecto de todos los funcionarios del Instituto, así como de los trabajadores del mar, con quienes tuvo frecuente trato.

HOJA DEL MAR une sus testimonios de pesar a los numerosos que están recibiendo la viuda e hijas de don Santiago González Pardo.

### DON TEOFILO CALATRAVA

Hace unos meses falleció también el funcionario del Instituto Social de la Marina, en situación de jubilado, don Teófilo González Calatrava.

Don Teófilo, una verdadera institución en el organismo, tiene entre todos los funcionarios, muy especialmente entre quienes hacemos HOJA DEL MAR, un recuerdo entrañable. Fue durante un amplio periodo de tiempo en su última etapa en activo jefe del servicio de publicaciones del ISM, donde desempeñó una importante labor, y dirigió el "Boletín del ISM", que fue la revista oficial del Instituto a lo largo de muchos años y hasta la aparición de HOJA DEL MAR.

De amplia formación humanística, gran vocación literaria, pluma fácil y siempre inspirada, don Teófilo era, además, un ejemplo de caballerosidad y bondad para todos cuantos le conocimos.

Formó parte del grupo de colaboradores de don Alfredo Saralegui en la misión que éste se había impuesto de conseguir una promoción profesional y social de los trabajadores del mar, la cual cristalizó en la Caja Central de Créditos Marítimo y Pesquero, que fue el origen del Instituto Social de la Marina.

Un organismo veterano, con mucha historia, en tantos aspectos pionero de la seguridad social y promoción social de los trabajadores, en el que, por otra parte —es ley de vida—, empiezan a ser numerosas las bajas de los funcionarios que en el mismo han servido. Este año ha sido particularmente luctuoso. Además de don Santiago González Pardo y don Teófilo Calatrava, han fallecido el almirante Fontán —de cuyo óbito dimos noticia en la pasada edición— y, durante el mes pasado, don Miseno Rivera Somiedo, quien fue secretario de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, y don Antonio Corral Puig, que también prestó sus servicios en esta entidad. ■

## LAS CONSERVAS DE PESCADOS, EN CRISIS

VIGO.—"El sector conservero de pescado de Galicia, de centenaria tradición exportadora, atraviesa una situación de crisis coyuntural cuya agudeza minimiza todo precedente", dice un dossier-informe que se publicó en la revista "Empresa", de la Confederación Pontevedresa de Empresarios.

Se asegura que la convergencia de un cúmulo de factores adversos a la industria conservera de Galicia ponen a ésta en la difícil disyuntiva de considerar su continuidad y que variables de índole económica, política y estructural, ajenas al esfuerzo exportador del industrial conservero, van obligando a retirarse paulatinamente de mercados tradicionalmente fieles, donde día a día pierden competitividad.

La situación de la industria conservera de Galicia, cuya oferta engloba muy variadas especies de pescados y mariscos, ha retrocedido en un 27 por 100 sobre sus ventas exteriores del año 1977, regresión que va adquiriendo mayores proporciones según avanza el tiempo.

La adversidad de la situación para el sector conservero de Galicia se ha reflejado en el panorama laboral. Así, desde el año 1974 al de 1978, más de 1.500 productores han tenido que acogerse al subsidio de desempleo por cierre de sus industrias, descendiendo el empleo en el sector en un 22 por 100 para el periodo considerado.

Dice el informe que en todas las especies se ha producido un incremento del coste de la materia prima por encima del 100 por 100, llegando a superar el 250 por 100 en casos como el pulpo, por razones fundamentalmente basadas en la escasez de la oferta que, por parte de la flota pesquera, se hace al mercado nacional, y esto no se debe a la escasez de las capturas, sino a la masiva exportación que se viene haciendo muchas veces a países competidores.

El informe también recoge que la mano de obra, en continuas e incontroladas reivindicaciones salariales, nunca respaldadas por incrementos de productividad, elevan los costos de producción al punto de hacer prohibitivo el consumo de los fabricados, y la inestabilidad del sector ha generado un desempleo teórico que ha permitido la contratación eventual de productores exentos de cargas sociales o pequeñas industrias que compiten deslealmente y contribuyen al deterioro del mercado.

Finalmente se deja expuesto que la situación del aceite de soja para conserva es una de las más sangrantes con que se enfrenta el sector y se señalan como soluciones que coadyuven al equilibrio del sector el control de la inflación, el control de las reivindicaciones salariales, el ajuste de la paridad internacional de la peseta, agilizar el cobro de la desgravación fiscal, retirar las ayudas a la exportación de la materia prima en tanto no se encuentre abastecida la industria conservera, liberalizar las importaciones de materia prima, fortalecer el apoyo crediticio público y negociar un tratamiento arancelario equiparable al que reciben los países competidores. ■

## Once puertos podrán ser autónomos

MADRID.—El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo quiere destacar, según una nota oficial, la importancia del Real Decreto-Ley aprobado en Consejo de Ministros el día 3 de octubre a propuesta de su titular, Jesús Sancho Rof, referente a la estructura portuaria.

"Es un Decreto especialmente importante, dice el Ministerio, porque en primer lugar suprime las limitaciones que establece el artículo 15 de la Ley de Régimen Jurídico de Puertos, en lo referente a tráfico de graneles líquidos y de combustible para que un puerto pueda acceder al régimen de estatuto de autonomía, de forma que todos los puertos que cumplan los requisitos de equilibrio financiero y de recursos autosuficientes puedan acceder al estatuto de autonomía.

El cálculo inicial del Ministerio de Obras Públicas y que ya planteó el ministro en Galicia y Canarias hace algún tiempo, puede suponer en plazo inmediato el acceso al estatuto de autonomía de los puertos de La Coruña, Vigo, El Ferrol, Avilés, Gijón, Tarragona, Alicante, Algeciras, Sevilla, Tenerife y Las Palmas. Esto supone la consecución y logro de puertos autónomos, junto con sus zonas industriales y de servicios en desarrollo de las zonas de ubi-

cación de los puertos. Por otra parte, añaden, el Decreto-Ley establece que los funcionarios del Estado que trabajen en los puertos que se transformen en autónomos pasarán a la condición de supernumerarios, amortizándose la plaza presupuestaria correspondiente, lo que supone un importante ahorro de gasto en los créditos de personal del Estado. En este sentido, el Decreto va orientado en la política general del Gobierno de que todos aquellos servicios del Estado que puedan ser autosuficientes, funcionando con tarifas y precios, lo sean y se desenganchen del presupuesto del Estado.

El Real Decreto-Ley establece, asimismo, un mandato de reordenación de todos los organismos portuarios en aras de la coordinación y eficacia administrativa y del ahorro de gasto. El Real Decreto dará lugar a una serie de fusiones de juntas de puertos, de cambios de clasificación de puertos en comisiones administrativas, para intentar que toda la estructura portuaria sea autosuficiente con el consiguiente ahorro en los presupuestos del Estado. En este momento, concluye la nota del Gabinete de Información del MOPU, sólo existen cuatro puertos autónomos, que son Huelva, Bilbao, Barcelona y Valencia. ■

## Reuniones sobre el listado y túnidos tropicales

### • Nueva pesquería en las costas de Río de Janeiro

MADRID.—Se celebraron en el Centre Océanologique de Bretagne, Brest (Francia), a invitación de los mismos, reuniones del Subcomité Listados, grupo de trabajo sobre túnidos tropicales juveniles. Asistieron veintidós científicos representando a doce países y organizaciones.

Se realizaron algunos análisis sobre los efectos del posible cierre de las pesquerías con respecto al área o periodo del año sobre capturas, suponiendo que las actuales estrategias de la pesquería no cambien.

Con este propósito, se llevaron a cabo análisis del rendimiento por recluta y se debatieron medidas de posibles mejoras en las capturas de rabil y patudo, con el fin de proteger a los túnidos pequeños contra las pérdidas de capturas de listado.

CECAF suministró fondos para los científicos de algunos de sus países miembros que asistieron a la reunión.

### SOBCOMITE LISTADO

Se revisaron los progresos del grupo de trabajo y se hizo particular mención a los siguientes puntos:

— Se ha desarrollado una nueva pesquería frente a las costas de Río de Janeiro (Brasil). Esta comenzó con un solo barco en enero de 1977 y en la actualidad es llevada a cabo por más de veinte barcos de cebos, con una captura total que se espera excede de diez a doce mil toneladas métricas en 1980.

— Cuba planea en la actualidad llevar a cabo dos cruceros de mercado en sus propias aguas en 1981.

— Se está procediendo a la colección de muestras biológicas y se están llevando a cabo dos cruceros de mercado, uno en el Atlántico Oeste (mar Caribe) por EE. UU., y el otro por Senegal, en el Atlántico Este, frente a las costas de Cabo Verde y Senegal. USA marcó 1.612 túnidos, de los cuales 1.410 fueron listados. El crucero de experimento de Senegal suministró una prueba valiosa de los métodos y del borrador del manual de operaciones, mientras que al mismo tiempo marcaron algunos peces.

Seguidamente, se revisaron los informes de los progresos de cada actividad del programa, con el propósito de determinar personal y laboratorios responsables de trabajos particulares. Asimismo, el Subcomité examinó la ordenación de datos para el programa y añadió que ICCAT debía actuar como centro de almacenaje y distribución, de información detallada sobre mercado con marcas dardo, muestreo en puerto, estado y localización de todos los datos y muestras, y debería también almacenar, distribuir y resumir información sobre el muestreo intensivo y pesquería exploratoria.

Los laboratorios nacionales deben retener y procesar los datos de otras actividades, las cuales incluyen pesquería oceanográfica, madurez y fecundidad, identificación bioquímica del "stock", determinación de la edad, análisis de estómagos de depredadores, prospección de larvas y mercado acústico.

La reunión terminó las preparaciones para la temporada de 1980 ya sobre el terreno.

### LOTERIA DE I. C. C. A. T.

La lotería de mercado se celebró durante las reuniones entre sesiones celebradas en Brest (Francia). A la ceremonia asistieron los científicos de las reuniones del grupo de trabajo sobre túnidos juveniles y el Subcomité Listado, así como también miembros de la prensa local.

Se entregaron dos recompensas de 300 dólares, una de ellas fue para mister Augustus Genovese (USA), capitán del cerquero "White Dove", y la otra para mister Issa Dhiarre (Senegal), tripulante a bordo del barco francés "Galerna".

La marca número D57574 fue puesta a un atún rojo por un científico norteamericano el 3 de julio de 1977 a 37° 7' N., 75° 28' O. El pez fue recapturado el 7 de junio de 1979 por un cerquero norteamericano a 35° 52' N., 75° 18' O. La marca número R0052 fue puesta a un rabil por Cro-Dakar (Senegal) el 16 de junio de 1978, a 18° 18' N., 16° 51' O. El pez fue recapturado el 12 de mayo por un tripulante senegalés a bordo de un barco francés a 13° N., 17° 45' O.

En 1980, ICCAT comenzó el Programa Año del Listado y se han marcado bastantes más listados y túnidos tropicales. El próximo año se darán dos recompensas más, y las cuatro serán de 500 dólares cada una.

(Pasa a la pág. 8)

## COORDINACION DE LA INVESTIGACION DEL ATUN ROJO

1. **Datos de Túnez:** Mister H. Farrugio visitó Túnez (en nombre de la Secretaría) para recopilar estadísticas sobre las capturas de almadraba de atún rojo del propio país. La misión tuvo bastante éxito y mister Farrugio pudo recoger datos detallados de captura y de talla de la pesquería de 1980, así como también datos de años anteriores.

2. **Base de datos del atún rojo:** Mister M. L. Parrack visitó la Secretaría de ICCAT con el fin de debatir y finalizar todos los datos registrados de atún rojo. En la reunión de trabajo celebrada en 1979 en Santander se acordó que mister Parrack sería el responsable de hacer y completar la base de datos de talla, mientras que la Secretaría sería la responsable de completar la base de datos de captura y esfuerzo. Una vez finalizado el trabajo sobre ambas bases, mister Parrack vino a la Secretaría para comprobar de cerca todos los datos en ambos registros y actualizarlos. Por lo tanto, ha sido completada la evaluación para crear una base de datos de atún rojo conteniendo todos los datos relativos al atún rojo del Atlántico.

3. **Reunión del atún rojo del Mediterráneo:** La Secretaría organizó una reunión extraoficial de científicos que trabajan en las estadísticas del atún rojo del Mediterráneo. La reunión se celebró en Palermo (Sicilia) con ayuda de científicos italianos. Asistieron los señores Sara, Arena, Piccinetti (Italia), Farrugio (Francia), Parrack (USA) y Miyake (Secretaría).

Se examinaron todas las estadísticas del Mediterráneo y se corrigieron y finalizaron las relativas a captura. Se presentaron gran cantidad de datos de capturas italianas. Asimismo, se debatió la posibilidad de iniciar un tipo de programa ICCAT de muestreo en puerto para el muestreo biológico en Palermo (de capturas de grandes cerqueros) y en la actualidad se están haciendo los oportunos preparativos. Tal vez es demasiado tarde para comenzar el programa este año, pero esperamos que el mismo se efectuará completamente en 1981.

## MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

**Pedidos al Gabinete de  
Información del Instituto Social de la Marina.  
Génova, 24. Madrid-4**

## Se acabará con la contaminación en los golfo de Vizcaya y León

MADRID.—Es muy posible que antes de finalizar este año queden resueltos los graves problemas de contaminación de los golfo de Vizcaya y León, según informa el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

En su reciente visita a París, Juan Diez Nicolás, subsecretario de Ordenación Territorial y Medio Ambiente, a quien acompañó Teresa Esteban, directora general de Medio Ambiente, mantuvo conversaciones con las autoridades francesas dentro del marco de cooperación bilateral entre ambos países. Estas conversaciones han estado encaminadas a resolver los inconvenientes que plantean los residuos vertidos en el mar Cantábrico y en el Mediterráneo.

En cuanto al golfo de Vizcaya, según el citado Departamento, la contaminación afecta primordialmente a Francia, que recoge en sus costas parte de los desperdicios que contiene el agua.

Todo lo contrario ocurre en el Mediterráneo, en el golfo de León, donde los residuos provienen de Francia y son recogidos en las costas españolas. ■

## La calidad de las costas españolas es satisfactoria, según Sanidad

MADRID.—La calidad general de las costas españolas es satisfactoria, según dice un informe del Ministerio de Sanidad, recogido en el último boletín epidemiológico hecho público.

El informe ha procesado datos sólo hasta el 31 de julio de este año y, según manifiesta, las zonas de menor calidad son las rías de La Coruña y Pasajes, zonas de las rías de Pontevedra, la bahía de Palma



Vista del puerto de Khorramshahr (Irán) durante el bombardeo en el que resultaron afectados varios buques que se encontraban allí atracados. El conflicto bélico entre Irak e Irán ha tenido importante incidencia en la navegación. (Foto: EFE-UPI.)

y los alrededores de Santander y Málaga.

Destacan por su buena calidad las aguas de Asturias, Lugo, Huelva, Tenerife, Las Palmas, Castellón y Baleares. ■

## La guerra entre Irak e Irán afecta a los seguros de los barcos

VALENCIA.—La guerra entre Irak e Irán ha tenido como consecuencia indirecta que las empresas aseguradoras de los barcos que surcan el golfo Pérsico aumenten la prima de seguro en cifras elevadas, según informó el diario "Valencia Marítima".

Las líneas miembros del MEDMECON (Mediterranean Middle East Conference)

verán aumentada su prima por "riesgo extra", que actualmente era del 12 por 100, al 50 por 100 de todas las embarcaciones que toquen puertos iraníes o de Irak, y el 30 por 100 para el resto del golfo Pérsico. ■

## Aumentó el transporte marítimo de la flota española

MADRID.—"La Marina Mercante española, luchando muchas veces con la incomprendión administrativa, se ha ido superando en sus esfuerzos para cubrir las necesidades del comercio marítimo del país", ha manifestado el presidente de la Asociación Nacional de Navieros Españoles (ANAVE), Fernando Fernández Tapia, en unas declaraciones al "Sen".

"De esta forma —añadió el presidente de ANAVE—, de un 50 por 100 del tráfico petrolero en 1970 y un 75 del tráfico de grano que cubrían buques españoles en la importación global de ese año, virtualmente se ha alcanzado un 100 por 100 de cobertura en los capítulos señalados de importación de petróleo y grano".

## Colón era de Espinosa de Henares, según tres alcarreños

GUADALAJARA.—Tres alcarreños, después de dedicar intensos estudios al tema, aseguran que Cristóbal Colón nació en el pueblo alcarreño de Espinosa de Henares, en Guadalajara, el día 18 de julio de 1435 y que era hijo de doña Aldonza de Mendoza, viuda de don Fabrique de Castilla, la cual tuvo un hijo, bastardo, con don Diego Gómez Manrique, duque de Treviño.

Doña Aldonza falleció tras el parto y el hijo fue entregado para su crianza y educación al prior del convento de San Bartolomé de Lupiana, de Guadalajara. Estos estudiosos son Ricardo Sanz García, coronel retirado; doña Margarita del Olmo Ruiz, profesora de EGB, y su esposo, Emilio Cuenca Ruiz, funcionario de Banca.

Este descubrimiento ha causado sorpresa, puesto que no se sospechaba el origen alcarreño de Cristóbal Colón.

## La balanza de fletes marítimos reduce su saldo negativo

MADRID.—La balanza española de fletes marítimos año ha reducido a la mitad su saldo negativo de este año, respecto del año precedente, al situarse en 1.866,3 millones de pesetas corrientes, frente a los 4.088 millones de pesetas del año anterior, según informa la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

Asimismo, en pesetas de cada año, el déficit de fletes pasó de 12.663,4 millones de pesetas a 6.685 millones. Lo que supone, al igual que ha venido sucediendo en los últimos años, una mejora importante, y más teniendo en cuenta que en la década de los setenta el comercio por vía marítima en España creció un 57 por 100. ■

## Novedades técnicas



### CHALECO

Chaleco salvavidas de dimensiones muy racionalizadas, que tiene dos cámaras, de tal forma que si falla una por cualquier motivo, la otra sostiene al portador. Se destina a un uso constante por parte de aquellos que trabajan en el agua o en ambientes acuáticos de una u otra índole. Denominado "Seafire", tiene dos cámaras que poseen igual capacidad y son enteramente independientes; ambas se inflan automáticamente al ponerse el portador en contacto con el agua.

## Agradecimiento del patrón de un velero

Señor director:

El motivo de la presente es para rogarle que publique esta carta en prueba de agradecimiento hacia todos los hombres que cada día trabajan en el mar. Soy el patrón de un velero deportivo de ocho metros de eslora, que desde hace tres años cada verano voy desde La Manga a las islas Baleares. Mi agradecimiento es, en especial, para los siguientes:

A los pescadores de la isla de Tabarca, que me indicaron la posibilidad de mal tiempo el 16 de julio. A los pescadores de Ibiza, que me permitieron y me ayudaron para abarcarlo a ellos. A otros pescadores de Ibiza, por regalarme dos puntas de pez espada. Al pescador que me indicó la enificación correcta para entrar en Ciudadela. Al patrón que en Fornells (Menorca) me indicó cuál era el mejor momento para salir hacia Mahón, evitando la tramontana. Al pescador que me indicó el canal para llegar al muelle del Club Náutico de Porto Colom (Mallorca). Al barco de pesca que en Cabrera tuvo la amabilidad de cocinarme la cena, pues se había acabado el gas en mi cocina. A los pescadores que acudieron a las señales de mi linterna y me confirmaron el rumbo y la distancia a Ibiza cuando el faro de Tagomago no funcionaba. A todos los barcos de pesca que me han dejado paso, algunas veces sin tener derecho a ello, obligándolos a maniobrar.

También debo enviar mi agradecimiento a Palma Radio y Alicante Radio, así como a los Servicios de Meteorología de los aeropuertos de Ibiza, Palma de Mallorca y Menorca, que fueron muy amables al informarme de la previsión meteorológica.

Recibid todos un fuerte abrazo de este compañero de cada verano. ■ ANDRES MARIN GARCIA, patrón de "El Camarón".

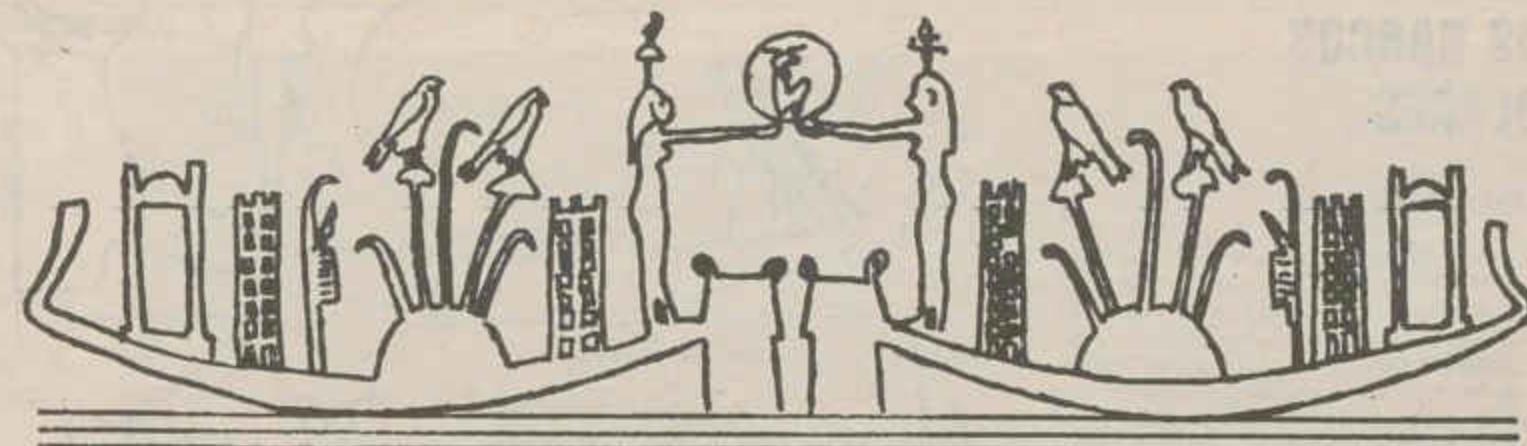
## El pez luna

Señor director:

En el número de junio de esa revista se publicó una noticia sobre un pez desconocido en la zona y capturado en la playa de Gandia. Me gustaría añadir los datos que conozco para ampliar la información sobre tan poco conocido animal.

Se trata del pez luna (científicamente "Mola mola") y designado también con otros nombres que aluden a su forma: "mola", "troco", "roda", "rueda", "rodador", "mole" y "molle", por los franceses, y "sunfish", por los anglosajones. Aunque es pelágico, se acerca a las costas arrastrado por las corrientes o el oleaje fuerte, ocasiones en que se le puede ver flotando en la superficie o bien nadando de tal forma que deja ver su aleta dorsal.

Puede superar los dos metros y medio y pesar más de una tonelada. Aunque se encuentra en todos los mares, realiza la puesta en el de los Sargazos. Se alimenta de peces pequeños y de moluscos. ■ FERNANDO GONZALEZ MANZANO, catedrático de Ciencias Naturales. Murcia.



Sarcófago de Herú Hebt. El dios Ra se traslada de su barca nocturna a su barca diurna (XXX dinastía) (Museo Británico).

# LOS BARCOS SOLARES

Por FERNANDO ALONSO ROMERO

*"Las barcas navegan aguas arriba y aguas abajo, todos los caminos están abiertos porque has amanecido".*

(*"Himno al Sol"* de Ajnatón)

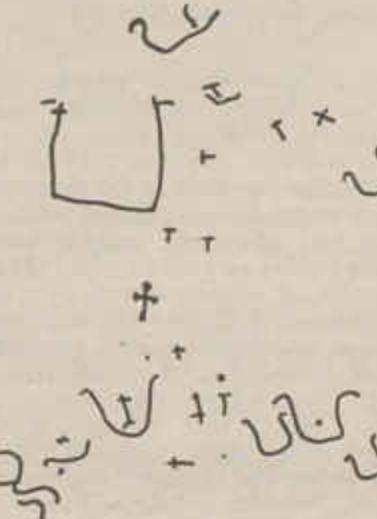
Todo el mundo ha oido hablar alguna vez de las pirámides, de los Faraones egipcios y del caudaloso Nilo, por el que navegaban extraños barcos de papiro o de maderas sujetas con grapas (1). Pero quizá no todos sepan que fueron precisamente los antiguos egipcios los que contribuyeron con sus técnicas de construcción naval y sus intrépidas singladuras (2) al desarrollo de la navegación en los primeros tiempos de su historia (3). Sin embargo, aunque el tema es de enorme interés, voy a dejarlo para otra ocasión y referirme aquí solamente, y con la mayor brevedad posible, a las embarcaciones solares.

Para los antiguos egipcios, las naves, además de sus numerosos fines prácticos, tenían un significado religioso al estar relacionadas según sus creencias con el dios Sol. Suponían que el dios Ra recorría el cielo, de Oriente a Occidente, navegando en sus embarcaciones sagradas. Mientras duraba el día, el dios Sol navegaba en su embarcación denominada **Mandjet** (la que se hace fuerte), pero, al atardecer, el Sol se traslada a su nave **Meseket** (la que se hace débil) y continuaba su recorrido nocturno. Los egipcios creían, además, que el trayecto que tenía que efectuar el Sol no era nada fácil. Por eso, el dios iba acompañado de una serie de pequeñas divinidades que componían la tripulación de sus dos naves. Estas divinidades tenían la misión de proteger a Ra contra los posibles ataques de los monstruos que pudieran surgir a lo largo de la singladura. Las naves solares contaban, además, con la valiosa ayuda de dos peces pilotos: **Abdu** y **Ant**, que marcaban su rumbo con gran pericia, pues siempre lograban dirigirlas con seguridad, a pesar de los numerosos monstruos que intentaban detenerles, surgiendo frente a

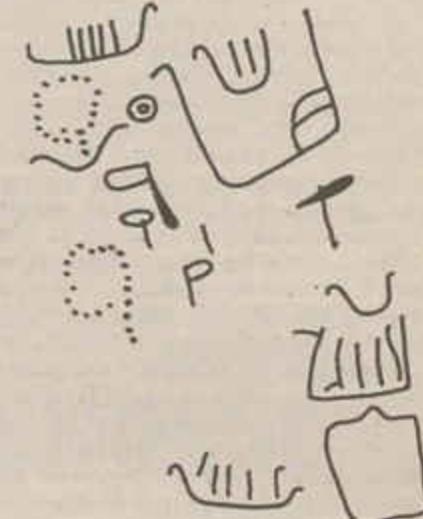
(1) Ver BJORN LANDSTROM: *Ships of the Pharaohs*. Allen and Unwin. London, 1970. R. D. BARNETT: *Early Shipping in the Near East*. Antiquity, XXXII, 1958. RICHARD LEBARON BOWEN: *Egypt's Earliest Sailing Ships*. Antiquity, XXXIV, 1960.

(2) J. HORNELL: *Ancient Egyptian shipping*. The Mariner's Mirror, XXXIII, 1947. JARRET C. D. BELL: *Ancient Egyptian ship design*. Ancient Egypt and the East, 1933. CARL V. SØLVER: *Egyptian sea-going ships about 2600 B. C.* The Mariner's Mirror, XLVII, 1961. FAULKNER, R.: *Egyptian seagoing ships*. Journal of Egyptian Archaeology, 26, 1940. REISNER, G.: *Models of ships and boats*. Catalogue général des Antiquités égyptiennes du Musée du Caire, 1913.

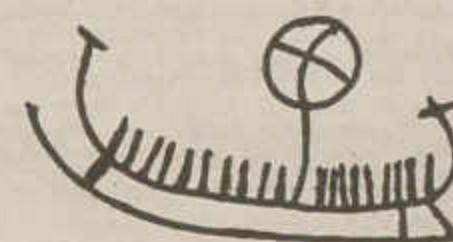
(3) GEORGE F. BASS: *The Earliest seafarers in the Mediterranean and the Near East* (en la obra *A History of seafaring*, editada por G. F. Bass Thames and Hudson, 1972).



Petroglifo de Borna.



Mané Lud.



Bohusian.

ellas en forma de nubes, tormentas y tempestades.

Esto es, en resumen, lo que nos cuentan las creencias egipcias sobre las embarcaciones solares. El tema de mi artículo es la semejanza que existe entre el significado de las embarcaciones solares egipcias y el de las embarcaciones escandinavas, representadas en petroglifos también con motivos solares. El culto al Sol fue practicado por todos los pueblos indoeuropeos. En distintos lugares de Europa se han encontrado figurillas que representan carros solares. Se creía que el Sol era transportado a lo largo del cielo sobre un carro tirado por corceles. Pero en Escandinavia, quizás por ser un país marítimo, se adoraba a un Sol que durante el día viajaba por el cielo en un carro y durante la noche en una embarcación. Esta creencia escandinava, también atestiguada en la mitología griega (4), probablemente estaba motivada por el asombro que les debía producir el ver desaparecer al Sol sobre el mar todos los oca- sos. Mi explicación sería suficiente si no existiera

(4) Ver ROBERT GRAVES: *The Greek Myths*. Pelican, 1969. Vol. I. Pág. 155.

un factor que me hace dudar de este razonamiento tan simple. Y es el tipo de embarcación representada en los petroglifos escandinavos. No ha habido todavía una teoría convincente sobre las causas que motivaron el parecido de las naves de los petroglifos escandinavos con las representadas en los grabados de Nubia. Sin embargo, la mayoría de los estudiosos del tema coinciden en que, evidentemente, los navíos escandinavos tuvieron como modelos originales a las embarcaciones del Mediterráneo oriental (5). A esta opinión se opone tajantemente Sverre Marstrander, alegando que en los petroglifos escandinavos no aparecen naves con vela, cosa sorprendente, según él, si se derivaran del Mediterráneo, pues en este mar ya se conocía la vela desde finales del tercer milenio (6). Pero este argumento tampoco es convincente, porque las embarcaciones escandinavas eran embarcaciones de cuero, que se manejaban casi exclusivamente con canaletas, utilizando la vela solamente cuando los vientos lo permitían, pues, ante la falta de quilla y orza, no podían navegar contra viento. Además, el tipo de vela que utilizaban está siendo aún tema de un interesante debate, ya que es muy probable que sus velas fueran circulares, construidas sobre un bastidor de mimbres; un tipo de vela que generalmente se viene interpretando en los petroglifos como representaciones del disco solar. Es esta una investigación que me viene preocupando desde hace unos años, y que estuve a punto de comprobar en la realidad con motivo de la

(5) Ver P. V. GLOB: *Helleristninger i Danmark*. Copenhagen, 1969. Pág. 179.

(6) SVERRE MARSTRANDER: *Østfolds Jordbruksristninger Skjeborg*. Oslo, 1963. Página 89.

(Pasa a la pág. 10)

# LOS BARCOS SOLARES

(Viene de la pág. 9)

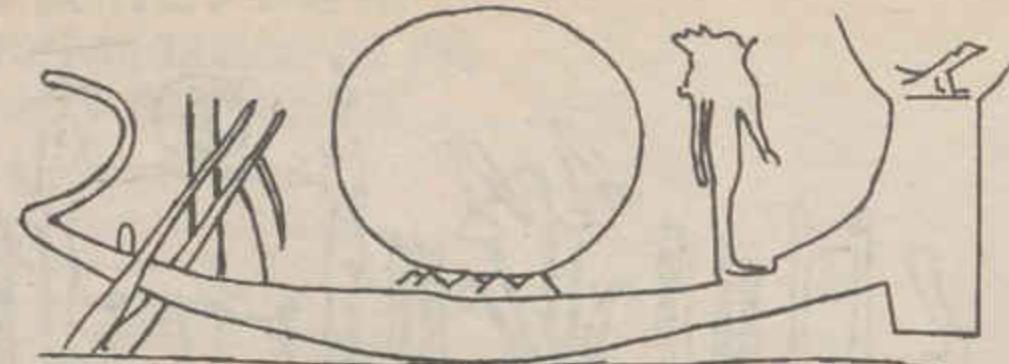
expedición Breogán, aunque por dificultades de todo tipo, esta interesante experiencia de arqueología náutica experimental no se pudo realizar todavía. Una vela circular, rígida, pero orientable igual que un timón, probablemente disminuiría la deriva de las embarcaciones de cuero. La idea debo confesar que no es mía, sino del National Maritime Museum (Greenwich), el cual había aconsejado a su representante británico, tripulante de la 'Breogán', que realizáramos esta experiencia de la vela circular. Algun día aclararemos esta incógnita. Tengo que mencionar también aquí la existencia de un petroglifo descubierto en Villeneuve-sur-Fère (Abri du Bois de Chinchy) (7) en el que se ve claramente la vela de una embarcación de la Edad del Bronce. La representación es tan clara, que no ofrece dudas sobre su significado; parece ilógico interpretarla como un símbolo solar. Andreas M. Hansen opinaba a principios de siglo que la semejanza de las embarcaciones de los petroglifos escandinavos con las antiguas naves del Mediterráneo oriental era debida a las navegaciones efectuadas por éstas desde el mar Negro, y siguiendo el cauce de los ríos, hasta Escandinavia. Cosa que, personalmente, me parece más difícil que efectuar la navegación por el Atlántico (8). Tan difícil como la posibilidad de que hubieran existido durante la Edad del Bronce relaciones marítimas a lo largo de la costa de Siberia con el Pacífico occidental, según señala J. Hornell en su discutido pero excelente trabajo sobre la primitiva construcción naval escandinava y la de Oceanía (9).

La creencia en la nave solar como vehículo de este astro durante su desplazamiento celeste debe estudiarse también en relación con la práctica religiosa, que consistía en realizar enterramientos en embarcaciones, o en tumbas que imitaban la forma de una nave, e igualmente en depositar junto al cadáver modelos de embarcaciones o representaciones de ellas en petroglifos, con las que se suponía que se podía fa-

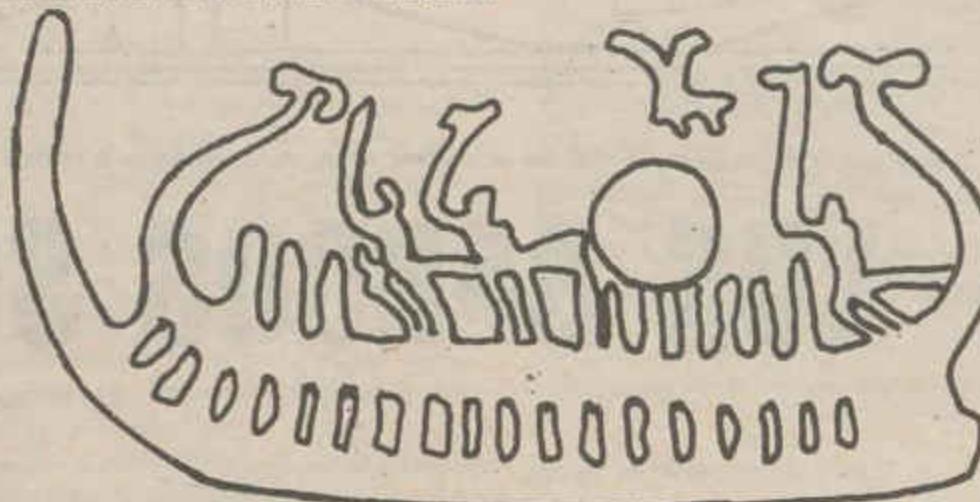
(7) M. ROGER AGACHE: *Informations Archéologique*. Gallia Prehistoie, 6. 1963. 177.

(8) A. M. HANSEN: *Om Helleristningerne. Foreninger till norske Fortidsminnesmærkers Bevaring*. Aarsberetning for 1908. Kristiania, 1909.

(9) JAMES HORNELL: *Constructional Parallels in Scandinavian and Oceanic Boat Construction*. The Mariner's Mirror. Vol. 21. 1935.



Barca solar. XIX dinastía. Museo del Louvre.



Bohuslän. Embarcación solar.

cilitar el viaje al otro mundo (10). Esta práctica funeraria era frecuente no sólo en el área mediterránea, sino también en la costa atlántica europea (11); el ejemplo más antiguo quizás sean las representaciones de embarcaciones en los petroglifos de Mané Lud, Morbihan, ampliamente estudiados por mí en otro trabajo (12) en relación con las embarcaciones de cuero. En Escandinavia, la costumbre de los enterramientos en embarcaciones, algunos de los cuales se remontan a la Edad del Bronce,

(10) L. V. GRINSELL: *The Boat of the Dead in the Bronze Age*. Antiquity. Vol. 15. 1941. Ver también THOMAS, E. *Solar barks prow*. Journal of Egyptian Archaeology. 42. Págs. 67-79. LEIBOVITCH, JOSEPH: *Modèles des barques funéraires au Musée Maritime de Haifa*. The Maritime Museum Haifa Sefunin, II. 1967-8. Páginas 9-16.

(11) M. MOLLER-WILLE: *Boat-graves in northern Europe*. The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration. Vol. 3. Núm. 2. 1974. KERMODE, P. M. C.: *Ship-burial in the Isle of Man*. The Antiquary Journal. Vol. X. 1930. Págs. 126-133.

(12) F. ALONSO ROMERO: *Relaciones atlánticas prehistóricas entre Galicia y las islas británicas y medios de navegación*. Ediciones Castrelos. Vigo, 1976.

(13) L. V. GRINSELL, op. cit. Pág. 362.

(14) F. ALONSO ROMERO, op. cit.

(15) L. V. GRINSELL, op. cit. Pág. 369.

alcanzó posiblemente su máximo esplendor durante la expansión vikinga. Pero en Egipto, ya desde la sexta dinastía en adelante, se venía realizando esta costumbre funeraria, sobre todo durante la época comprendida entre 1600 y 1200 a. d. C. (13). No parece muy probable que en Escandinavia se siguiera la misma costumbre funeraria que en Egipto debido a una influencia indirecta por medio de otras culturas. Los argumentos más fuertes a favor de esta opinión son precisamente las embarcaciones que se asemejan de una forma extraordinaria. Esta semejanza hay que extenderla también a las naves de los petroglifos bretones y a los grabados de naves más antiguos del petroglifo de Borna (Galicia) (14). Por otra parte, la semejanza es demasiado grande como para que podamos pensar que fue obra del azar. L. V. Grinsell, con respecto a la costumbre de los enterramientos en naves, opina que probablemente se deba a influencia egipcia indirecta, a través de navegantes del Egeo (15). Las relaciones del Egeo con las islas británicas han sido ya ampliamente estu-

dias y demostradas. No es de extrañar, por lo tanto, que navegantes del Egeo hubieran llegado hasta Escandinavia. Pero en los años de la hegemonía micénica, las embarcaciones que navegaban por el Mediterráneo ya no se parecían a los antiguos barcos de papiro de los egipcios que habían llegado hasta el Atlántico y que podían resistir enormes navegaciones, como demostró recientemente Thor Heyerdahl con su famosa balsa "Ra", con la que intentó hacer ver a todo el mundo la posibilidad de que los egipcios hubieran llegado a América. Si la difusión de los pueblos neolíticos hacia las costas occidentales europeas se hizo por mar, partiendo del Este del Mediterráneo, es evidente que el tipo de embarcación que utilizaron fue la de papiro. Opino esto, como ya mencioné hace unos años (16), por exclusión de las embarcaciones de planchas de madera (fuera de los conocimientos de la tecnología naval de esa época) y porque los grabados de embarcaciones más antiguos que se conocen, los del Sur de Egipto y de Nubia, representan embarcaciones de papiro. Ahora bien, aunque podamos suponer que las primeras embarcaciones mediterráneas que llegaron a Escandinavia procedían de Egipto —quizás en busca de metales o de ámbar, o quizás, simplemente, por un impulso religioso que les llevaba a seguir la ruta del Sol—, las embarcaciones que se representaron en los petroglifos escandinavos de la Edad del Bronce ya no eran de papiro, sino de cuero. La razón es obvia ante la falta de papiro en esas latitudes. Conservándose únicamente la forma y apariencia externa de las antiguas naves de papiro en las naves de cuero que construirían las generaciones posteriores de escandinavos. Algo parecido dijo Heyerdahl con respecto a las balsas de juncos del lago Titicaca. No debemos, por lo tanto, sorprendernos ante mi afirmación de que los egipcios llegaron hasta Escandinavia. Más difícil era dar la vuelta a África, y también lo hicieron (17).

(16) F. ALONSO ROMERO, op. cit.

(17) Sobre las embarcaciones de papiro ver BOWEN, RICHARD LEBARON: *Primitive watercraft of Arabia*. American Neptune, XII. 1952. Págs. 186-221. Idem, *Reed-bundle of Lake Tana, Abyssinia*. The Mariner's Mirror, XXI. 1935. Pág. 91. HORNBLOWER, G. D. *Reed-floats in modern Egypt*. Journal of Egyptian Archaeology, XVII. 1931. Págs. 53-4. HORNELL, JAMES: *The frameless boats of the Middle Nile*. The Mariner's Mirror, XXV. 1939. Págs. 17-432. The Mariner's Mirror, XXVI. 1940. Págs. 125-155. Sobre las embarcaciones de juncos del lago Titicaca ver BRINDLEY, HAROLD HULME: *The sailing balsa of Lake Titicaca and other reed-bundle craft*. The Mariner's Mirror, XVII. Págs. 7-19. BROWN, D. G. M.: *Round Lake Titicaca*. Blue Peter, IV. 1924. Págs. 366-8. THOR HEYERDAHL: *The Ra Expeditions*. Allen and Unwin. London, 1971.

## NOTAS

1. La influencia de las embarcaciones egipcias en las técnicas de construcción naval de otros pueblos del Mediterráneo, se puede atestiguar gráficamente por lo menos desde el año 1500 a. C. gracias al descubrimiento de las pinturas de Thera, realizado en 1972 por Spyridon Marinatos. En estas pinturas se ven varias embarcaciones de elevadas proas y popas, impulsadas por canaletas al estilo egipcio. Se gobernaban con espaldillas. Los diseños de algunas recuerdan igualmente algunos de los tipos de embarcaciones de los grabados de Nubia. (Ver, Lionel Casson. *Bronze Age ships. The evidence of the Thera wall paintings* (International Journal of Nautical Archaeology, vol. 4. 1975. Págs. 3-10.)

Paul Johnston hace evidente la sorprendente semejanza entre una de las principales embarcaciones de Thera y la embarcación portuguesa denominada *xavega*, todavía en uso (P. JOHNSTONE, *A Minoan naval triumph* (International Journal of Nautical Archaeology, vol. 5. 1976. Pág. 291).

2. En la zona de Wadi Hammamat, camino natural que comunica el mar Rojo con el Nilo es donde se encuentran la mayoría de los grabados que representan embarcaciones prehistóricas. Generalmente se clasifican en dos tipos:

A) De proas y popas curvadas en forma de cuello de cisne. Que se consideran propiamente egipcias.

B) Embarcaciones cuadradas, o de elevadas proas y popas. Que se cree que procedían de Mesopotamia. Y se fechan en el cuarto milenio. Sobre los grabados de embarcaciones prehistóricas ver:

WINKLER, HANS A.: *Rock-Drawings of Southern Upper Egypt* (London, 1938-9).

J. H. DUNBAR: *The Rock-Pictures of Lower-Nubia* (El Cairo. Government Press 1941).

MARTIN ALMAGRO: *Estudios de arte rupestre nubio* (Dirección General de Bellas Artes. Madrid, 1968).

3. El petroglifo de Borna, a pesar de haber sido repicado en época probablemente medieval, sobre todo la nave central cuadrada que yo comparo con las naves mesopotámicas de los grabados de Nubia, y que ha dado lugar a especulaciones sobre su fecha, sin base suficiente para rebatir mi teoría de que en dicho petroglifo están representadas embarcaciones de la Edad del Bronce, tiene, sin embargo, varias embarcaciones de tipo escandinavo que no presentan trazas de haber sido repicadas en otra época que no fuera la Edad del Bronce, por lo que constituye, mientras no aparezcan más representaciones de embarcaciones primitivas, el testimonio más valioso que existe sobre las naves que durante la Edad del Bronce, y muy probablemente antes, navegaban por las costas del Noroeste de la Península Ibérica. (Ver F. ALONSO ROMERO, op. cit.)

4. Otro dato más a favor de la tesis expuesta en este artículo lo constituye la decoración de las naves predinásticas. Existen razones de tipo religioso y guerrero para decorar las proas con cabeza de animal. La cabeza de dragón que llevaban las embarcaciones vikingas tenían la función de asustar a los espíritus guardianes de la costa cuando las naves se acercaban a tierra en sus correrías por el Atlántico. Esta práctica se conservó durante muchos siglos, siendo frecuente aún en el siglo pasado el ver mascarones de proa con forma de animal o monstruo. Incluso en nuestros días algunas embarcaciones portuguesas, como el *aveiro*, van adornadas con una especie de escoba o flecos en la parte superior de la proa. Esta costumbre tiene su origen precisamente en las embarcaciones de Edad del Bronce que surcaron las aguas del Atlántico con sus proas adornadas con cabeza de animal, quizá de caballos con largas crines que ondeaban al viento o, lo que es más trágico, cabelleras humanas. (Ver T. C. LETHBRIDGE: *Boats and Boatmen*. Thames and Hudson. London, 1952. Pág. 65.)

En la embarcación predinástica de la figura VI se observan dos mascarones con grandes flecos muy semejantes a los representados en la nave escandinava de la figura VII. El origen de este tipo de decoración de proas y popas debemos buscarlo en el Este del Mediterráneo, y por lo tanto, en relación con los viajes de los pueblos que desde esa zona se aventuraron por el océa-

no Atlántico, y llevaron sus creencias, como la de la barca solar. Esto, naturalmente, no quiere decir que fueran embarcaciones semejantes a las mesopotámicas del cuarto milenio, o las egipcias, las llevaron a los constructores de megalitos desde Galicia a Bretaña y a las islas Británicas. Pero si creo en una evolución de los medios de navegación y, por consiguiente, debo suponer, a la vista de todo lo aquí expuesto, que las naves de la Edad del Bronce que surcaron las costas occidentales europeas tuvieron como antecedentes a las embarcaciones predinásticas. Esta teoría ya la expuse en 1976 en mi trabajo *Relaciones atlánticas*, op. cit. Pág. 111.

5. Los argumentos principales en favor de la suposición de que las antiguas embarcaciones prehistóricas eran de papiro son los siguientes:

1. Para la construcción de embarcaciones con planchas de madera se necesitaban unos medios técnicos y unos conocimientos de construcción naval de los que se carecía en esa época.

2. La madera en Egipto era muy escasa ante la falta casi total de arbolado.

3. Para la construcción de las embarcaciones de papiro no eran imprescindibles los instrumentos de metal, ya que también con cuchillos de piedra se podían cortar papiros.

4. En la actualidad aún se continúan construyendo en Egipto embarcaciones de papiro.

## Vigo

### LA EXPLOSION EN EL MUELLE OCASIONO DAÑOS POR VALOR DE MAS DE OCHO MILLONES

VIGO.—Entre ocho y diez millones de pesetas se estiman los daños causados por las explosiones registradas en el muelle transversal vigués y que destruyeron totalmente seis vehículos Citroën, dañaron de importancia a otros 32 y produjeron pequeños desperfectos en 13 más.

Los cuatro artefactos fueron fabricados con una cantidad aproximada de cinco kilos de goma-2 cada uno de ellos. Las cargas explosivas, así como los temporizadores que las activaban, habían sido preparadas en cuatro latas metálicas de aceite de coche y cuatro latas de gasolina.

Según la versión policial, a unos 15 metros del lugar donde se produjo la primera explosión, fue descubierta otra carga, que explosionó antes de que pudiera ser desactivada por los especialistas. Del mismo modo —se señala— hicieron explosión, minutos más tarde, otros dos artefactos de similares características.

Funcionarios del Cuerpo Superior de Policía llevan a cabo activas gestiones en orden a esclarecer los hechos, sobre cuya autoría únicamente se sabe de una llamada telefónica realizada por una voz masculina a Radio Vigo reivindicando el atentado para el grupo Loita Armada Revolucionaria (LAR). ■



## La Coruña

### PERECIERON DOS TRIPULANTES EN EL HUNDIMIENTO DEL "RANDI DANIA"

LA CORUÑA.—El "Randi Dania", buque danés de 800 toneladas, se hundió el 17 de octubre frente a las costas gallegas, a diez millas de cabo Prior. En el naufragio perecieron dos de los seis tripulantes del buque, tres de ellos se salvaron en una balsa y el capitán fue rescatado, tras permanecer cinco horas en el mar.

Según explicó el capitán Henwing, el "Randi Dania" se dirigía desde el puerto de Bilbao a Leixoes (Portugal), con un cargamento de cola envasada en bidones de plástico. A consecuencia del movimiento del barco, algunos bidones de la parte inferior de la bodega rompieron y desmoronaron los demás, por lo que el barco perdió la estabilidad, comenzó a escorar, hasta quedar con la quilla al aire, y se hundió en cinco o seis minutos.

El capitán Henwing mandó un SOS por radio y dio su posición, que fue recogida por la radio costera de Eiris, en La Coruña. Dos helicópteros iniciaron la busca y rastrearon el mar en una zona situada a 35 millas de la costa. Los seis tripulantes del buque consiguieron abandonarlo antes de que se hundiera, pero sólo tres pudieron alcanzar la balsa salvavidas.

Los tres naufragos que se salvaron a bordo de la balsa vieron pasar un barco de unas 10.000 toneladas, a dos millas de distancia, y lanzaron una bengala de socorro. El barco les contestó con la sirena, pero no les prestó auxilio.

Los tres tripulantes de la balsa fueron recogidos por un helicóptero "Puma" del Servicio Aéreo de Rescate, y el capitán, por un helicóptero "Alouette".

Poco después, una lancha de la Cruz Roja del Mar recogió los cadáveres de los dos tripulantes. El capitán manifestó su sorpresa por la muerte del cocinero y el primer oficial, debido a que ambos tenían sus chalecos salvavidas puestos.

Los supervivientes salieron al día siguiente con destino a Dinamarca. El capitán Henwing elogió el comportamiento de las dotaciones del Ejército del Aire que intervinieron en el salvamento. ■

### AMARRES POR LA PROHIBICION DEL "CAN"

VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra).—Unas cuarenta embarcaciones con base en el puerto de Cambados, destinadas habitualmente a marisquear con las artes del "can", se concentraron recientemente en el muelle de pasajeros de Villagarcía, como protesta por no haberseles permitido faenar en las proximidades de la isla de Salvora.

Asimismo, los mariscadores acudieron a las autoridades de Marina a entregar la documentación de sus barcos, que dejaron amarrados. ■

VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra).—Mariscadoras con sus capturas de berberecho poco después de abrirse la veda. Los problemas, sin embargo, han surgido este año por el lado económico, ya que se ha pretendido pagarles cantidades inferiores a las percibidas por su venta el pasado año.

### MAS DE QUINCE MIL MARISCADORES EN LA CAMPAÑA DEL BERBERECHO

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—Más de 15.000 mariscadores participaron, entre las modalidades de "a pie" y "a flote", en la campaña del berberecho que se inició el 1 de octubre en las rías de Noia y Arosa. Fueron utilizados un total de 5.000 barcos y se extrajeron unos 800.000 kilos, según datos facilitados por las distintas Cofradías de Pescadores de ambas rías.

La cosecha del berberecho se presenta buena. La cotización media fue de 160 pesetas kilo.

No se tienen noticias de que se hayan producido incidentes entre los mariscadores "a flote", a pesar de que algunos barcos acudieron a mariscar en aguas que no les correspondía. En el puerto del Freixo, la zona de marisqueo estuvo vigilada por dos buques de la Marina de guerra española, lanchas de la Comandancia de Marina y Guardia Civil.

La primera recogida de molusco se efectuó "a pie" de dos a tres de la madrugada, aprovechando la marea baja, y de ocho a diez trabajaron los mariscadores "a flote". Nuevamente sobre las dos de la tarde, en marea baja, trabajaron en las playas miles de mariscadores —muchos ocasionales—.

### FIEBRES TIFOIDEAS EN EL SUR DE PONTEVEDRA

SANTIAGO DE COMPOSTELA (La Coruña).—El consumo de berberecho y mejillón crudos en período de veda y el agua de bebida han sido los mecanismos de transmisión del brote de fiebres tifoideas declarado en la zona Sur de Pontevedra en los últimos días del pasado mes de agosto.

Desde entonces se han detectado 253 casos en los municipios de Mondariz, Las Nieves, Puenteáreas, Redondela, Poio, Tuy, Salvatierra de Miño y Vigo, pero el número total de casos ha descendido actualmente a 137, según informa la Consellería de Sanidad y Seguridad Social de la Xunta de Galicia.

Los gérmenes del brote han sido identificados como tifico Ebbert y paratifico A, pero la situación no se considera preocupante ni puede calificarse de epidemia, según la Dirección General de Sanidad de la Xunta.

La Consellería de Sanidad, que asumió las competencias en la materia el 1 de octubre, dirige la acción sanitaria que se está llevando a cabo e informará ampliamente del tema para asegurar la tranquilidad de la población afectada. ■

Concretamente en la ría de Noia, según datos facilitados por la Cofradía de San Bartolomé, se concedieron licencias para esta campaña a los siguientes puertos: Puerto del Son, 130 barcos, con 342 tripulantes y 1.400 carnets para marisqueo "a pie"; Portosín, 100 barcos y 220 tripulantes; Muros, 250 barcos y 420 tripulantes, y Noia, 800 barcos y 1.600 tripulantes, y 450 de "a pie". Aunque, según otras fuentes consultadas, estas cifras realmente podrían duplicarse, ya que hay muchos mariscadores ocasionales y sin licencia alguna para este trabajo.

De la ría de Arosa se dispone de los siguientes datos: O Grove, 3.000 mariscadores "a pie" y 60 barcos, que actúan en otros puertos: Rianxo, 100 barcos y 250 mariscadores; Ribeira, gran afluencia en la zona de Insua. Trabajaron unas 100 "dornas" dedicadas a la sustracción de almeja y se estima que se ofrecieron en lonja unos 17.000 kilos por valor aproximado de unos diez millones de pesetas.

Por último, faenaron mariscadores en Carril, Cambados, isla de Arosa, Puebla del Caramiñal y del mismo modo en el cabo de Criuz. ■

### ESTUDIO DE LAS COSTAS GALLEGAS Y CANTABRAS

El buque oceanográfico español "Cornide de Saavedra" ha comenzado una campaña oceanográfica en dos fases, patrocinada por el Instituto Español de Oceanografía.

Los trabajos están dirigidos por el profesor Javier Pereiro, con un equipo de 13 biólogos a bordo. El objetivo de la campaña es realizar un estudio sobre la población de merluza en la plataforma continental gallega y en la cantábrica.

La primera fase tendrá una duración de diez días y abarcará desde el cabo Finisterre hasta el cabo Silleiro. Su fin es determinar el "reclutamiento" (o entrada de nuevos individuos) de la especie de merluza en los bancos controlados.

La segunda fase se realizará desde el cabo Estaca de Vares hasta Biarritz (Francia). Además de determinar los "stocks" de merluza, analizará la evolución de otras especies de las pesquerías de esa zona.

Según los últimos acuerdos del Consejo Internacional para la Exploración del Mar en la zona 9-A (costa gallega), el rendimiento máximo sostenible respecto a la merluza para 1980 fue fijado en 8.500 toneladas.

Sin embargo, según los científicos, se está observando una degeneración progresiva en los bancos de merluza, debido a la sobre pesca. ■

## Santiago de Compostela (La Coruña)

### NAVIERA CONDENADA A READMITIR MARINEROS DEL "MAVICUSA"

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—La naviera Galgo Fer. S. A. ha sido condenada a readmitir a tres marineros del pesquero "Mavicusa", que el 23 de enero pasado fueron apresados en la ciudad marroquí de Dajla (antigua Villa Cisneros), donde permanecieron hasta el 13 de agosto, fecha en la que fueron puestos en libertad.

Los tripulantes, Pablo Bernardo Montouse, José A. Patiño Fontañá y Emilio Fernández Monroy, al quedar en libertad no fueron admitidos en sus puestos de trabajo, por lo que recurrieron a la Magistratura.

El Tribunal de la Magistratura Provincial de Trabajo de La Coruña número 1, ha dictado sentencia condenando a la naviera a la readmisión de los tres marineros y, en el caso de que no se produzca ésta, les abone, en concepto de indemnización, cantidades que oscilan entre las 124.000 y 57.000 pesetas, así como los salarios de tramitación.

En fecha próxima, los citados marineros presentarán una nueva demanda en reclamación de salarios, concepto por el que reclaman una cantidad global de más de ochocientas mil pesetas. ■

## El Ferrol (La Coruña)

### BUQUES CUBANOS A REVISIÓN

EL FERROL.—Dos buques tipo "Cartago" de la República de Cuba llegarán a El Ferrol para las revisiones anuales, a efectuar en la factoría de Bazán.

En primer lugar llegará el "Pino del Agua" y posteriormente "Las Coloradas". Ambos buques desplazan 15.000 toneladas. ■

## Cillero (Lugo)

### INCENDIO DEL "PLAYA DE ARICHACHU": UN DESAPARECIDO

CILLERO (Lugo).—Ramiro Fernández Goás, de treinta y dos años, casado, con un hijo, vecino de San Ciprián-Bella Vista, tripulante del pesquero "Playa de Arichachu", con base en este puerto, desapareció a la altura del cabo San Vicente, al Sur de Portugal, a poco de haber abandonado el barco a bordo de una balsa en compañía de los otros catorce tripulantes, después de que se hubiese incendiado la unidad pesquera, por motivos que todavía se desconocen, durante la noche del 30 de septiembre al 1 de octubre.

El resto de la tripulación fue recogida por el "Gran Cruz de Mayo", también con base en este puerto, y que faenaba en las inmediaciones del barco siniestrado.

El "Playa de Arichachu", de 26,50 metros de eslora y construido en el año 1963, había sido adquirido en 1977 por el armador José Antonio Pérez Bouza, que a la vez era su patrón. Se trataba en realidad de un bonitero, pero, debido a que la costa estaba resultando mala, se dedicaba en la actualidad a la captura del pez espada y del marrano. Había partido de esta localidad el pasado mes de agosto, aunque el tripulante desaparecido embarcara tan sólo dos días antes del accidente.

Sobre la desaparición de Ramiro Fernández Goás hay dos versiones. Una indica que desapareció en el mar al volcar la balsa, y otra que fue arrebatado por una ola. Su cadáver no pudo ser recuperado. ■

### PORTUGAL MULTA AL PESQUERO GALLEGO "NUEVO GOLONDRINA"

SAN SEBASTIÁN.—El pesquero gallego "Nuevo Golondrina", que fue apresado por una lancha patrullera portuguesa y conducido al puerto de la isla de Orda, en las Azores, ha sido sancionado con una multa de 1.600.000 pesetas, según ha informado Onda Pesquera.

Asimismo, las mismas fuentes han comunicado que se ha efectuado el pago de la citada multa, por lo que se espera que sea puesto en libertad el barco. ■

### HUNDIDO UN BARCO CONTRABANDISTA

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—Una embarcación, cuya nacionalidad se desconoce, se hundió a unas seis millas de la isla de Sálvora y, según todos los indicios, se estima que pudiera tratarse de un barco que se dedicaba al contrabando, delito muy común en las costas gallegas, especialmente de tabaco rubio y bebidas alcohólicas. Por otra parte, la segunda razón por la que se sospecha que se trata de la entrada ilegal de algún producto, es el hecho de que su tripulación huyó en una lancha tipo "Zodiac", dotada de un motor de cincuenta

caballos y que, una vez llegados a tierra, desaparecieron sin presentarse, como es preceptivo, a las autoridades marítimas.

Sobre las tres y cinco del sábado 27, la radio costera de Vigo recibió una llamada de socorro en la que se comunicó que el barco se estaba hundiéndose, ya que entraba agua por la caña del timón. Ante la llamada de emergencia, varios buques se acercaron a la zona, abandonando sus faenas de pesca, y no encontraron a ninguno de sus ocupantes.

Uno de los pesqueros llegó a hablar con la tripulación, que constaba sólo de dos hombres, y éstos le preguntaron por su localización, para alejarse posteriormente sin dar explicaciones. ■

### LA INTERFEDERATIVA DEL CANTÁBRICO HA FIJADO LOS PRECIOS PARA LA PRÓXIMA CAMPAÑA

BILBAO.—La Comisión Interfederativa del Cantábrico ha fijado ya los topes y precios de capturas para la próxima campaña de "cerco", que se iniciará el próximo 31 de este mes de octubre y finalizará el 28 de febrero.

En la última reunión celebrada por la Interfederativa del Cantábrico se fijaron los topes de capturas, acordados para la anchoa, caballa y verdel en 6.000, 10.000 y 12.000 kilos, respectivamente. En cuanto a los mínimos acordados para estas especies, se establecen en 60 pesetas para la caballa grande y pequeña, respectivamente, y 15 para el verdel. Las especies destinadas a la congelación, fresco y fábrica se cotizan a 10 pesetas a granel.

Por otra parte, la Interfederativa decidió asimismo que las embarcaciones no podrán hacerse a la mar el domingo y la salida al mar el lunes se hará a partir de las doce horas. La última venta se hará a las doce de la noche del viernes para todas las especies. ■

### EL CONFLICTO DE LOS MERLUCEROS. EN DIFÍCIL SALIDA

BILBAO.—El conflicto que afecta a los merluceros de Fuenterrabía, que tropiezan con numerosas dificultades para faenar en las cercanas aguas francesas, tiene una difícil salida, ya que los pescadores vasco-franceses no quieren que los vasco-españoles pesquen en sus aguas.

La flota merlucera de Fuenterrabía, integrada por sesenta y un barcos, sólo dispone de 29 licencias rotativas. Esto suscita numerosos problemas, el más importante el del paro. Por otra parte, desde 1977, los franceses han apresado a numerosos barcos de Ondárroa, algunos de ellos más de una vez. En total han sido ochenta y cinco los apresamientos.

En relación con este tema, el presidente de los merluceros de Fuenterrabía, Juan Etxaburu, ha señalado que están hartos. "Mientras no haya apresamientos, la gente aguantará —ha comentado—. Pero si en las próximas negociaciones entre Gobiernos no se obtiene nada o si hay otro apresamiento, la gente se hartará y esto estallará de alguna manera".

Respecto al Gobierno español, Juan Etxaburu señala: "Hace lo que puede, pero quiere entrar en la CEE y para eso hay que sacrificar a alguien. Nosotros somos un sector minoritario...". Y sobre el Gobierno francés, manifiesta: "Ya sabemos cómo es y de qué pie cojea...".

El presidente de los merluceros de Fuenterrabía vuelve a reflejar el estado de ánimo de estos pescadores con la siguiente frase: "Si no entramos en el Mercado Común y si esto sigue sin arreglarse, un día nos hartamos, cerramos los puertos y aquí no entra ni una gota del pescado francés..."

La versión de la otra parte, la francesa, es optimista. El presidente del Sindicato de Mareantes de San Juan de Luz, en el país vasco-francés, ha comentado: "Ahora vivimos muy bien. Las capturas se han triplicado desde que se acabaron los problemas de competencia con España".

Y ha sido tajante en el mantenimiento de la postura francesa respecto a los caladeros: "Si fuera por nosotros, ningún español entraría en la fosa de Cap Breton". ■

### INTENTAN RESCATAR AL BONITERO "JOSE ANTONIO BERRIA"

FUENTERRABIA (Guipúzcoa).—Se han reanudado en la playa de Tarnos, junto a Bayona (Francia), los trabajos para intentar recuperar el bonitero "José Antonio Berria", con base en Fuenterrabía (Guipúzcoa) y que encalló en dicho paraje de la costa vasco-francesa.

En el pesquero se han abierto varias vías de agua y los daños parecen importantes, hasta el punto de que los propietarios y el representante de la Mutua de Armadores de Guipúzcoa, a cuyo cargo está la indemnización del siniestro, opinan que es más rentable rescatar el motor y la máquina auxiliar y abandonar el casco.

Los tripulantes del pesquero, que resultaron ilesos en este accidente, quedarían acogidos al seguro de desempleo, al haber resultado afectados por el naufragio. ■

## Boliro

### MILES DE ANGUILAS MUERTAS EN LA DESEMBOCADURA DEL BREIRO

BOIRO (La Coruña).—Varios miles de anguilas aparecieron muertas en la desembocadura del río Breiro, próximo a la playa de Barraña, en el municipio de Boiro (La Coruña), por contaminación de sus aguas, probablemente a causa de vertidos residuales industriales.

Las anguilas se encuentran en las márgenes del río a lo largo de unos 500 metros. También aparecieron gran cantidad de peces muertos en la playa de Barraña, los cuales son devorados por las aves.

Los inspectores municipales, veterinario y farmacéutico, han realizado análisis y denunciaron el hecho. ■

## Ribadeo

### SE DRAGARA LA RIA

MADRID.—Diversos técnicos del Ministerio de Obras Públicas se han trasladado en las últimas semanas a Lugo para entrevistarse con las autoridades locales y dirigir los trabajos de dragar la ría de Ribadeo, situada al Norte de la provincia de Lugo y considerada como la más importante de Galicia.

Con estos trabajos, que se realizan periódicamente, se pretende aumentar el calado del puerto de Ribadeo. Con la arena obtenida de los trabajos de draga se llenará la llamada playa de los Bloques, una de las más frecuentadas de la zona. ■

## Santurce

### DOS MUERTOS EN ACCIDENTE LABORAL

BILBAO.—Dos trabajadores resultaron muertos en un accidente laboral en el puerto de Santurce. Se trata de Faustino Anchía y Ambrosio Utiarte.

Ambos se encontraban trabajando en una rampa, que se deslizó, los dos trabajadores cayeron al mar y perecieron ahogados.

El accidente se produjo cuando, por causas desconocidas, la rampa por la que los infortunados trabajadores procedían a la descarga de un barco, cedió y cayó al mar. Esta rampa, precisaron compañeros de los fallecidos, parece ser que estaba debilitada desde que en el mes de agosto un barco ruso chocó contra ella.

A raíz de este accidente, las actividades laborales del puerto de Bilbao están paralizadas. No obstante, la vuelta al trabajo está prevista, al haber llegado a un acuerdo ocho náviers y dos representantes de los trabajadores autónomos sobre la creación de un centro de distribución de mercancías.

## San Sebastián

### LA "ANCELLE" SIGUE APRESANDO BARCOS

SAN SEBASTIÁN.—El pesquero "Monte Udalaz", con base en el puerto de Pasajes (Guipúzcoa), fue apresado por la famosa patrullera francesa "Ancelle", a pesar de tener licencia para faenar en aguas comunitarias, según ha sabido EFE por medio de Onda Pesquera.

El capitán de dicho barco informó a Onda Pesquera que fue interceptado por la "Ancelle", cuyo máximo responsable obligó al pesquero a izar sus redes. Seguidamente, la tripulación de la patrullera francesa procedió a la medición de las artes de pesca, sin encontrar nada anormal.

Añadió el capitán del pesquero español que los tripulantes de la patrullera francesa inspeccionaron todas las dependencias del barco, sin su permiso ni autorización.

Al "Monte Udalaz" le fue sustraído el "roll" y el permiso de navegación, y fue obligado a dirigirse al puerto de Bayona.

El "Monte Udalaz" tiene una tripulación de quince personas y faenaba en aguas comunitarias, para lo que tiene el correspondiente permiso, cuando fue abordado por la "Ancelle", patrullera de la que no se tenían noticias desde hace bastante tiempo. Meses atrás se hizo famosa por sus múltiples apresamientos de pesqueros españoles. ■

# ES URGENTE LA ORDENACION DE LOS RECURSOS DEL MEDITERRANEO

- La evaluación de las especies y recursos, tema prioritario.
- Se vio la conveniencia de crear arrecifes artificiales y un mejor aprovechamiento de las lagunas.

**PALMA DE MALLORCA** (De nuestro enviado especial). — "España está muy interesada en no dañar la capacidad pesquera del mar Mediterráneo". Con estas palabras, el ministro de Transportes y Comunicaciones, don José Luis Álvarez, daba la bienvenida a esta ciudad a los participantes de la XV Reunión del Consejo General de Pesca del Mediterráneo, organismo internacional perteneciente a la FAO, y en el que están integrados los siguientes países: Argelia, Bulgaria, Chipre, Egipto, España, Francia, Grecia, Italia, Israel, Líbano, Líbia, Malta, Marruecos, Mónaco, Rumanía, Siria, Túnez, Turquía y Yugoslavia. Es decir, todos los países ribereños, excepto Rusia y Albania.

En el solemne acto de apertura, el ministro reafirmó la importancia pesquera de nuestro país y la importancia, no sólo comercial, sino cultural, del Mediterráneo. Resaltó, asimismo, la necesidad de contar con la colaboración de los pescadores si de verdad se quería conseguir poner en práctica los acuerdos de los científicos. Aludió también a las zonas sobreexplotadas, ofreciendo la colaboración española para todos aquellos planes que posibiliten no sólo las más altas capturas, sino las óptimas, aquellas que sean rentables al máximo y no contribuyan a la depreciación de los recursos naturales que ofrece el Mediterráneo.

A las palabras del señor Álvarez contestó el presidente del CGPM, señor Demetropoulos, manifestando que el CGPM fue el primer organismo oficial que realmente se ocupó de la problemática general del Mediterráneo (y por ende, del mar Negro), y que aunque se ha avanzado mucho en los estudios que se vienen realizando, aún queda mucho por hacer. "Por otra parte —dijo—, del tratamiento político, social y económico que se dé al tema global que plantea el Mediterráneo, depende el que las reservas pesqueras sean poco menos que ilimitadas".

## PRIMERO SE CELEBRO UN SIMPOSIO

Aun cuando la XV Reunión del Consejo General de Pesca del Mediterráneo se celebró del 22 al 26 de septiembre, las delegaciones de los distintos países del Consejo estuvieron trabajando antes en un simposio —del 18 al 20— sobre "Ordenación de los recursos de la zona litoral costera del Mediterráneo".

A lo largo de este simposio se abordaron todos los temas referentes al inventario de la zona litoral (criterios de definición, niveles de producción); explotación actual de los recursos; pesca litoral artesanal; pesquerías artificiales y aquacultura; ejemplos de zonas ordenadas; conflictos con otras actividades costeras (como en el caso de las industrias, urbanizaciones y turismo); nivel de contaminación, etc.

En este simposio tuvo especial interés la discusión sobre el aprovechamiento de las lagunas y su influencia en las zonas del litoral, así como la conveniencia de seguir —cara al futuro— trabajando sobre la aquacultura y los arrecifes artificiales. Se señaló en este sentido la necesidad de hacer un plan general para un mejor conocimiento de estos recursos y su integral aprovechamiento posterior.

También se pasó revista a los problemas que el aprovechamiento actual de estos recursos y los de la zona litoral tienen hoy, especificándose que éstos son de diverso origen: tecnológico, socio-económico y los derivados de la contraposición de intereses por actividades concurrentes (pesca y turismo, por ejemplo).

En relación con los temas anteriormente señalados se acordó que sería conveniente promover a nivel nacional y regional, para un mejor aprovechamiento de los recursos, verdaderos programas de investigación, concienciación y formación de personal especializado en zonas costeras.

## PROYECTO ELABORADO POR LA F. A. O.

Posteriormente al simposio, y tras el acto de inauguración del que anteriormente dábamos referencia, comenzó la XV Reunión del Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM). Consejo que durante cinco días pasó revista a los problemas que vienen afectando a dicho mar, y las soluciones que a nivel nacional, regional e internacional —y en todos los órdenes— deberían sugerirse a los Gobiernos participantes, a fin de salvar un mar y unos recursos que cada día aparecerán como más necesarios para el hombre.

En esos días se han estudiado un buen número de ponencias acerca de la aplicación de las reglamentaciones sobre las dimensiones de las mallas, del esfuerzo de pesca y del aprovechamiento de las pequeñas especies pelágicas.



El ministro de Transportes y Comunicaciones presidió la apertura de la reunión del XV Consejo General de Pesca del Mediterráneo. En la mesa presidencial aparece, a la derecha del ministro, el presidente del Consejo, señor Demetropoulos, y a su izquierda los señores Troadec, de la FAO; Alberti, presidente del Consell Interinsular de Baleares, y Aldasoro, subsecretario de Pesca.

Especialmente importante fue la discusión del proyecto elaborado por la FAO para el desarrollo y aprovechamiento de la pesca en el Mediterráneo; informe en el que se señala, expresamente, la necesidad de que los países costeros cooperen entre ellos para la racionalización de los recursos existentes.

## EQUILIBRAR LOS ESFUERZOS

Durante el desarrollo de las sesiones se puso de manifiesto que en los países industrializados la pesca está muy desarrollada y concentrada sobre algunas especies, lo que en algún caso —las demersales— ha significado poco menos que la esquilmación de los recursos. Sin embargo, las pelágicas están poco explotadas.

En el caso de los países en vías de industrialización se concluyó que la pesca de fondo se ha desarrollado poco y que, además, hay una considerable demanda de las especies pelágicas. Esto hace necesario —según se dijo— el encontrar la manera de equilibrar los esfuerzos a fin de cambiar esta situación. Y para conseguirlo se analizaron diversas maneras. Una —la más fácil de aplicar inmediatamente— sería controlar el sistema de licencias. También se estudió la conveniencia de que no se construyan más barcos pesqueros mientras no existan nuevos caladeros. En este sentido, la delegación española aportó nuestra positiva experiencia en cuanto a no construir nuevos barcos si previamente no se ha producido el desguace de otras embarcaciones, y a la limitación de la potencia de los pesqueros.

## LOS PESCADORES DEBEN APOYAR LAS MEDIDAS PROPUESTAS POR LOS CIENTÍFICOS

En lo que se refiere al proyecto de toda la región mediterránea presentado por la FAO se aludió a la necesidad de que los países miembros del CGPM presten su apoyo económico al mismo, así como que en su posterior desarrollo debería de contar, para ser eficaz, con la colaboración de los trabajadores de la mar de todos los países ribereños. A estos fines se dirige la conclusión alcanzada de reforzar las estructuras del Consejo General de Pesca del Mediterráneo.

Las perspectivas de la pesca en el Mediterráneo, según se discutió, pasan por afrontar con energía e inmediatamente la ordenación

del litoral, aunque ello suponga un ingente esfuerzo, dados los numerosos conflictos que en él se dan: por ejemplo, los intereses contrapuestos de la pesca de arrastre y de la artesanal. La solución para dicho problema ha de encontrarse mediante la asignación de caladeros para las distintas modalidades.

## CULTIVOS MARINOS

Tema importante, afrontado por el Consejo, fue el referente a los cultivos marinos.

En este campo se acordó sugerir a los distintos Gobiernos la conveniencia de apoyar la investigación y potenciar su desarrollo, así como la de crear arrecifes costeros y el mejor aprovechamiento de las lagunas, además de revalorizar las pequeñas especies pelágicas, a la par que reducir el coste de producción.

Otro punto de interés que acordó el Consejo, como tarea a desarrollar en los próximos dos años, es el de emprender campañas publicitarias encaminadas a cambiar el gusto de los consumidores de los países industrializados, que prefieren normalmente las especies demersales en detrimento de las pelágicas. De esa forma se conseguiría evitar las sobreexplotaciones y aprovechar mejor la totalidad de los recursos que ofrece el mar Mediterráneo, y se favorecería la creación de nuevas industrias conserveras.

## NUEVO PRESIDENTE

En el último día de sesiones, de este importante Consejo, se procedió a la elección de un nuevo presidente hasta la celebración de su próxima reunión dentro de dos años, y que se acordó celebrar en Chipre. El nombramiento recayó en Giovanni Bombace, director del Instituto de Tecnología Pesquera y del Consejo Nacional de la Riqueza de Italia. Asimismo se acordó otorgar la primera vicepresidencia a Yugoslavia y la segunda a Marruecos. ■ MAURO RODRIGUEZ.

(En el próximo número de HOJA DEL MAR publicaremos un amplio resumen del informe oficial del CGPM sobre esta XV Reunión, que pensamos tiene un considerable interés para nuestros lectores.)

# Perspectivas de las pesquerías en el Mediterráneo

Con anterioridad a 1940, el rendimiento anual de las pesquerías en el Mediterráneo y el mar Negro no superaba las 500.000 toneladas. Esta cifra se elevó a unas 700.000 toneladas durante la década de 1950. Hacia 1974, el citado rendimiento había alcanzado 1.300.000 toneladas; de ellas, 750.000 procedentes del Mediterráneo y el resto del mar Negro (véase tabla 1). Las referidas capturas representan una fracción insignificante (poco más de un 1,8 por 100) de los 70 millones de toneladas de pescado capturadas aquél año en todo el mundo. Su valor, por el contrario, es proporcionalmente mucho mayor: 700 millones de dólares USA, lo que equivale, aproximadamente, a un 5 por 100 del valor total de la captura mundial. Ello obedece a la elevada cotización del pescado del Mediterráneo (cinco veces superior al precio promedio mundial, o siete veces si sólo se tienen en cuenta las especies demersales —bentónicas—, que son las que gozan de mayor aceptación —véase la figura 1—, y a la que la demanda de peces bentónicos es siempre superior a la oferta).

Por otra parte, la pesca en el Mediterráneo no ha perdido nunca su carácter "artesano", por lo que proporciona un buen número de puestos de trabajo, tanto en el mar como en tierra firme. Esto pone de relieve la importancia que tiene dicha industria para la región. El Mediterráneo puede ser considerado, por lo tanto, como una de las regiones del mundo donde las pesquerías son más importantes, tanto por su aspecto social como económico.

El consumo de pescado en los países que bordean el Mediterráneo y el mar Negro aumentó de 2,7 a 3,7 millones de toneladas entre los años 1960 a 1972, en tanto que la población de dicha zona creció de 265 a 308 millones de habitantes. Se calcula que para 1985 dicha población habrá alcanzado la cifra de 380 millones de personas y que la demanda anual de pescado habrá aumentado a 5,5 millones de toneladas.

La producción de pescado en esta región no alcanza a satisfacer la demanda. En la actualidad, dos terceras partes del pescado que se consume en la región mediterránea procede de otros lugares, principalmente del Atlántico, en parte porque algunos países (España, Francia y Marruecos) también limitan con dicho océano, donde obtienen el mayor porcentaje de sus capturas; en parte porque varios países de la zona mediterránea (Egipto, España, Francia, Grecia, Israel y Italia) disponen de flotas para la pesca de altura, y también porque las importaciones representan alrededor de un 15 por 100 del consumo total.

Las citadas flotas pesqueras de altura, sin embargo, encuentran cada vez mayores dificultades. La mayoría de los países con costas al Atlántico están imponiendo severas limitaciones a las actividades pesqueras de otros países frente a sus costas; los bancos de fácil explotación disminuyen de año en año, al tiempo que aumentan ininterrumpidamente los costos de operación, sobre todo a causa del fuerte aumento del precio del combustible. De este modo disminuye también la rentabilidad de las flotas pesqueras de altura, obligando a sus propietarios a reconsiderar la posibilidad de limitar preferentemente sus actividades al Mediterráneo.

## PERSPECTIVAS DE DESARROLLO

### Situación actual de los efectivos

El Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), organismo intergubernamental creado en el seno de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), com-

(Pasa a la página siguiente)

# Perspectivas de las pesquerías en el Mediterráneo

(Viene de la página anterior)

prueba periódicamente la situación de los efectivos de especies del fondo o demersales y pelágicos o de superficie. Los datos así obtenidos permiten dictar normas reguladoras y trazar planes para el desarrollo de las pesquerías en esta zona. El objetivo del CGPM consiste en aumentar el rendimiento de la industria pesquera no sólo mediante los procedimientos convencionales, sino también por medio de la acuicultura.

Las conclusiones más recientes del Grupo de Trabajo del CGPM sobre la evaluación de las reservas y las estadísticas pesqueras pueden resumirse como sigue:

- Se considera que la mayoría de poblaciones de especies demersales distribuidas a lo largo de las costas septentrionales del Mediterráneo (véase tabla 2) han sido explotadas intensamente, por lo que se estima que sería más beneficioso dictar normas reguladoras encaminadas a mantener elevado el rendimiento y el índice de capturas que tratar de aumentar el esfuerzo de pesca.
- En muchos puntos de las costas meridionales del Mediterráneo, principalmente a lo largo de la mitad occidental, parece posible conseguir un moderado incremento en las capturas de especies demersales. Sin embargo, tales perspectivas, aunque muy halagüeñas si se tienen en cuenta los actuales niveles de rendimiento, resultan modestas en términos absolutos.
- Los efectivos pelágicos de aguas costeras (véase tabla 2) son, al parecer, susceptibles de una explotación más intensa y, de hecho, son las que ofrecen las mejores perspectivas de cara al desarrollo de la industria pesquera. Sin embargo, algunos efectivos determinados (sobre todo de la parte noroccidental del Mediterráneo) son objeto de capturas moderadas y, ocasionalmente, también intensivas.

Un factor que influye considerablemente en el menor aprovechamiento de las especies pelágicas es la dificultad que plantea su comercialización, ya que éstas gozan de menor aceptación que las especies demersales y su captura es ocasional. Esto origina unos máximos de desembarco en determinados momentos, con la consiguiente caída de los precios que perciben los pescadores. Hasta ahora, los canales de distribución y las instalaciones de procesamiento no han permitido ampliar la duración de las temporadas de pesca. Deberían hacerse tentativas en este sentido para que tanto los consumidores como los pescadores aprovechases mejor los efectivos de especies pelágicas, las cuales se estiman en un millón de toneladas, aproximadamente.

## La acuicultura

El Mediterráneo ofrece grandes posibilidades para la acuicultura en aguas salobres, ya que cuenta con una larga tradición en la cría de peces y mariscos, un clima propicio y un elevado número de consumidores en sus proximidades, a quienes gusta el pescado. Existe asimismo grandes sistemas de agua susceptibles de ser aprovechados.

En consideración de estas circunstancias, la acuicultura podría producir, a largo plazo, varios centenares de miles de toneladas de pescado, marisco y moluscos de alto precio. Existe, no obstante, múltiples limitaciones. La competencia en la explotación de las zonas costeras, los escasos conocimientos en materia de piscicultura intensiva, la falta de alimentos a precios económicos y la contaminación del agua siguen impidiendo que esta actividad se desarrolle en la medida de las posibilidades que ofrece el Mediterráneo.

## ALGUNAS SUGERENCIAS

Los problemas que plantea el fomento de las pesquerías y de la acuicultura en la región mediterránea constituyen, ante todo, como es lógico, un motivo de preocupación para los respectivos países, pero, evidentemente, requieren también una acción continua y coordinada a nivel regional. Las poblaciones de peces no respetan las fronteras nacionales, y las flotas pesqueras pueden trasladarse fácilmente de unas zonas a otras. Los problemas de mercado cuya solución, según se ha indicado, es de vital importancia para el óptimo aprovechamiento de las poblaciones pelágicas, también se plantean a nivel regional. Por último, y no por ello de menos importancia, subsisten los problemas, ya tradicionales, derivados de la degradación, tanto real como potencial, del ambiente marino. Es preciso, por lo tanto, abordar a nivel regional los problemas relativos a las pesquerías, los cuales tienen mucho en común entre un país y otro. El CGPM es, evidentemente, el organismo más indicado para ello. La mayoría de las iniciativas derivadas de la colaboración regional se deciden en dicho Consejo y se llevan a cabo bajo sus auspicios.

## Recopilación y análisis de datos

Para poder aprovechar al máximo las reservas pesqueras disponibles, ante todo hay que conocer sus características. Lo primero, por consiguiente, es recopilar y analizar la información relativa a la situación actual de los efectivos, para luego proponer una política que indique los pasos que deberán adoptarse. La puesta en práctica de las medidas pertinentes será la última etapa.

El Grupo de Trabajo del CGPM para la evaluación de los recursos y de las estadísticas pesqueras se está dedicando por entero a la primera de estas tareas, sometiendo sus conclusiones a la consideración del propio CGPM o de su Comité de Ordenación de los Recursos. De esta forma, los citados organismos pueden proponer medidas para la ordenación de los recursos, someterlas a la aprobación de los Gobiernos de los países miembros y supervisar su puesta en práctica.

A este respecto hay que señalar que en 1976 el CGPM asumió nuevas responsabilidades, principalmente en relación con la ordenación de las pesquerías. Actualmente, el CGPM se ocupa de elaborar, proponer y aplicar medidas encaminadas a la conservación y ordenación racional de los recursos (regularizando los métodos y equipos de pesca a utilizar, estipulando el tamaño mínimo que deben tener los peces capturados, estableciendo temporadas y zonas de pesca y de veda, regulando el volumen de capturas y el esfuerzo de pesca, etcétera).

## Recursos demersales

En febrero de 1976, el Comité de Ordenación de los Recursos del CGPM adoptó un texto que debería servir como pauta general para formular legislaciones nacionales sobre el tamaño de la apertura de malla y el montaje de las redes; asimismo, propuso prohibir el empleo de redes con menos de 40 mm. de apertura. Dicha recomendación fue sometida a los países miembros, quienes, oportunamente,

Tabla 1. Capturas totales (en toneladas métricas) en el mar Mediterráneo y el mar Negro, de todas las especies.

País	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Albania	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Argelia	18.400	18.860	21.591	19.700	18.200	23.200	24.234	23.695	28.336	31.204	35.708	37.581	35.122
Bulgaria	4.501	5.544	3.406	4.411	3.809	3.727	3.113	3.654	3.949	5.019	7.475	8.823	9.941
Chipre	721	1.118	949	983	1.354	1.385	1.428	1.258	1.314	1.440	1.177	920	1.051
Egipto	28.508	24.511	15.045	12.354	13.590	8.523	7.918	10.683	10.292	8.808	8.724	5.444	6.828
España	91.212	81.748	75.860	70.890	79.873	78.515	90.298	91.959	91.867	82.243	123.200	141.819	141.822
Francia	54.877	27.428	33.990	42.130	37.819	42.947	47.449	43.258	48.037	38.511	41.508	47.130	50.123
Francia de Gaza	—	—	—	—	—	3.676	3.768	3.734	3.345	4.409	4.173	3.772	4.035
Gibraltar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecia	52.183	52.335	51.524	52.091	54.844	60.348	45.520	47.157	54.000	61.900	40.300	40.300	40.300
Israel	2.708	2.912	2.788	2.825	3.288	2.808	3.067	3.377	3.958	3.908	3.301	3.200	2.800
Italia	283.040	294.453	308.340	300.993	297.120	304.913	320.454	321.265	349.168	334.947	384.001	351.981	354.458
Japón	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Líbano	2.000	2.300	2.500	1.800	2.500	3.000	2.300	1.900	1.800	2.400	2.400	1.200	1.200
Libia	800	2.700	3.100	3.900	5.000	10.400	5.500	5.700	2.400	2.900	3.807	3.057	3.087
Malta	1.200	1.300	1.500	1.800	1.300	1.300	700	800	1.484	2.104	978	1.505	1.552
Marruecos	6.580	8.307	9.528	7.902	10.583	9.927	10.655	13.802	17.425	19.885	20.438	14.547	25.908
Mónaco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumania	11.450	15.492	7.382	7.344	7.841	5.247	9.309	10.416	14.000	6.778	8.921	8.315	7.744
Siria	500	500	600	700	800	1.100	1.000	1.400	1.100	700	700	761	720
Túnez	21.300	22.800	25.700	33.000	27.500	29.300	24.088	26.589	19.103	8.854	33.750	42.515	42.515
Turquía	105.800	117.900	103.800	173.040	122.271	153.281	180.958	126.241	126.241	142.113	225.592	182.580	182.448
URSS	225.200	243.900	298.800	282.100	284.700	122.800	291.800	251.100	270.300	273.600	341.000	325.259	347.238
Yugoslavia	25.348	26.113	27.079	30.167	30.061	27.590	26.784	31.949	30.757	30.396	30.292	32.251	34.851
Total	938.108	954.018	933.462	1.051.531	989.728	938.184	1.084.805	1.023.937	1.062.038	1.064.184	1.321.304	1.257.888	1.244.749

## PERSPECTIVAS DE LAS PESQUERIAS

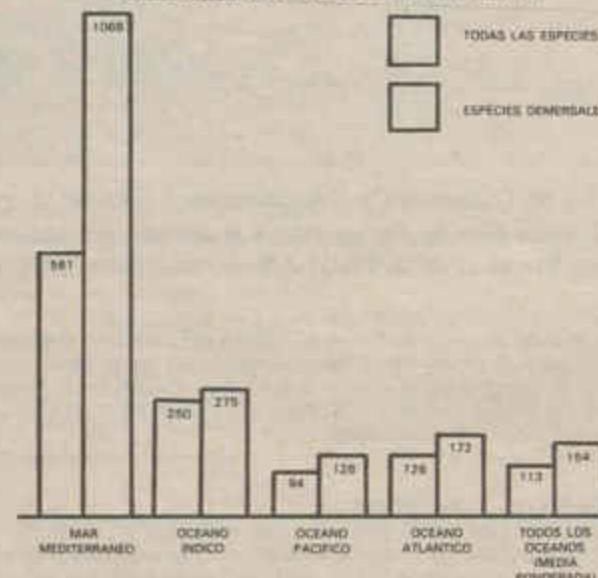


Figura 1. Valor medio unitario de las capturas realizadas (1970), en dólares USA/tonelada métrica (según datos facilitados por el Servicio de Economía y Desarrollo de la FAO).

informarán al Consejo sobre las medidas que han sido adoptadas para su puesta en práctica.

Sin embargo, se trata sólo de un primer paso en la limitación de la apertura de las mallas; paulatinamente habrá que ir adaptando este tipo de normas a las condiciones muy particulares que presenta la pesca en el Mediterráneo.

## Recursos pelágicos

En este terreno se ofrecen dos caminos a seguir simultáneamente: continuar la evaluación de los efectivos mediante el análisis de los datos estadísticos (según lo indicado anteriormente), y promover la investigación sobre elaboración y comercialización de las especies pelágicas.

## Efectos de la contaminación sobre los recursos vivos y en la pesca

Todavía no existen pruebas fehacientes de que la contaminación haya influido directamente en el tamaño de los efectivos existentes en alta mar, pero es indiscutible que dichos recursos se ven amenazados por la continua y creciente afluencia de residuos tóxicos al Mediterráneo, aunque no sea posible aún determinar con exactitud en qué momento empezará esto a resultar gravemente perjudicial o

bien intolerable. Conviene, por lo tanto, vigilar ciertos fenómenos cuya aparición es sintomática en los procesos de degradación del ambiente, al menos durante algún tiempo; como, por ejemplo, si el pescado o marisco se ve afectado en su sabor, olor o color, que le hacen impróprio para el consumo; el abandono de algunas zonas de pesca por los peces, etcétera.

Los cuatro proyectos piloto para el control de la presencia de metales y plaguicidas en los organismos marinos y sobre los efectos que producen las sustancias contaminantes en las poblaciones y ecosistemas marinos, que lleva a cabo la FAO (CGPM) dentro del marco del Plan de Acción para el Mediterráneo patrocinado por el PNUD, aportarán, sin duda, informaciones más precisas y valiosas sobre esta materia, dando las bases para un estudio más detallado de los efectos de la contaminación sobre los efectivos de peces.

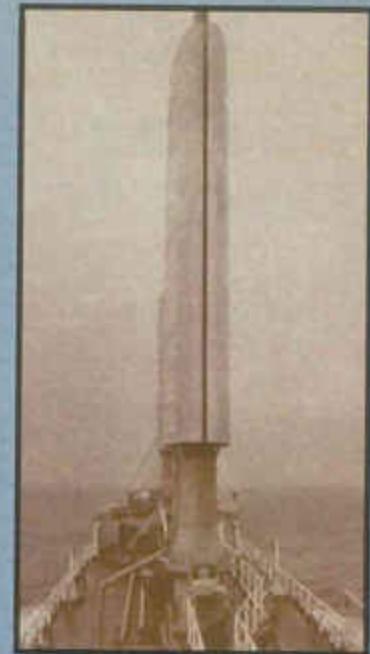
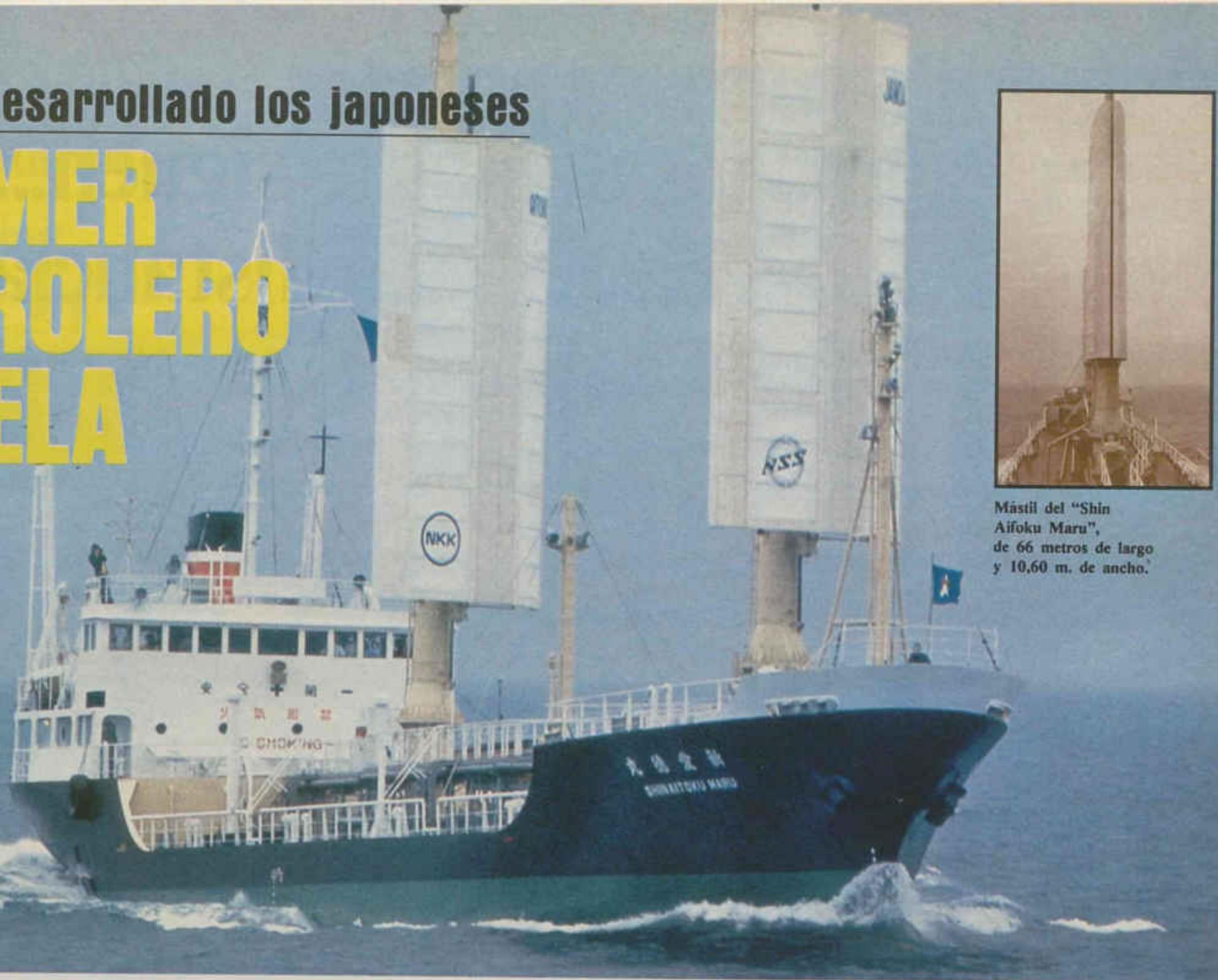
## Desarrollo de la acuicultura y administración de las zonas costeras

Las zonas costeras del Mediterráneo se ven actualmente sometidas a numerosas presiones: urbanización, industrialización, turismo, agricultura y acuicultura, que compiten por el espacio y el aprovechamiento en la interfase tierra-mar.

La administración de estas zonas debería ser de tipo interdisciplinario, con el fin de facilitar la evaluación de las ventajas e inconvenientes que entrañan las diversas formas de aprovechamiento del ambiente y la subsiguiente elaboración de planes y directrices de carácter general. Es preciso tener en cuenta, naturalmente, las ventajas económ

Lo han desarrollado los japoneses

# PRIMER PETROLERO A VELA



Mástil del "Shin Aitoku Maru", de 66 metros de largo y 10,60 m. de ancho.

Salido de los astilleros el primero del pasado mes de agosto, este dos-áboles de 66 metros de largo y 10,60 de ancho está realizando desde el mes de septiembre sus primeros ensayos en el mar de Japón. Desde este otoño, impulsado por sus dos velas y su motor Diesel, este petrolero de 1.600 toneladas y de una capacidad de transporte de 700 toneladas, entrará oficialmente en servicio. La utilización de las velas permitirá hacer una economía de un 50 por 100 del fuel gastado habitualmente por este tipo de buques. La inversión realizada para la puesta a punto de las velas y de los aparatos necesarios para su funcionamiento (alrededor de 1,2 millones de francos franceses) será recuperada en dos años, estiman los responsables de la compañía Inamura.

El aumento inquietante del precio del petróleo a partir del año 1973 ha empujado a los industriales japoneses a desarrollar las técnicas para economizar energía. Sobre petición de la Asociación Japonesa para el Desarrollo de los Equipos Marítimos, un organismo de investigación privada, la compañía Nippon Kokan NKK, el segundo productor de acero del país, ha encargado a un comité de expertos el estudio de los problemas relacionados con la utilización de las

El primer petrolero de vela acaba de ser lanzado en los mares japoneses. El "Shin Aitoku Maru", fabricado por los astilleros Inamura para la sociedad de transportes marítimos Aitoku, es el primero de una nueva generación de barcos especialmente concebidos para gastar menos energía.

velas como complemento del motor.

Después de dos años de investigación, en el 78 y 79, estos expertos han calculado que un carguero que transporta 20.000 toneladas de mercancía, con un motor de 7.500 caballos, y que navegue a la velocidad de 15 nudos, realizaría, con la ayuda de las velas, una economía de combustible por lo menos de un 10 por 100. Desde el principio se había ya descartado la idea de propulsar los buques de mañana únicamente con velas, a causa de los imperativos de rapidez de los transportes modernos. Por lo tanto se ha puesto en marcha un proyecto de un pequeño petrolero de vela y con motor, para controlar, en la práctica, el valor de sus teorías, realizadas en laboratorio con unos modelos reducidos. El "Shin Aitoku Maru" representa la meta de sus trabajos y sitúa a Japón en la vanguardia de la tecnología en este campo.

Las velas del "Shin Aitoku Maru" miden cada una 8 metros de ancho y 12,15 de alto, representando una superficie total de 194 metros cuadrados. No se trata de una tela suave co-

mo la de los veleros habituales, sino de un verdadero panel móvil, que puede, gracias a un ordenador, ser orientado según la dirección de los vientos. De esta forma, las velas están continuamente izadas sobre el puente del barco. Cuando se quiere utilizarlas, se despegan según las indicaciones que da el ordenador. Un sistema electrónico, situado en el puesto de mando, calcula la fuerza del viento y —en función de la ruta seguida por el barco— indica la buena apertura de los paneles para obtener la máxima velocidad. No es necesario, por lo tanto, ningún marinero especializado que se ocupe de las velas, pero es necesaria a bordo la presencia de un técnico en informática.

Los ingenieros de la Nippon Kokan también han concebido una hélice especial que puede funcionar "libremente" para no frenar el barco en su carrera cuando el motor rueda al ralenti. El problema de la estabilidad del barco ha sido también objeto de estudios particulares. La estructura del "Shin Aitoku Maru" puede sopportar sin riesgos un viento de 50 metros

al segundo, cuando las normas de seguridad japonesas están basadas sobre una fuerza del viento de 26 metros al segundo.

Naturalmente, todo esto deberá ser verificado en alta mar. De todos modos, la compañía propietaria del petrolero lo utilizará nada más que en la navegación costera, con el fin de acumular los datos necesarios para mejorar el próximo buque de este tipo.

En todo caso, las primeras pruebas han sido positivas en lo que a la estabilidad y a la maniobrabilidad del barco se refiere, y esto a pesar del mal tiempo. Sobre todo se han superado las previsiones en materia de economía de energía, siendo el coste del viaje inferior en una mitad del de un petrolero clásico del mismo tonelaje.

¿Veremos a unos superpetroleros de vela en el golfo Arábigo? Una revolución de este tipo es para mañana. Lo que sí es seguro, sin embargo, es que dentro de diez años unos pequeños cargueros de vela y a motor saldrán de los astilleros en gran cantidad. En este renacimiento de la marina de vela, Japón ha dado los primeros pasos. Pero sin duda será muy pronto seguido por otros países como Gran Bretaña y Alemania. ■ Copyright SIGMA-CONTIFOTO.

DOS VECES CAMPEONA  
DE MOTONAUTICA

# BETTY, LA INTREPIDA

Cuando uno de sus amigos la invitó a subir a bordo de un extraño aparato, medio barco y medio cohete, Betty Cook tuvo la certeza de que había encontrado su camino.

Y fue así...

Betty quedó seducida por estos excepcionales bólidos y decidió probar suerte en este deporte. El año siguiente, en 1977, llegaba a ser campeona del mundo... delante de todos los hombres.

Sus más apasionados hinchas fueron los primeros en sorprenderse. En efecto, recordaban cómo los primeros días Betty no había logrado sacar por si sola el bólido de Newport Beach (California), donde había instalado su cuartel general.

—Dios no existe solamente para los borrachos y para los niños —dice Betty, sonriendo—: estoy segura de que existe también para las mujeres...

Aquella sorprendente victoria no fue, en todo caso, accidental, ya que Betty confirmaba su supremacía ganando la Copa de Estados Unidos en 1978 y nuevamente el título mundial en 1979.

Estas carreras son extremadamente peligrosas y numerosos campeones han encontrado ya la muerte durante las competiciones. Betty lo sabe perfectamente, y lucha constantemente para lograr una mayor seguridad, tanto en el atuendo como en la reglamentación.

Sin embargo, llegar hasta donde ha llegado no ha sido fácil para Betty... Ante todo tuvo que buscarse los otros dos tripulantes, ya que este tipo de barcos necesitan, además del piloto, de un navegante y de un mecánico. Otro escollo: el dinero. Un barco de competición cuesta unos 150.000 dólares, gasta una cantidad tremenda de gasolina y tiene un desgaste impresionante de piezas mecánicas. Una carrera, todo incluido, viene a costar unos 25.000 dólares (incluida la amortización del barco). Y las carreras que tienen los premios más importantes no permiten ganar más de algunos miles de dólares. Y además hay que ganar la carrera para cobrarlos...

Afortunadamente para ella, Betty está suscrita a las victorias. Y al mismo tiempo dirige una empresa de investigación técnica destinada a mejorar las prestaciones de los barcos de cualquier tipo.

Betty la intrépida, pasados ya los cincuenta años, es la gran estrella de este deporte hecho de riesgos, de velocidad y de reflejos. Su secreto consiste quizás en la confianza que tiene en su medio mecánico. "Siento mi bólido como un jinete siente su caballo...", dice.

Y cuando no corre en el agua, Betty evoluciona en el cielo, ya que es también un excelente piloto de avionetas.

Y sus hijos (y los hijos de sus hijos) sienten una gran admiración hacia ella. Sobre todo por su forma de vivir, tan joven. ■ **COPYRIGHT SYGMA-CONTIFOTO.**



# cuando vuelva a puerto, verá como los demás le siguen... ...a distancia



## **motores marinos CATERPILLAR serie 3400** «para enseñar la popa a los demás»

Si instala un motor marino Caterpillar serie 3400, siempre será el primero en llegar a la lonja y usted sabe las ventajas que ello supone.

Además contará con un motor más robusto y compacto, con reducido consumo específico de combustible, pudiéndolo instalar en cámaras de máquinas de pequeñas dimensiones.

Usted sabe que Caterpillar es el motor idóneo para su barco y que Finanzauto es el que mejor servicio le puede dar.



Finanzauto cuenta con un stock de repuestos de más de 1.250 millones de pesetas, por lo que alcanza una disponibilidad efectiva de un 96% en 48 horas y una flota de coches taller que atenderán su barco en cualquier puerto.

«Enseñe la popa a los demás» con la garantía del mejor motor marino y con la seguridad de poder hacer uso de la red mundial de asistencia Caterpillar, allí donde recale: Canarias, África, Atlántico Norte, etc.



compromiso de continuidad

Central: condesa de venadito, 1 - tel. 404 24 01 - madrid-27



Nace una gaviota argéntea (fotos de JOSE CURT).



Llegada la primavera, todo el contingente de aves marinas invernantes emigrará hacia sus lugares de nidificación: Islandia, Siberia, mar Negro, países escandinavos, Gran Bretaña, Irlanda y, en menor número y especies, a la Bretaña francesa. En definitiva, nos iremos quedando solos los de casa, y aquellas variadas poblaciones de gaviotas se quedarán reducidas a las gaviotas argéntreas (*Larus argentatus*), que nos parecerán formadas por tres tipos de individuos que se nos antojarán distintos.

Unos visten un plumaje de color pardo uniforme, que en otros se irá clareando y manchando por el dorso del color gris definitivo de sus alas.

Se trata de los individuos jóvenes —“inmaduros” — de la gaviota argéntea o común que, si bien es muy longeva, pues puede vivir hasta veinticinco años, tarda en adquirir su capacidad reproductiva cuatro años, luciendo durante ellos el color marrón que indicará a los adultos que no son competidores desde el punto de vista sexual.

Por JOSE CURT

# EN LA INTIMIDAD DE LA GAVIOTA COMUN



El plumaje definitivo de la gaviota común, conocido de sobra por la gente de mar, consiste en: cabeza, cuello, partes inferiores y cola de color blanco puro, mientras que el dorso de sus alas es gris claro. En la parte inferior del pico es muy notable una mancha roja que tiene la finalidad de ser el reclamo donde los pollos pico-tearán, excitando a sus padres y obligándoles a regurgitar una papilla blanca compuesta principalmente por pescados y crustáceos: una especie de "pelargón" que hará crecer a los pollos rápidamente.

Llegada la época de la reproducción, las gaviotas maduras levantan el vuelo, dejando en playas y puertos a las manadas de inmaduros. Siguiendo una misteriosa llamada de la especie, los adultos buscarán los pocos acantilados tranquilos que quedan en las islas Cíes, Ons, Salvora, Sisargas y otros islotes costeros en nuestra mar gallega. Detrás de ellas hemos ido nosotros para conocer ese período de su vida, escondido e ignorado. Para empezar, diré que nos hemos encontrado con un ave de comportamiento completamente distinto a la familiar gaviota de nuestros puertos, con su mansedumbre característica. En las zonas de nidificación se vuelve muy agresiva y la llegada del observador provoca la alarma en la colonia, que se traduce en ensordecedora algarabía. El osado visitante siente sobre su cabeza, y a escasos centímetros de ésta, rapidísimas pasadas. Aunque no suelen llegar a tocar al intruso —se trata sólo de un ritual de advertencia— es verdaderamente impresionante oír el silbido de su vuelo, y su estridente "aj, aj, aj..." de alarma.

Nosotros, respetuosos con el proceso reproductor —nuevo y siempre repetido proceso—, optamos por ocultar nuestra presencia en el inaccesible acantilado tras un saliente rocoso, ganado no sin riesgo de despeñarnos. Mientras, la tempestad levantada por nuestra presencia va amainando, y las gaviotas comprenden que el intruso no es un invasor; las parejas van tomando poco a poco posesión de su territorio, que en general lo destaca una piedra blanqueada por sus deyecciones. No pasa

mucho tiempo sin que podamos contemplar el grandioso espectáculo de medio millar de parejas en una pequeña ensenada de las Cíes, a donde pocos seres humanos habrán tenido el privilegio de llegar. Pasada la alarma, podemos comer a menos de tres metros de una gaviota que está incubando, y que con sus dulces ojos de madre nos contempla sosegadamente en insospechado monólogo de un tranquilo y repetido "pac, pac, pac, pac...". En alguna ocasión vuelve inesperadamente la inquietud a la colonia y todas las gaviotas levantan el vuelo, atronando el aire con redoblada algarabía, llenando el cielo de fugaces y alocadas manchas blancas, que pretenden impresionar y confundir a un águila ratonera, causante de la alarma, que en esos momentos sobrevuela la colonia en acción de observación o de caza.

Se sabe que la gaviota argéntea es monógama (aunque no esté de moda) y que, por tanto, se empareja por toda su vida con el mismo individuo, aunque fuera de la época de reproducción, la pareja se separa, dándose unas largas vacaciones. Los "Rodríguez" alados no se reconocen ni siquiera estando en la misma manada, aunque pueden estar también en distintos grupos, separados por muchos kilómetros. A últimos de marzo o primeros de abril, las parejas se acercan a los acantilados sin reconocerse aún, hasta que llega un momento en que la hembra reconocerá al macho precisamente por la voz. Este hecho se ha demostrado comprobando que la hembra sólo reacciona al reclamo de su macho, al que reconoce entre un guirigay de voces aparentemente iguales.

¿Qué timbre, qué matiz, es el que hace revivir el lazo de los que, unidos para siempre, se han ignorado durante largo tiempo? Aquí el naturalista no tiene más remedio que cederle el puesto al poeta. También en esta época se formarán las nuevas parejas, previo un complicado ritual de cortejos y voces, en el que lleva la iniciativa la hembra, que, a pesar de ello, obtendrá y aceptará una promesa de unión... hasta que la muerte los separe.

Tras la copula, macho y hembra se

dedicarán a la defensa de su territorio y formación del nido, para el que buscarán un lugar lo más resguardado posible. Allí excavarán una ligera oquedad de unos 25 cm. de diámetro, formándola a base de girar macho y hembra continuamente en el mismo punto. El nido lo llenarán con materias vegetales ligeras y flexibles, colectadas en las inmediaciones, y en último extremo, si la vegetación es alta, se limitarán simplemente a ahuecar las hierbas, poniendo allí tres huevos generalmente (aunque a veces hemos encontrado nidos con dos huevos y menos frecuentemente con cuatro). Los huevos tienen un fondo ocre verdoso, muy manchado de colores marrones. Son grandes, pues su tamaño medio es de 6,7 x 4,9 centímetros, y, hasta hace algunos años, estos huevos eran recogidos por ciertos individuos, que los vendían principalmente a pastelerías. Afortunadamente esta costumbre va desapareciendo como consecuencia del aumento del nivel de vida.

En las poblaciones estudiadas por nosotros, las primeras puestas se efectuarán en la última decena de abril, y es entonces cuando la colonia entra en su mayor época de sosiego, reinando la mayor tranquilidad y silencio, a excepción de las alarmas producidas por algún depredador o intruso. Nosotros, que no queremos ser considerados como tales, sentimos en nuestro interior como si profanásemos un santuario de la Naturaleza, donde, desde hace millones de años, se repite, recoleto e íntimo, el milagro de la vida, en una quietud que no debemos ni deseamos romper.

Por eso no volvimos hasta pasados los veintiséis o veintiocho días que dura la incubación. Poco a poco van naciendo los pollos, rompiendo ellos solos el cascarón gracias a la uña eclosora, que es una excrecencia córnea que existe en el pico del pollo. Nacen cubiertos de plumón y con los ojos abiertos. Dado su carácter nidi-fugo, abandonarán pronto el lugar de nacimiento, quedándose en las inmediaciones escondidos en las oquedades de las rocas, o debajo de una mata, para resguardarse del calor, que ya es fuerte en los primeros días de junio, y protegerse del ataque de los

depredadores, disimulándose gracias a su coloración marrón que los mimetiza con el terreno.

Los pollos son solicitamente alimentados por ambos progenitores, que, nada más llegar a su proximidad, recibirán los picotazos de sus hijos en la mancha roja del pico que antes citamos, excitándoles así a alimentarlos. Esta actitud es la base de los estudios realizados por Tinbergen, los cuales dieron lugar a que se abandonase la interpretación antropocéntrica del comportamiento animal (es decir, el pensar que los animales actúan como nosotros lo haríamos en semejantes circunstancias y que, por ello, son susceptibles de amar o sentir como el ser humano), aclarando muchas cuestiones, pero rompiendo, cómo no, mucha poesía.

En definitiva, el pollito, guiado por su instinto, pica cualquier cosa que tenga forma alargada y una mancha roja en su extremo, aunque sea un burdo palo o una mano del observador enguantada de blanco y con una mancha roja pintada en un dedo. Rotado el hechizo, también podemos desmitificar a los padres. Estos, cuando están incubando, reconocen sus huevos gracias a una combinación de estímulos tales como color, forma, tamaño y manchas. Prefieren incubar huevos moteados a lisos, redondeados a angulosos, y grandes a pequeños. No importa que sean suyos o no. Se puede fabricar un huevo de madera con todos sus rasgos característicos exagerados, una especie de "superhuevo" cuatro veces mayor, que la gaviota argéntea incubará con preferencia a los suyos propios.

Los pollos crecerán rápidamente y, a las seis semanas de vida, las jóvenes gaviotas emprenderán el vuelo, que, generalmente, no las llevará muy lejos, pues la gaviota argéntea es sedentaria, lo que no quiere decir que no pueda emprender largos vuelos en los que aprovecha las más leves corrientes de aire para planear durante mucho tiempo sin apenas batir las alas. Los inmaduros, más inquietos, al parecer, que los adultos, pueden desplazarse a varios centenares de kilómetros, sin que ello sea sig-

(Sigue en la pág. 20)



## EN LA INTIMIDAD DE LA GAVIOTA COMUN

(Viene de la pág. 19.)

nificativo ante las larguísima distancias recorridas por sus parientes alados, los verdaderos migradores, que realizan sus vuelos masivamente cuando así lo exigen las condiciones climatológicas y meteorológicas, especialmente el aumento o disminución de la luz solar y la falta de alimentos, principal motor de arranque de estos largos periplos.

El ciclo reproductor ha terminado. Nosotros vemos con un sentimiento difícil de explicar cómo la colonia emprende el vuelo. Con ella se va algo nuestro. Intuimos la soledad en que quedará el acantilado, con un largo invierno por delante, en el que sólo se oirá el ulular del vendaval acompañando al eterno noviazgo de la ola y la roca. Añoramos anticipadamente el cielo azul que nace atado en sus cornisas, porque nosotros, como la gaviota argéntea, también tenemos que regresar a la ciudad, donde un cielo gris y triste envuelve nuestras vidas.

En el punto previamente convenido nos está esperando el Nisque, viejo pescador de Cangas, para devolvernos a la civilización a bordo de su motora, 'Susa'. Hay tanta mar, que dudamos si emprender o no el regreso. Nos decidimos por fin. La mar arrecia y bate con dureza nuestra embarcación, por lo que empiezo a pensar en la integridad del 'Susa', en la de mi equipo fotográfico y en lo poco apetecible de un inesperado chapuzón. En Galicia se suele preguntar afirmando, y por eso le digo al Nisque: 'El barco parece marinero...', y el gallego, que a veces contesta directamente, me dice: 'No se preocupe, que mientras tire el motor...', y yo le dejo caer: 'Será fuerte, ¿no?'. El añade un dubitativo '¡Hombre!', dando por terminado el tema.

Animados por unos buenos tragos de ribeiro que Nisque nos ofrece, la conversación toma el derrotero de la gaviota, de la que Nisque es buen conocedor. Afirma que la gaviota es buena madre, pues él ha observado los ataques de que es objeto quien se

aventura a acercarse a sus nidos. Yo le opongo la argumentación del 'superhuevo', surgiendo, mientras arribamos a Cangas, el siguiente diálogo:

—¿Y usted? ¿Cuidaría con tanta solicitud un hijo de madera?

—¡Hombre!... No.

—¿Y luego? ¿No es mejor padre que usted la gaviota?

—Pero Nisque, el cariño tal como lo entendemos no existe en la gaviota. ¿Qué me dice usted sobre lo que le he contado del picoteo del pollo a cualquier cosa que tenga pintada una mancha roja? ¿Es eso cariño?

—Eso no es cariño, no. Es algo mucho más grande: es el ansia de vivir. Porque se vive, los seres, sean gaviotas o personas, pueden querer, sentir y reír.

—A ver si me enseña usted una gaviota riéndose, hombre! Eso es prosopopeya.

—Eso es... El que se quiere reír es usted. ¿Sabe lo que le digo?, pues que ustedes, los que han estudiado, se complican mucho la vida. ¿Quién le ha mandado a usted enseñar al pollo de gaviota a picar un trozo de trapo sin corazón?

—Yo no he sido...

—Ande, ande, eche usted otro trago de ribeiro.

Por la popa, sobre la estela del 'Susa' —estela que con nostalgia va quedando irremisiblemente atrás— vuelan las gaviotas de siempre. Al verlas, la mar me parece menos dura y más bella. Y es que las gaviotas traen consigo la limpieza del aire de sus acantilados, que va entrando para siempre en nuestro corazón.



El autor del reportaje es marino, ingeniero técnico en explotaciones agropecuarias, perito agrícola, técnico bromatólogo por la Universidad de Madrid y miembro de la Sociedad Española de Ornitológica y de la Sociedad Galega de Historia Natural.



Cabezas de animales del barco "Oseberg" del llamado maestro académico del navio.

**Sus conocimientos astronómicos y náuticos les permitieron llegar a América**

# LOS VIKINGOS, UNA CULTURA DEL MAR

El mar ha sido el principal desencadenante del movimiento vikingo. "Campo de la gaviota" y "Banquete del vikingo" son dos de las poéticas metáforas (kanningar) con que se le conocía. Los dragones vikingos avanzaban sobre las aguas, atravesando la niebla, en busca de nuevas tierras. Gracias a sus conocimientos astronómicos pudieron navegar por ejemplo, desde Bergen hasta Groenlandia sin necesidad de tocar tierra, proezza inigualada en aquella época. Con las velas desplegadas y los remos batiendo las aguas, las naves nórdicas forjaron una nueva cultura, la vikinga, de carácter eminentemente marítimo.

Trata el tema Conejo Palacios del Colectivo Ciencia y Cultura.

Hacia el año 700 d. C. los pueblos que habitaban Noruega, Suecia y Dinamarca, dedicados hasta entonces a cultivar la tierra, cuidar el ganado, pescar en los fiordos y cazar en los inmensos bosques que los rodeaban, decidieron lanzarse al mar en busca de nuevos territorios. En este momento dio comienzo la era vikinga, dinámica y expansiva, que vino a sustituir el anterior periodo apacible y estático.

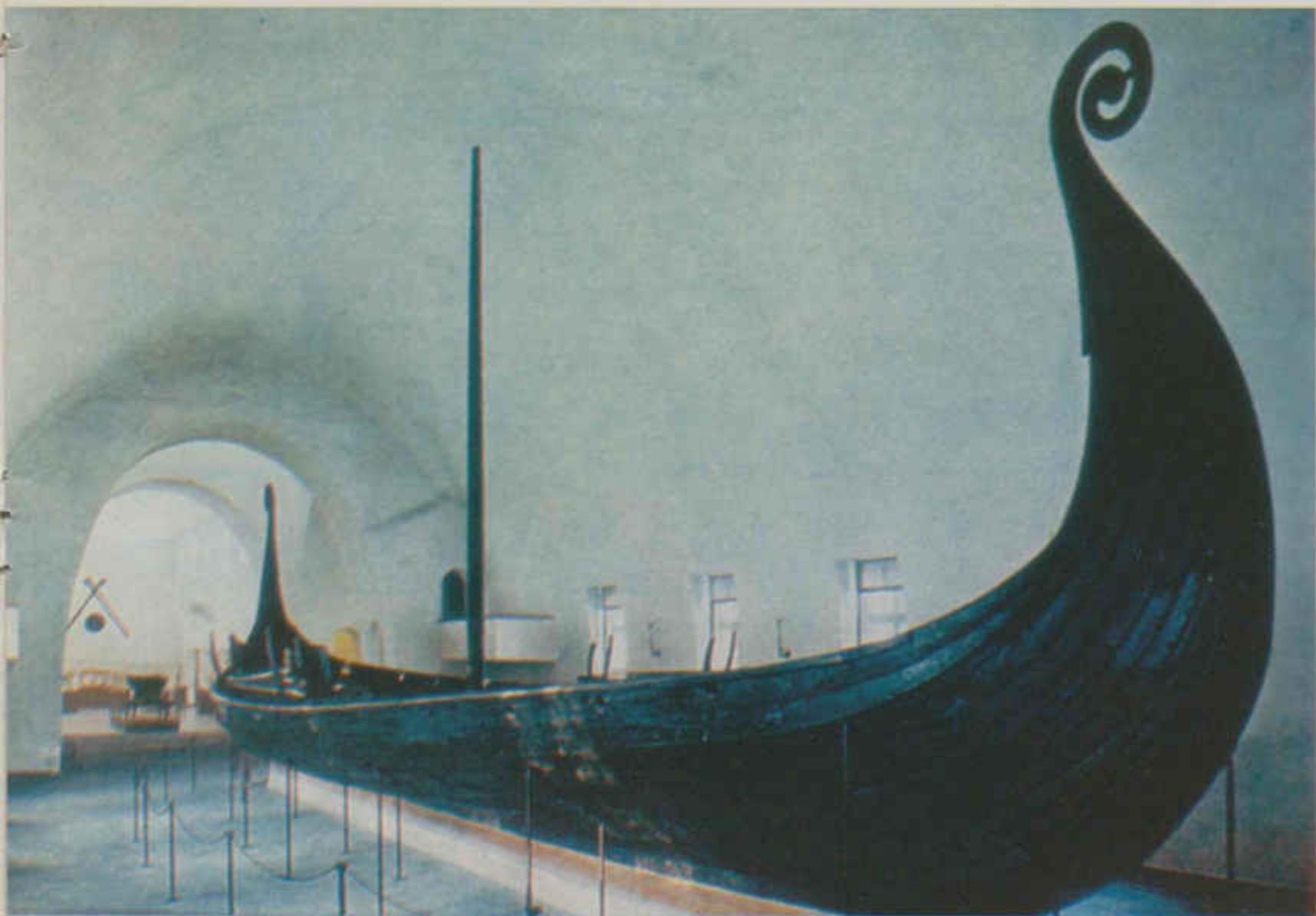
Estas tribus nórdicas habían llegado a la península escandinava huyendo de la expansión militar romana. Desde el principio, dieron muestras de ser óptimos comerciantes. Se dedicaban a exportar ámbar, pieles y productos lácteos e importaban, a cambio, toda clase de mercancías exóticas. Esto les mantuvo en contacto con Occidente, lo que hizo que aprendieran la nueva técnica de la navegación a vela. Su espíritu investigador les permitió renovar, no sólo la manera de construir los barcos (de suma importancia para sus hazañas posteriores), sino también la astronomía y la escritura rúnica. Sus conocimientos de las complicadas rutas que conducen al Asia Menor a través de los ríos rusos les

convirtieron, además, en los viajeros y comerciantes más famosos de la época.

### ¿Quiénes eran los vikingos?

Los modernos investigadores de esta etapa de la historia escandinava, que abarca, aproximadamente, desde el año 700 hasta el 1100 d. C., aseguran que no debían hablarse de un grupo étnico llamado vikingo, porque nunca ha existido como tal. Según ellos, este término designaba exclusivamente a los aventureros que en aquel momento se embarcaban en las costas nórdicas para descubrir y conquistar lo que había más allá de sus fronteras. "Ir de vikingos" —explica Thor Heyerdahl, famoso navegante y antropólogo noruego— era, simplemente, llevar a cabo acciones de comando en tierras extranjeras.

Según el historiador suizo Sture Bolin, el movimiento vikingo aparece cuando los países escandinavos deciden aprovechar los resultados de la expansión árabe en el Mediterráneo. Gracias a ello, los nórdicos alcanzaron en el siglo IX, auge de la era vikinga, una ventajosa posición central



El barco "Oseberg" tumba funeraria de la Reina Asa, madre de Halvdan el Negro, Museo de Barcos Vikingos de Oslo.

en el comercio internacional; lo que les permitió financiar sus expediciones a Europa. "Este periodo —añade el profesor Bolin— no tiene parangón en toda la historia del Norte de Europa".

¿De dónde proviene entonces el término *vikingo*? Existen varias versiones sobre ello. La más frecuente es que deriva del término *vík* (bahía), que coincide con formas lingüísticas del frisón y el inglés antiguos. Se supone que los habitantes de Noruega y Dinamarca expresaban, a través de este denominativo, cómo los pacíficos moradores de las bahías se convirtieron en feroces piratas. La tribu de Suecia, sin embargo, les denominó *varegos*, vocablo que al principio designaba a los comerciantes, pero que luego se hizo extensible a todos aquellos que partían a la ventura.

La razón de que la palabra *vikingo* sirviera para designar tanto a los que fundaron y conquistaron nuevas tierras como a los que permanecieron tranquilamente en sus hogares, se debe a la importancia de las huellas que los primeros dejaron por todas partes.

#### El rastro de sus aventuras

Desde Rusia hasta Irlanda, donde fundaron Dublín; desde Islandia a Turquía, toda Europa guarda vestigios de los aventureros del Norte. En el Este, sus herederos, los príncipes de Kiev, crean Rusia; en el Oeste, los normandos franceses mantienen aún la denominación indicativa de su



Uno de los barcos vikingos del Museo de Oslo.

origen, *north-men*, hombres del Norte. Groenlandia, la isla verde, fue descubierta por Eric el Rojo, quien se instaló en ella con un puñado de granjeros de Islandia, huyendo de la pena de muerte que en Noruega pesaba sobre él por asesinato. Sería su hijo, Leif Ericson, el que, posteriormente, descubriría América, cinco siglos antes que Colón.

En el año 930, disidentes noruegos fundan en Islandia el primer Parlamento de

mocrático de la Historia. Mientras tanto, el Rey Harald Halfagar, el del hermoso caballo, unifica por amor todos los cantones de Noruega. La romántica historia es relatada por Snorri Sturluson, el bardo más famoso de la historia de Islandia. Los vikingos no eran sólo los feroces y sanguinarios asaltantes del monasterio de Lindisfarne, sino que influyeron también poderosamente en el desarrollo de la cultura de Gran Bretaña a lo largo de los siglos VIII y XI. Cooperaron, igualmente, a que se extendiera el cristianismo por todos los territorios que estaban bajo su dominio, y gracias a ellos Escandinavia pudo anexionarse definitivamente las islas Fároer.

De cualquier forma, los verdaderos motivos de la aparición del fenómeno vikingo permanecen aún en la oscuridad. Los arqueólogos, por su parte, hablan de tres causas posibles: superpoblación, empeoramiento del clima y revolución en las técnicas náuticas. La última, además de estar admitida unánimemente, es la que más ha fomentado la leyenda vikinga.

#### Los dragones de los vikingos

Dragones, a causa de su forma en espiral, era el nombre con que en el siglo XI se conocía a los barcos vikingos. Efectivamente, parecían serpientes con la cabeza y la cola enrolladas, que formaban, respectivamente, la proa y la popa del navío. Eran propulsados por velas y remos. Sus mayores innovaciones consistían en que tenían quilla y en la manera de revestir el casco.

Los troncos de éste, en lugar de estar clavados, se ataban con amarras que pasaban a través de una especie de grapas, lo que proporcionaba una gran flexibilidad al navío y permitía maniobrar con gran facilidad los remos y las velas. A pesar de que los materiales eran extremadamente finos, las amarras y el bordaje proporcionaban al barco una gran seguridad. Esta manera de construir las naves se perdió, en parte, al finalizar el periodo vikingo, ya que exigía una enorme paciencia y mucho trabajo.

De los dragones encontrados, sólo uno, el "Oseberg", está totalmente intacto. Construido todo él en roble, con un largo de 22 metros, se ha conservado perfectamente gracias a la capa de turba que le recubría. Debido a esto, y también a la cantidad de riquezas escultóricas en él halladas, posee un valor incalculable para la arqueología y la historia de la navegación. Entre las esculturas encontradas destacan cuatro cabezas de animales pertenecientes al llamado *maestro académico* del barco, por la belleza y precisión de su obra. En un túmulo funerario destinado a dos mujeres, una de ellas la Reina Asa, madre del Rey Halvdan el Negro, se hallaron todo tipo de utensilios de uso doméstico, además de trineos y perros. El navío, rodeado totalmente de piedras, según la costumbre vikinga, daba la impresión de ser un barco anclado en la tierra.

El "Oseberg" era un barco funerario destinado a proveer al difunto de todo lo necesario para su supervivencia en el otro mundo, de ahí la enorme cantidad de objetos encontrados. El ritual de la muerte estaba profundamente unido a los navíos y el mar. Según la leyenda, un famoso rey vikingo, herido mortalmente en combate, decidió navegar hacia el mar en un barco envuelto en llamas, antes que morir en su lecho. Este procedimiento le aseguraba la llegada al *Valhala*, el paraíso nórdico, y la participación en el banquete de Odin.

Además de la perfección de sus naves, sus conocimientos astronómicos les permitían navegar sin necesidad de ver las costas y cubrir grandes distancias sin que les asustara la niebla o las malas condiciones climatológicas. Esto sólo pudo realizarse, posteriormente, cuando se inventó la brújula.

Los vikingos, según Toynbee, pertenecen a las llamadas *civilizaciones abortadas*, porque desaparecieron sin cumplir todo lo que prometían ser capaces de hacer. Sin embargo, su recuerdo ha perdurado en las estructuras económicas y en la organización política de varias naciones europeas. La literatura nórdica, plagada de mitología recogida en las sagas, no hubiera sido posible sin ellos. Las piedras rúnicas se encuentran a lo largo y a lo ancho de los países que recorrieron, y ellos mismos, todavía, pueblan los sueños de algunos barcos modernos. ■ CONCHA PALACIOS, del COLECTIVO CIENCIA Y CULTURA. Fotos: IÑAQI.





## EL "NORUEGA"

El "Noruega", antes "France", famoso transatlántico de lujo, a su arribada al puerto de Oslo, una vez efectuadas las obras de acondicionamiento que le hizo su nuevo propietario. (Foto: N. T. B.)



# **"LIBERTAD" EL MAYOR VELERO DEL MUNDO**

Cuarenta y cinco metros por encima del mar, el vigía se inmoviliza en un impecable "garde-à-vous". En el extremo del más alto palo del gran mástil, sus pies sólo disponen de cuarenta cortos centímetros para mantener el equilibrio y permitirle, en compañía de sus compañeros diseminados en toda la arboladura del "Libertad", entrar en los puertos, según las reglas tradicionales.

El "Libertad" es el navio-escuela de la Marina Nacional Argentina, el mayor velero del mundo; todos los alumnos, oficiales argentinos, se inician allí en los secretos de la navegación a vela cuando salen de la Escuela Naval, tradición siempre obligada, como la que a bordo les hace llevar un sombrero de cuero redondo, herencia de sus predecesores del siglo pasado.

*(Pasa a la pág. 28)*









EL MAYOR VELERO





## EL MAYOR VELERO DEL MUNDO

(Viene de la pág. 24)

El velero argentino presenta un sólido palmarés para los amantes de los records. Así, en 1966, el de la travesía del Atlántico Norte, desde el cabo Race, en Canadá, hasta una línea Dublín-Liverpool, algo así como 2.058,6 millas recorridas en ocho días y doce horas, record mundial de los grandes veleros en este trayecto.

Otro título glorioso, otro cuarto lugar en 1964, en la regata de los grandes veleros Lisboa-Bermudas, el "Boston Tea Pot", que da a luz anualmente a los veleros que, maniobrados por un equipo que cuenta con más de la mitad de sus miembros en período de instrucción, que recorren la mayor distancia en ciento veinticuatro horas de navegación. Para el "Libertad", 1.741,4 millas, del Atlántico Norte, hechas en seis días y veintiuna horas, le valieron el triunfo.

El "Libertad" surca los mares del globo desde hace diecisiete años y el anuncio de las escalas de su actual vuelta al mundo hace so-

ñar: sale de Buenos Aires, después Recife, Santo Domingo, Jacksonville (Estados Unidos), Bermudas, Londres, Leningrado, Copenhague, Hamburgo, Cherburgo, Lisboa, Cádiz, Las Palmas, Dakar, Río de Janeiro y, finalmente, antes de regresar a su punto de partida, Montevideo. Muchos son los puertos en los que a su salida el "Libertad" hinchará sus velas, obedeciendo como un animal dócil las órdenes dadas a voces desde la pasarela de comandancia y repetidas, siempre a voces, de mástil en mástil, hasta la popa. Y en la cumbre del mástil más alto, 45 metros por encima de las olas, tocado con su sombrero redondo de cuero, el vigía de servicio no perderá su equilibrio.

### EL "LIBERTAD" Y LAS CIFRAS

El "Libertad", el mayor velero del mundo, fue construido en 1956, en los astilleros del Estado en Río, Santiago (Buenos Aires), y efectuó su primer viaje en 1963.

### CARACTERISTICAS TECNICAS

Desplazamiento:	3.720 toneladas
Longitud	91,75 m., con un bauprés de 103,70 m.
Anchura	14,31 m.
Escotilla	11 m.
Calado (tirando agua)	6,65 m.
Velocidad (motor) máxima	13,8 nudos
Crucero	12 nudos
Propulsión	Velas (superficie): 2.652 m <sup>2</sup> Motores: 2 Diesel de 1.200 HP.
Altura de los mástiles	Trinquete: 48,668 m. Artimón: 43,187 m. Gran mástil: 49,807 m.

### TRIPULACION

Oficiales	23
Alumnos-oficiales	117
Suboficiales, caporales y marineros	244
Comandante actual	Capitán señor Enrique Pedro Montemayor





Fotos: JEAN GUICHARD  
SYGMA/CONTIFOTO

# MOTOR DIESEL MAQUINISTA M-835

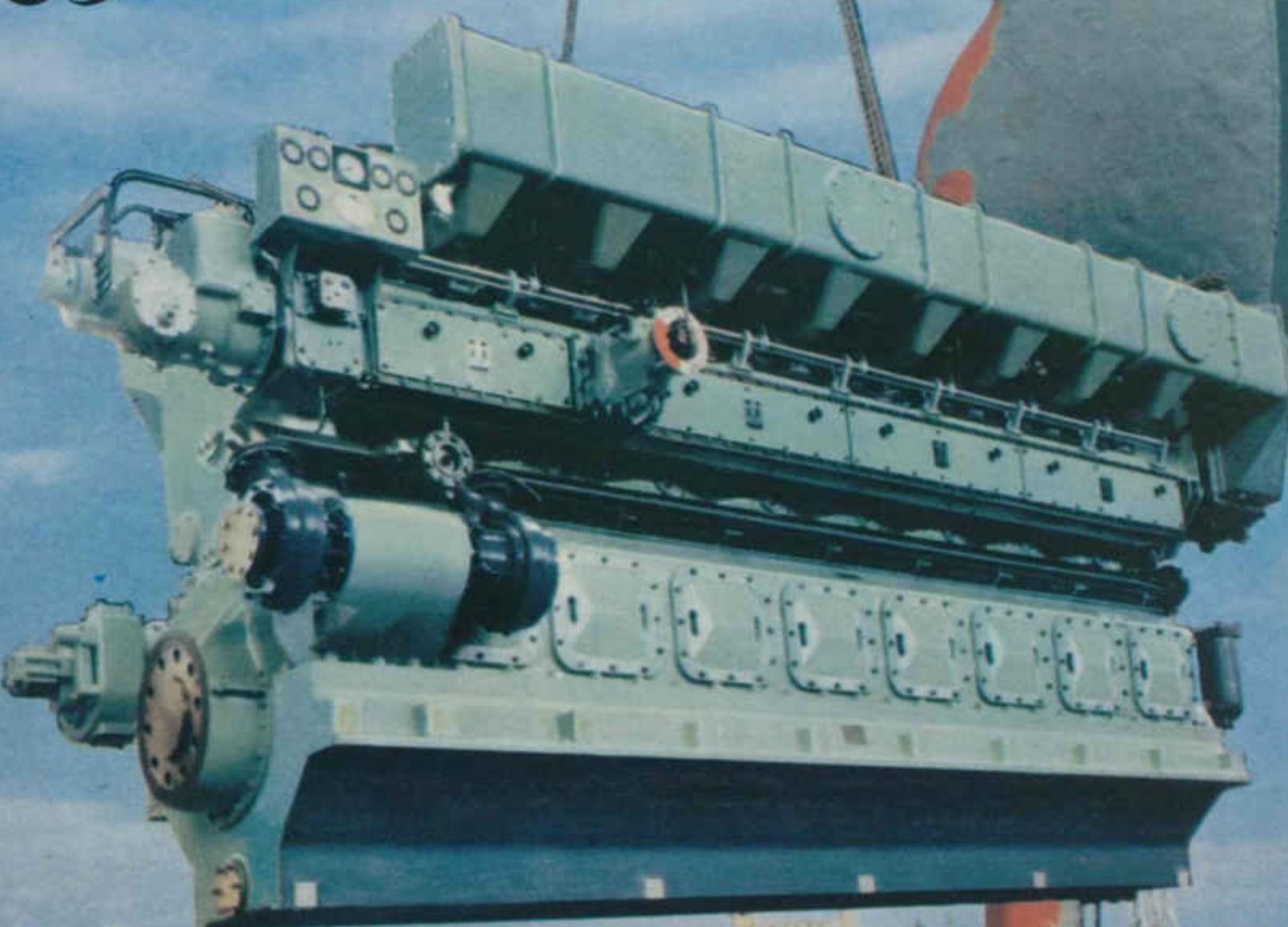
## DATOS TECNICOS

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

Cilindrada unitaria: 44,25 litros.

Cilindrada total: 354 litros.

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



LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA S.A.

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



**CAMPEON DE CAZA SUBMARINA.**—Isidro Gordo, de la Federación Catalana, tras proclamarse, en Palamós, campeón de España de caza submarina, aparece en la foto con el mero conseguido, de 13.100 kilos, con el que alcanzó la máxima puntuación entre los 27 participantes. ■ Foto: EFE

## CARLOS GÜELL: "EL PUERTO DE BARCELONA ES LENTO Y MUY CARO"

**BARCELONA.**—Carlos Güell de Sentmenat, presidente de la Junta del Puerto de Barcelona, ha analizado las principales deficiencias del puerto y las perspectivas de solución de su crisis laboral.

"El puerto de Barcelona no funciona. Es lento y caro para los barcos y está perdiendo posiciones respecto a otros puertos", ha declarado a la agencia Europa Press Carlos Güell de Sentmenat, presidente de la Junta del Puerto Autónomo de Barcelona.

Para Güell, el puerto es "extraordinariamente caro, muchas veces por razón de su lentitud. Los barcos están construidos para navegar y por ello las demoras excesivas son económicamente gravísimas". Y añade: "Lamentablemente hoy estamos perdiendo posiciones relativas con respecto a la mayoría de los puertos competidores". ■

### QUINIENTOS MIL MILLONES

Sin embargo, pese a los problemas, el tráfico en el puerto aumenta. La facturación de enero a julio representa un incremento con respecto a 1979 del 33 por 100. En conjunto, las mercancías transportadas en este periodo han sido 9.628.085 toneladas, con un crecimiento del 17 por 100. Hay que destacar que los graneles sólidos aumentaron un 44 por 100 y la carga general solamente un 1,1 por 100.

Según Güell de Sentmenat, "el puerto de Barcelona incide no sólo en la economía catalana, sino también de forma directa e indirecta en el resto de España. Como dato significativo basta recordar que el valor global de las mercancías transbordadas en entradas y salidas durante mil novecientos setenta y nueve alcanzó la elevadísima cifra de quinientos mil millones de pesetas".

### PROBLEMAS DE FONDO

El presidente de la Junta del Puerto considera que, a pesar de que la huelga acabó y el puerto trabaja ya con normalidad, los "problemas de fondo subsisten, con el riesgo de que se reproduzcan situaciones de crisis".

Güell plantea la conveniencia de "aprovechar las circunstancias y el clima favorable actual para entrar a fondo en el tema y reestructurar la Organización de Trabajadores Portuarios (OTP), organismo que no responde ya a las exigencias de nuestra época". ■ (De "El Periódico". Barcelona, 7-IX-80.)

## COLABORACION CON EL COMITE DE PUERTOS DEL MEDITERRANEO Y LA O.N.U.

**BARCELONA.**—En el salón de actos del Puerto Autónomo de Barcelona, y bajo la presidencia de Carlos Güell, se ha reunido la subcomisión de Aduanas del Comité Coordinador de Puertos del Mediterráneo Noroccidental (Francia, Italia y España) y la UAPNA, que engloba a los países norteafricanos.

Asistieron el subdirector general de Aduanas, José Luis Benito Prior; el administrador de la Aduana de Barcelona, señor Ponce; miembros de las aduanas de Francia, Italia, Túnez y Argelia; Manuel Vicens, secretario general de los transitarios españoles, y J. Duquesne, como representante del Secretariado de la Comisión Económica para Europa de la ONU.

Se informó sobre los experimentos de información previa de carga y agilización documentaria que se realizan en las líneas Génova-Barcelona-Génova de la línea Canguro y Marsella-Túnez-Marsella, de la SNCM, Sudcargo, Intramare y la CNT, y se analizó la implantación de la informática coordina-

da entre puertos y aduanas y los sistemas de reducción de tiempos de permanencia de las mercancías como forma de ahorro de costes.

Asimismo, la subcomisión acordó invitar expresamente a las organizaciones patronales de armadores y transitarios para que se incorporen a la labor común dentro de la subcomisión.

Después de un almuerzo, al que asistió el conseller de Obras Públicas de la Generalitat, señor Cullell, y el director general de Transportes de la Generalitat, señor Tossa, se reunió el Comité Mixto CCPMNO-APNA para escuchar el mensaje de M. Duquesne, como director de la División de Transportes, para coordinar una acción conjunta de las Naciones Unidas con el Comité Mixto y poner en marcha, según los trabajos que ya está realizando el CCPMNO, un programa de potenciación del área mediterránea como sistema de aproximación de los pueblos ribereños y de relanzamiento de la economía y de la civilización mediterráneas.

De los acuerdos tomados en esta reunión se derivará una estrecha colaboración entre las Naciones Unidas, el CCPMNO y el Puerto Autónomo de Barcelona. ■



## DOS PERIODISTAS DARAN LA VUELTA AL MUNDO EN UNA EMBARCACION DE ONCE METROS

**BARCELONA.**—Dos periodistas barceloneses, Francesc Cus y Jerònima Vidal, iniciarán el próximo día 4 de octubre un viaje alrededor del mundo en un barco de once metros de eslora, el "Puma Enixerat" (el "Puma Despierto").

La financiación del viaje (unos ocho millones de pesetas), cuya duración será de tres a cinco años, se cubrirá con las colaboraciones que ambos periodistas realizarán en distintos medios de comunicación.

En una rueda de prensa celebrada en el Real Club Marítimo de Barcelona, ambos explicaron que con la travesía no se pretende establecer ninguna marca ni protagonizar una gesta deportiva.

"El objetivo básico —manifestaron— consiste en conocer diferentes civilizaciones del planeta y vivir durante unos años en estrecho contacto con la Naturaleza".

El "Puma Enixerat" se dirigirá primero hacia Canarias, vía Mallorca y el estrecho de Gibraltar. A mediados de noviembre, el barco zarpará hacia las Antillas, donde se prevé que llegará después de veinticinco o treinta días de navegación.

En esta primera parte del viaje a través del Atlántico, el barco llevará tres pasajeros: dos personas que se han sumado al viaje a través de una agencia y un tercer tripulante, compañero de Francesc Cus desde que éste se iniciara en los deportes náuticos hace catorce años.

Después de unos meses de navegación por las Antillas, está previsto cruzar el canal de Panamá y visitar las islas Galápagos. Posteriormente, el "Puma Enixerat" atravesará el Pacífico, deteniéndose en diferentes archipiélagos de Polinesia y Melanesia, hasta llegar a Nueva Zelanda y Australia.

El itinerario de vuelta no se decidirá hasta el último momento. ■

## EL PRESIDENT DE LA GENERALITAT, CON LOS PESCADORES CATALANES

**TARRAGONA.**—Las Cofradías de Pescadores del litoral catalán fueron recibidas por el presidente de la Generalitat, el honorable Jordi Pujol i Soley, acompañado por el conseller de Agricultura, Ganadería y Pesca, don Agustí Carol i Foix, que con el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Tarragona, don Pedro Canturri Brull, presidió una reunión en el salón de actos de la Caja de Ahorros Provincial.

Se le expuso la problemática pesquera actual y se habló de la posibilidad de crear una Federación de Cofradías de Pescadores del litoral catalán. Se informó asimismo al presidente sobre la reciente iniciativa en la reunión interprovincial de San Carlos de la Rápita de crear una Federación de Cofradías de Pescadores de la zona catalano-levantina-balear.

El presidente de la Generalitat mostró un amplio conocimiento de los problemas actuales de la pesca.

Terminada la reunión, el presidente se trasladó al local social de la Cofradía de Pescadores de Tarragona, en el Serrallo, en donde los asistentes fueron obsequiados con una "sardinada". ■ MILLAN.

## REUNION INTERPROVINCIAL DE COFRADIAS DEL MEDITERRANEO

**SAN CARLOS DE LA RAPITA.**—En el salón de actos del Ayuntamiento de esta ciudad se ha celebrado una reunión interprovincial de las Cofradías de Pescadores de la zona catalano-valenciano-balear. Presidieron el acto el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de San Carlos de la Rápita, don Miguel Sancho Fibla, con los presidentes de las Federaciones Provinciales de Barcelona, don Antonio Marzoa Dopico; Castellón, don Manuel Albiol Llorens; Alicante, don Tomás Buades Russo, y Tarragona, don Gonzalo de la Peña García.

Los puntos sobre los que principalmente se centró la atención fueron: reducción y control de las importaciones de pescado, que se considere la posibilidad de primar a la flota de aquellas Cofradías de Pescadores que acuerden voluntariamente reducir el esfuerzo pesquero, necesidad de otorgar la explotación de los surtidores de los puertos a las Cofradías de Pescadores y desgravación fiscal a todos los artículos y pertrechos necesarios para la pesca.

Se produjeron diversas intervenciones, y junto a los problemas de arrastre y cerco se solicitó atención por el trasmallo y artes menores, de singular importancia, especialmente en el litoral del Ebro.

Finalmente se consideró la propuesta de constitución de una Federación de Cofradías de Pescadores catalano-levantina-balear, al amparo del Real Decreto 670/78 y sus normas de desarrollo, que amparara a aquellas Cofradías de Pescadores comprendidas en el ámbito territorial de las provincias de Murcia, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona, Gerona e islas Baleares que voluntariamente solicitaran su adscripción, sin que esta adscripción pudiera suponer en ningún momento menoscabo de la vinculación o derechos que las Cofradías tuvieran en otros ámbitos territoriales, como el provincial o nacional.

Esta propuesta quedó a la consideración de los acuerdos que en su día pudieran tomar los respectivos Cabildos. ■ M.

### Tarragona

## JUBILACION DE ANTONIO ESCUDERO, DELEGADO DEL I.S.M.

**TARRAGONA.**—Por jubilación voluntaria ha cesado en su puesto de delegado provincial del Instituto Social de la Marina en esta capital don Antonio Escudero Martín.

Tras largos años al frente de dicha delegación, el señor Escudero Martín ha dejado en los hombres de la mar de Tarragona un hondo sentimiento de afecto y agradecimiento por el buen desempeño de su labor y el espíritu de servicio con que la ha desarrollado.

### DESPEDIDA EN SAN CARLOS

**SAN CARLOS DE LA RAPITA.**—Don Antonio Escudero Martín ha visitado este puerto en despedida al jubilarse como delegado provincial del ISM. Ha estado al frente de la Delegación durante treinta y cuatro años.

Durante tan largo periodo al servicio de las gentes de mar se ha establecido entre la Delegación del Instituto y cuantos han estado encuadrados en la profesión marinera una corriente de simpatía, confianza y comprensión, que ha allanado muchas dificultades en busca de soluciones. Su caballerosidad y delicadeza en el trato están en el ánimo de todos.

Comenzó su actuación en los difíciles años de la posguerra, con escasos medios y muchos problemas, y en los que era decisivo el temple personal. Con el tiempo vinieron los grupos de viviendas en componerse con las Cofradías de Pescadores y, últimamente, las Casas del Mar de Ametlla de Mar, Cambrils, San Carlos de la Rápita y la recién comenzada de Tarragona, de gran envergadura, todo lo cual da fe de una labor incansable.

Pero con toda seguridad, lo más destacado de esta tan larga singladura haya sido la componerse de los hombres de mar de la provincia con la Delegación Provincial del ISM y entre sí, circunstancia que se ha puesto de manifiesto en cuantas ocasiones y situaciones lo han requerido.

Don Antonio Escudero deja en este puerto, como en los demás de la provincia, un cúmulo de afectos y reconocimiento por su dedicación. Su personalidad va ligada a muchas efemérides locales que la familia marinera no olvida. Ha sido felicitado efusivamente y nosotros le decimos: "Per molts anys". ■ M.

## JUBILACION DE DOS MAESTROS DE ORIENTACION MARITIMA

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—En este curso escolar se han jubilado, por cumplir la edad reglamentaria, los profesores de EGB y de Orientación Marítima doña María Dolores Massot Gimeno y don Domingo Riba Viñas.

Doña María Dolores Massot Gimeno comenzó en Orientación Marítima en 1957. Sus inquietudes profesionales la llevaron a muchas actividades complementarias de la Escuela, que desempeñó durante tantos años, habiendo sido distinguida por el Ministerio de Educación con la Medalla de la Orden de Alfonso X el Sabio.

Don Domingo Riba Viñas accedió a Orientación Marítima en 1945, desde cuyo año se han sucedido numerosos cursos de alumnos, muchos de los cuales han llegado a mandarle a sus hijos. Pasó las épocas difíciles de las matrículas numerosas, durante cuyas jornadas la buena voluntad y vocación había de suplir la falta de medios y de tiempo para atender a todos los niños. Profesor de las clases nocturnas para pescadores, de Formación Profesional Náutico Pesquera, por su aula

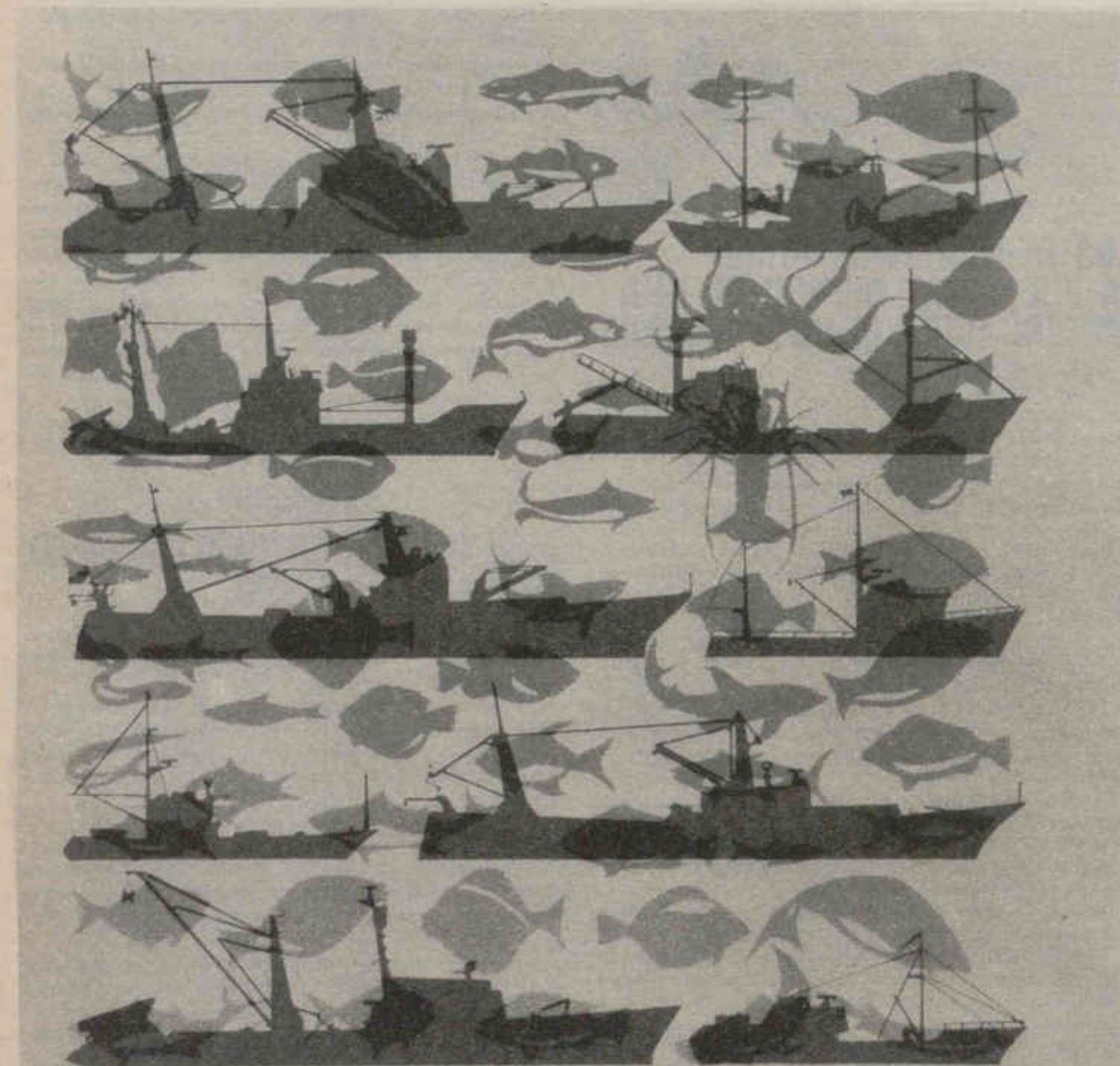


Lolita Massot.

Domingo Riba.

han pasado muchos de los actuales patronos de pesca y motoristas navales. Ha formado además generaciones de bachilleres.

Junto a otros profesores también jubilados, el Ayuntamiento de la ciudad les ha concedido la Medalla del Bicentenario de la Fundación de San Carlos de la Rápita. ■



## Pesque lo que pesque, con FURUNO pescará más

Radares · Sondas · Sonar · Radiogoniómetros · Navegación por Satélite

Solicite amplia información al Representante para España:

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

Claudio Coello, 50, Madrid 1 / Tel. 225 74 83 / Telex 22884 MOCUR-E

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales Puertos Españoles



## Castellón

## SEIS MIL CAJAS DE SARDINAS EN UN DIA

CASTELLÓN DE LA PLANA.—La flota pesquera del puerto de Castellón capturó en un día un total de 6.000 cajas de sardina, lo que representa alrededor de 200.000 kilos, cifra record en la actual campaña en este puerto.

La abundancia de pesca ha hecho que la cotización en lonja haya descendido sensiblemente. ■

## CONDECORACION A CEFERINO ESPELTA

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—Don Ceferino Espelta Navarro, pescador jubilado, ha sido distinguido con la categoría de Caballero de la Orden Civil del Mérito Agrícola por el ministro de Agricultura, don Jaime Lamo de Espinosa, con motivo de la onomástica de Su Majestad el Rey, el día 24 de junio pasado.

Don Ceferino Espelta Navarro, a lo largo de sus veintiocho años al frente de la sociedad San Pedro, de Tortosa (San Carlos de la Rápita, 1951-1979), colaboró estrechamente en defensa de los intereses de los pescadores de las albuferas del delta del Ebro, con los organismos del Ministerio de



Agricultura, gozando del respeto y consideración de todos.

La personalidad del señor Espelta le ha hecho acreedor a esta alta distinción. ■

## Torrevieja

## PROYECTO DE CONSTRUCCION DE UN PUERTO DE ATRAQUE

TORREVIEJA (Alicante).—Un proyecto de construcción en Torrevieja de un puerto de atraque y zona de servicios de embarcaciones ha sido presentado, en exposición pública, por la empresa Marina Internacional de Torrevieja, S. A.

Este proyecto, cuyo presupuesto asciende a 248 millones de pesetas, tendría varios pantalanes de atraque de dos metros de ancho cada uno de ellos, con sus respectivos servicios.

La extensión de estas instalaciones sería de 106.337 metros cuadrados, de los cuales, 76.475 construidos sobre la bahía de Torrevieja.

## Carboneras

## LAS OBRAS DEL PUERTO SE INICIARAN EN ENERO

MADRID.—A principios del próximo año comenzarán las obras de construcción del puerto de Carboneras (Almería), que deberá estar finalizado en enero de 1984, para abastecer de carbón al primer grupo de 550 megavatios de la central térmica en construcción, según informa Tenerpress.

El estudio de transporte que permitirá determinar con exactitud la solución más económica de la política de desarrollo de las instalaciones portuarias españolas para la recepción de carbón de importación está todavía en ejecución.

Sin embargo, se puede adelantar con los tanteos realizados que el puerto de Carboneras podría ser utilizado, debido a su situación, como puesto de redistribución del carbón importado a los consumidores cementerios de la costa de Levante y Mallorca, así como para alojar grandes barcos procedentes de países de ultramar y con destino final Tarragona.

El puerto de Carboneras podrá acoger barcos de hasta 150.000 toneladas de peso muerto, pudiendo descargar con holgura 3,3 millones de toneladas anuales. La inversión estimada será de alrededor de 7.500 millones de pesetas. ■

## ESTUDIO DE LA CONTAMINACION DE LA RIA DE HUELVA

HUELVA (De nuestro corresponsal).—Próximamente se realizará la primera fase de un estudio sobre la contaminación de la ría de Huelva y las zonas adyacentes tras un convenio que se firmó en el Gobierno Civil entre el MOPU, la Diputación Provincial, el Puerto Autónomo de Huelva y el Instituto Oceanográfico en relación con su financiación.

El presupuesto inicial de esta primera fase del estudio asciende a 33 millones de pesetas, de los cuales 24 aportará el MOPU, dos el Puerto Autónomo, dos la Diputación Provincial y cinco el Instituto Oceanográfico.

El estudio tiene por objeto determinar las causas del deterioro progresivo de la ría de Huelva; se considera el requisito previo para la adopción de medidas más definitivas y pasa por una fase de recogida y análisis de información.

En el proyecto se han marcado algunos objetivos prioritarios, que van desde la definición del estado actual de la ría y su zona de influencia (contaminación, alteración del biotopo y biocenosis) hasta el establecimiento de recomendaciones y normas que permitan reducir o modificar los vertidos existentes o su localización.

También se realizará un análisis de la circulación de aguas y, en general, del comportamiento dinámico de los estuarios, condición indispensable para establecer la relación causa-efecto y, sobre todo, para definir la capacidad de la ría como receptor de vertidos. Por último, se revisará el inventario hoy vigente de vertidos industriales y urbanos, incluyendo un cálculo de su evolución previsible a corto y medio plazo.

La información que se tomará como base para la consecución del estudio abarcará múltiples aspectos, entre los que cabe destacar los siguientes:

- a) Uso y actividades. Vertidos.
- b) Circulación y dinámica del estuario y marisma. Batimetría del estuario.
- c) Situación actual del biotopo y biocenosis. Meteorología.
- d) Situación actual de zonas húmedas (marismas y esteros).
- e) Presencia de metales pesados en área de estudio.

Cumplidos estos objetivos, durante un plazo que se estima en doce meses desde la fecha de la firma del convenio que mañana se rubricará, el paso siguiente será determinar las acciones de carácter más urgente para reducir y prevenir la contaminación de mayor intensidad o peligrosidad de forma que puedan arbitrarse cuanto antes medidas correctoras adecuadas. Sólo entonces se acometerá la realización de la segunda y definitiva fase del estudio. ■ SERAFIN GOMEZ ROJAS.



**BALLENA VARADA EN EL ODIEL HUELVA**  
(De nuestro corresponsal).—En un margen de la ría del Odiel en el puerto de Huelva apareció varado el ballenato que recoge la fotografía, y que media casi seis metros. El animal, según se ha asegurado, no tendría más de un año y presentaba varios impactos de bolas, así como heridas y rasguños. Presumiblemente, el animal, al sentirse herido, entró en la ría, quedando varado en la orilla. La aparición del mamífero marino por estas latitudes ha despertado la natural expectación. Del hallazgo se ha dado cuenta a ICONA, quien determinará qué hacer con el cetáceo. ■ S. G. R.

## LOS MINISTROS OLIArt Y LAMO DE ESPINOSA VISITAN ALMERIA

ALMERIA (De nuestro corresponsal).—Para tratar diversos asuntos relacionados con sus Departamentos respectivos, visitaron Almería los ministros de Sanidad y Seguridad Social, Alberto Oliart Sausol, y de Agricultura y Pesca, Jaime Lamo de Espinosa.

### VISITA DEL MINISTRO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

Los días 12 y 13 de octubre permaneció en Almería el ministro de Sanidad y Seguridad Social, Alberto Oliart Sausol quien, acompañado del gobernador civil de la provincia, José María Bances Álvarez; presidente de la Diputación Provincial, José Fernández Revueltas; delegado territorial de Sanidad y Seguridad Social, José A. de Aguilar Torres; parlamentarios y otras autoridades y representaciones provinciales, visitó las obras de la nueva residencia sanitaria que el Ministerio construye en Torre Cárdenas, con una superficie de más de 47.000 metros cuadrados y una inversión de mil quinientos millones de pesetas. La residencia —cuyas obras se espera estén terminadas en el próximo mes de enero— constará de 570 camas, que paliarán —en parte— el grave problema asistencial que padece la provincia de Almería. El ministro inauguró una guardería infantil en la barriada de los Angeles, con cuyos vecinos departió ampliamente, e inauguró un club de pensionistas en el pueblo de El Ejido, donde también visitó el centro subcomarcal sanitario.

Posteriormente, el señor Oliart celebró una rueda de prensa con los medios informativos provinciales respondiendo a las preguntas que le fueron formuladas, manifestando —entre otras cosas— su propósito de visitar cada semana una provincia y conocer sobre el terreno los problemas sanitarios que éstas tienen.

### VISITA DEL MINISTRO DE AGRICULTURA Y PESCA

El ministro de Agricultura y Pesca, Jaime Lamo de Espinosa, visitó Almería acompañado del subsecretario de Pesca, Miguel Aldasoro; presidente del FROM, Lázaro Rosa; director de su gabinete técnico, Javier Posada, y otros altos cargos en su Departamento, siendo recibido en el aeropuerto por el gobernador civil de la provincia, José María Bances Álvarez; presidente de la Diputación, José Fernández Revueltas; comandante militar de Marina, Carlos Campos Arias; vicepresidente nacional de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Nicolás Linares Navarrón; parlamentarios almerienses y otras autoridades y representaciones provinciales.



Alberto Oliart



Jaime Lamo de Espinosa.

mandante militar de Marina, delegado de Agricultura, delegado provincial del ISM, patrón mayor de la Cofradía y otras representaciones. El ministro asistió interesado a las subastas del pescado, conversando con los pescadores y presenciando la descarga de los pesqueros "Virgen del Carmen" y "Hermanos Sánchez".

Posteriormente celebró su segunda reunión con los pescadores —en este caso del puerto de Almería—, exponiéndole el señor Gallart los problemas que a éstos afectan (desempleo, jubilación a los cincuenta y cinco años, viviendas, vedas, apresamientos, etc.), de los que el ministro tono cumplida nota, añadiendo que aquellos que son de su competencia trataría de estudiarlos seguidamente y otros los abordaría con los Ministerios competentes. A las nuevas peticiones, tanto de la Cofradía como de los pescadores sobre la permanencia del ISM, el ministro reiteró lo dicho en Adra, diciendo que no existen motivos para la

preocupación que sobre el futuro de este organismo había detectado en toda la provincia.

### EN LA CASA DEL MAR

Posteriormente, sobre las ocho de la mañana, el ministro y acompañantes se trasladaron a la Casa del Mar, cuyas instalaciones le fueron mostradas por el delegado territorial de Sanidad y Seguridad Social, señor Aguila Torres, y por el delegado provincial del ISM, señor Asenjo, quien dio la bienvenida al señor Lamo de Espinosa, agradeciéndole, en nombre del ISM su visita.

El ministro, autoridades y pescadores fueron invitados por el Instituto a un desayuno en la cafetería de la Casa del Mar.

Complacido el ministro, dio las gracias al delegado provincial del ISM por las atenciones recibidas, pasando seguidamente a desarrollar un amplio programa en relación con los agricultores almerienses. ■ A. SEDANO.

## Cartagena

### CRITICA SITUACION DE LA PESCA DE BAJURA

CARTAGENA (Murcia).—El presidente de la Asociación de Empresarios de la Cofradía de Pescadores de esta ciudad hizo unas declaraciones al diario "La Verdad" ante la actual situación del sector de la pesca de bajura. Expresa en ellas las quejas que tiene este último de la Administración ante el negro panorama de supervivencia.

"Es muy sospechosa la actuación de la Administración en materia de pesca", dijo el representante de pescadores cartageneros, quien señaló que "mientras nuestros pesqueros son apresados constantemente, saqueados y sus tripulaciones humilladas y tratadas como vulgares delincuentes, aquí en el Mediterráneo, y más concretamente frente a nuestras costas, todos los años durante los meses de mayo, junio y julio aparecen grandes buques-factoría dedicados a la pesca del atún, que estorban y enredan sus palangres con los de nuestros barcos". El señor López Lorente especifica que el industrializado método de captura de estos grandes buques pesqueros está dejando al Mediterráneo sin atunes, "y todo en atención a esas miserias doce millas que tenemos establecidas como aguas territoriales". ■

## EXPLORACION INDUSTRIAL PARA SAL DE LAS MARISMAS ONUBENSES

HUELVA (De nuestro corresponsal).—Es muy posible que dentro de muy poco tiempo, si prospera un estudio o anteproyecto recientemente presentado en Huelva por una empresa holandesa, las marismas sean una de las zonas más importantes del mundo de producción de sal.

Según han manifestado los técnicos de esta empresa holandesa, de la que depende la textil La Seda, el sistema a emplear consiste en la introducción de un tubo a determinada profundidad en la cual existe una capa salina; según estudios, esta capa en Huelva se extiende desde Mazagón hasta Ayamonte, y se inyecta agua, procediéndose a obtener una salmuera que luego se pone a desecar, lo que supone un gran ahorro de tiempo sobre el sistema tradicional. El sistema ni transforma el paisaje ni contamina y podría suponer la creación de 400 puestos de trabajo.

Por el momento, el proyecto ha sido bien acogido y se están efectuando los análisis y estudios de la propuesta holandesa para que en su día los organismos implicados en el tema se pronuncien al respecto. Según han manifestado los representantes de la empresa, esta zona, junto con una del Amazonas, son los lugares de mayor potencial de producción de sal del mundo. ■ S. G. R.

## CENTRO OFICIAL MARITIMO PESQUERO PARA HUELVA

HUELVA (De nuestro corresponsal).—La Orden ministerial de creación de un Centro Oficial de Formación Profesional Marítimo Pesquero está a punto de ser aprobado, sólo a falta de cumplimiento de diversos trámites que se espera que en breve plazo sean cubiertos. De momento ya existe autorización para convocar los cursos del próximo año escolar con carácter oficial.

Esto es el resultado de las gestiones llevadas a cabo por los responsables de las escuelas existentes en Huelva, tras la entrevista mantenida últimamente con el inspector general de Enseñanzas Náuticas de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante. Los trabajadores del mar y la industria pesquera ven cumplimentado de este modo una de sus más importantes aspiraciones: tener en Huelva un centro que con carácter oficial atienda la demanda de profesionales cualificados para la flota de Huelva.

Para hacer posible este Centro, la Sección Naval y la Diócesis de Huelva han puesto a disposición de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante tanto las instalaciones docentes y las residencias que poseen como su profesorado y personal.

Con este fin está a punto de firmarse un convenio entre la Subsecretaría y los representantes legales de la Sección Naval y de la Diócesis que regulará la utilización de las dos escuelas y la presentación conjunta de servicios.

Este Centro tendrá plenas facultades académicas y las mismas atribuciones que el resto de las escuelas oficiales, los alumnos podrán ser examinados por los profesores de la propia escuela y disfrutarán de becas para sufragar los gastos de internado. Para el cumplimiento de su misión será auxiliado por un Patronato, del que formarán parte no sólo representaciones de la Administración central y de la escuela, sino también de las entidades provinciales y del sector pesquero.

En el próximo curso escolar se impartirán cursos de formación profesional marítimo-pesquero de primero y náutico-pesquero de adultos, así como los cursillos necesarios para los preceptivos canjes de titulaciones. ■ SERAFIN GOMEZ ROJAS.

## GESTIONES PARA RESOLVER LA CRISIS DE LOS ASTILLEROS

HUELVA.—El 8 de octubre emprendió viaje a Madrid el secretario provincial de UCD, Emilián Sanz Escalera, acompañando al comité de empresa de Astilleros de Huelva, para entrevistarse con el ministro de Trabajo, Félix Manuel Pérez Miyares.

En la capital de la nación llevará también a cabo otras gestiones para tratar de solucionar la crisis por la que atraviesa la citada empresa y que afecta a unos 500 trabajadores por el expediente de regulación de empleo presentado por la empresa, cuya plantilla total es de 1.300 hombres.

Con estas visitas tratará de urgir la consecución de un préstamo de 750 millones de pesetas solicitado para que los trabajadores puedan cobrar sus atrasos y que la empresa vuelva a recibir materias primas, que actualmente les son servidas con dificultades. ■

## Isla Cristina

### LA COFRADIA QUIERE EVITAR LOS APRESAMIENTOS PORTUGUESES

ISLA CRISTINA (Huelva).—Una Cofradía de Pescadores de Isla Cristina ha enviado una carta a los armadores en la que les advierte que sería muy lamentable que se produjeran nuevos apresamientos por pesca ilegal en aguas portuguesas.

Recientemente, el Gobierno portugués ha autorizado a quince embarcaciones de este puerto a capturar el 60 por ciento de marisco sobre la pesca total del barco, medida tomada de forma excepcional y transitoria hasta que el ministro de Transportes español se entreviste en Lisboa con su homólogo portugués.

La carta de la Cofradía de Pescadores dice que si se producen nuevos apresamientos por pesca ilegal, las conversaciones entre las autoridades españolas y portuguesas podrían quedar interrumpidas.

La autorización excepcional de las autoridades portuguesas se hace únicamente a las embarcaciones que faenen entre las 12 y las 200 millas jurisdiccionales de Portugal, y no a las que pesquen entre las seis y las millas. ■

### PORTUGAL RETIRA UNA SANCION A UN PESQUERO

ISLA CRISTINA (Huelva).—Las autoridades portuguesas han dictaminado no imponer ninguna sanción económica y abonar el importe de la pesca confiscada al pesquero de Isla Cristina "Monte Moratella", que fue apresado el pasado día 18 de septiembre.

El "Monte Moratella" fue apresado por una lancha patrullera de Portugal y, al parecer, ahora las autoridades del país vecino han estimado que el barco se encontraba faenando dentro de los límites jurisdiccionales, pero que una avería sufrida por el pesquero podría haberlo desviado hacia aguas portuguesas.

Según han informado el presidente de la Asociación de Armadores de Isla Cristina, José Escobar Cárdenas, y el armador y patrón del barco, Antonio Araujo Cristóbal, el Gobierno portugués ha decidido retirar la sanción económica de 2.400.000 pesetas, e incluso abonar al armador el importe de la pesca que fue confiscada en su día, que asciende a doscientas mil pesetas.

Las mismas fuentes han señalado que el barco deberá permanecer en el puerto de Faro hasta el próximo día 13 del presente mes de octubre, pendiente de cualquier posible apelación por parte de un delegado del Gobierno. ■

## Arrecife de Lanzarote

### PERDIDA DE CIEN MILLONES POR INCENDIO DE UNA FABRICA

ARRECIFE DE LANZAROTE.—En más de cien millones de pesetas se estiman las pérdidas ocasionadas por un incendio declarado en Agromar, una industria pesquera de Arrecife que aún no estaba inaugurada.

En el incendio quedaron completamente destruidas cinco amplias cámaras frigoríficas para almacenamiento de pescado y tres túneles de congelación.

Según parece, el fuego se inició cuando un técnico opera con soldadura autógena y saltó una chispa que prendió en una de las planchas de material inflamable situada en las cámaras.

Esta nueva industria pesquera estaba previsto se inaugurase en su primera fase este mes y está considerada como una de las más modernas de España. ■

## Las Palmas

### SE HUNDIO EL PESQUERO "LUISINA"

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Los nueve tripulantes del pesquero español "Luisina", que se hundió a 40 millas de Las Palmas, se encuentran ahora en la hospedería de la Casa del Mar, en esta capital, sanos y salvos.

## Las Palmas

### LOS EMPRESARIOS CANARIOS SOLICITAN UN CONSEJO DE PESCA DENTRO DE LA C.E.O.E.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—La Comisión Permanente de la Confederación Canaria de Empresarios acordó dirigirse al presidente de la CEOE, Carlos Ferrer Salat, para solicitar la reacción urgente de un Consejo Empresarial de Pesca, dentro de la organización patronal.

En la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEO) se ha creado recientemente un Consejo Empresarial de Turismo para hacer frente a los muchos y graves problemas de ese sector.

La Confederación Canaria de Empresarios considera que la pesca necesita de una atención semejante, porque los problemas de la misma no son menores que los del turismo.

Para la Confederación Canaria de Empresarios, la pesca es un sector que se encuentra ante un deterioro dramático, y por ello es necesario recurrir al apoyo y a la solidaridad del movimiento empresarial. ■

### INDEMNIZADOS LOS TRABAJADORES DE I.M.A.P.E.C.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Cincuenta y tres trabajadores españoles de la empresa de pesca hispano-mauritana IMAPEC han sido indemnizados, "lo que significa el cierre definitivo, al menos por el INI, de dicha industria", según una información que publica el periódico "La Provincia".

De acuerdo con dicha información, se realizó la liquidación y sobre la marcha se han iniciado los contactos correspondientes para indemnizar, asimismo, a los 433 trabajadores mauritanos de la factoría de IMAPEC en el antiguo Port Etienne.

La reapertura de esta factoría es una de las condiciones puestas por el Gobierno de Mauritania para la firma del acuerdo pesquero entre aquel país y España. Asimismo, en los últimos tiempos se exigía que la flota artesanal canaria se hiciese cargo de la industria.

Sobre el particular se sabe que el vicepresidente de la Junta de Canarias y consejero de Pesca de la misma, Rafael Stenga, presentó en el Ministerio de Transportes un estudio realizado por el sector pesquero canario para que la flota artesanal se haga cargo de dicha factoría. ■

El "Luisina", matriculado en Huelva, estuvo a la deriva durante cuatro días entre aguas al Sur de Fuerteventura y Gran Canaria, por haberse partido el eje de la hélice.

Cuando el buque español "Cotarredonde III" captó la señal de auxilio del "Luisina" ya era demasiado tarde, porque el pesquero se vio inundado al poco tiempo por una vía de agua en la sala de máquinas. ■

## TRES FRESCOS CON LA MAR DE VITAMINAS



La sardina, el jurel, la caballa. Un alimento sano, natural y equilibrado, rico en vitaminas A, B y D, con los elementos nutritivos

necesarios para un desarrollo intelectual y físico completo. Un plato fresco por naturaleza, con un sabor tan bueno como su sabor.

SARDINA, JUREL, CABALLA. Frescos, sabrosos y baratos.



**INCENDIO EN EL "PRINSEDAM".** ANCHORAGE (Alaska). El crucero de lujo "Prinsedam", escorado en aguas de Alaska después de producirse un fuego a bordo, que obligó a poner a salvo a los quinientos pasajeros y tripulación del buque. En lanchas salvavidas fueron trasladados, sanos y salvos, hasta Anchorage, aunque casi todos sufrieron los efectos del intenso frío que reinaba en la zona. Desde helicópteros les fueron facilitados víveres. El "Prinsedam" no corre peligro de hundimiento, según los técnicos, y oficiales holandeses y norteamericanos esperan poder remolcarlo hasta Portland (Oregon) para ser reparado.



## En cincuenta años se han duplicado las unidades de la Marina Mercante en el mundo

HAMBURGO (De nuestro corresponsal).—Según cifras de un reciente estudio, la Marina Mercante del mundo se ha desarrollado prodigiosamente en los últimos cincuenta años. En 1921, la flota mercante de todo el mundo sólo contaba con un total de 33.186 barcos, representando un desplazamiento bruto de 62.000.000 de toneladas en total.

La mayor parte de esos buques navegaban bajo pabellón británico, alemán, noruego, sueco, francés y norteamericano (en total, 20.747 buques, cuyo conjunto representaba 45,7 millones de toneladas). Inglaterra poseía por aquel entonces unos 9.000 barcos, es decir, ella sola disponía de más de la mitad casi de la flota mercante mundial. Con bandera japonesa navegan unos 2.000 buques. Y la Unión Soviética —hoy potencia mundial— apenas si reunía alrededor de 400 barcos mercantes. Grecia apenas llegaba a los 340 barcos. Y bajo pabellón panameño o liberiano no navegaba ni un solo buque.

### SALTO PRODIGIOSO

Ahora, según cifras del Lloyd's Register of Shipping, la flota mercante mundial cuenta con un total de 65.887 barcos —casi el doble respecto a 1921—, con un tonelaje total seis veces mayor: 317.999.926 toneladas.

Liberia, que en 1921 carecía de flota mercante, cuenta hoy con más de 3.000 barcos, con un desplazamiento total de 73.447.000 toneladas, cifra esta superior al tonelaje total de la flota mundial en 1921.

Bajo pabellón panameño, que en 1921 no navegaba ni un solo buque, navegan hoy más de 2.000 barcos, con un total de 15.631.000 toneladas.

Tanto Liberia como Panamá son, desde luego, "flags of convenience", es decir, banderas de conveniencia bajo las que navegan buques de armadores extranjeros que, por diversas razones, consideran desventajoso navegar bajo pabellón propio.

### JAPÓN, A LA CABEZA

La flota mercante nacional más importante hoy es la japonesa: 10.000 barcos. En total: 41.663.000 toneladas. Otro salto gigantesco ha sido el dado por la Marina Mercante soviética, que cuenta hoy con más de 7.000 barcos, con un total de 21.000.000 de toneladas. Los otros países del bloque comunista —en total 7.000.000 de toneladas—, unidos a la flota soviética, lo que constituye la llamada "Ostseeflotte", flota mercante del Báltico, disponen, en total, de un poder de desplazamiento de 28.000.000 de toneladas.

Mas no sólo ha crecido la flota mundial, sino que con auxilio de la tecnología moderna, la calidad de las unidades se ha perfeccionado y mejorado. Los tipos de barcos mercantes actuales son muy superiores a los de antaño.

En la actualidad, la flota mercante mundial cuenta con 130 buques de pasajeros, 443 barcos especiales para el transporte de contenedores y 51.000 unidades más constituidas por barcos de carga menores, petroleros y buques-factorías para la pesca de altura. ■ MANUEL NOALES.

## CARGUERO SUECO A LA DERIVA, AL NORTE DE ESCOCIA, CONVERTIDO EN BOMBA FLOTANTE

LONDRES.—Los veintidós ocupantes del carguero sueco "Finneagle" tuvieron el 2 de octubre que ser rescatados frente a las costas de las Islas Orcadas, al Norte de Escocia, al declararse a bordo un incendio. El "Finneagle", que lleva una carga de 50 toneladas de gas altamente inflamable, avanza en estos momentos a la deriva y ha sido descrito por las autoridades como una auténtica "bomba flotante".

La operación de salvamento, llevada a cabo por helicópteros de las Fuerzas Aéreas británicas, se vio muy dificultada por las condiciones climatológicas adversas, con vientos de más de 120 kilómetros por hora y olas de hasta doce metros de altura.

El estado de las veintidós personas rescatadas, entre las que figuran dos niños y tres mujeres, no reviste gravedad, según se informó en Kirwall, principal isla del archipiélago, donde fueron trasladados.

El "Finneagle", de 8.700 toneladas, se dirigía desde Nueva Orleans a un puerto sueco próximo a Goteborg, cuando sufrió tres explosiones a bordo que provocaron el incendio.

La hazaña de llevar a tierra firme a las personas que se encontraban a bordo del buque contenedor (entre las que había tres mujeres y dos niños) fue realizada por Mike Lakey, pilotando un helicóptero.

Lakey llevó a cabo la difícil labor el mismo día en que era elegido, por la Cofradía de Pilotos, para recibir el Premio Príncipe Felipe por el papel que le cupo cuando la plataforma Alexander Kielland se dio la vuelta en el mar del Norte en marzo de este año.

El teniente Mike Lakey y la tripulación del helicóptero "Sea King", utilizando un complejo sistema para amarrar a la nave, logró salvar a las veintidós personas atrapadas en el "Finneagle".

## EL "JUAN SEBASTIÁN EL CANO", EN DUBLIN

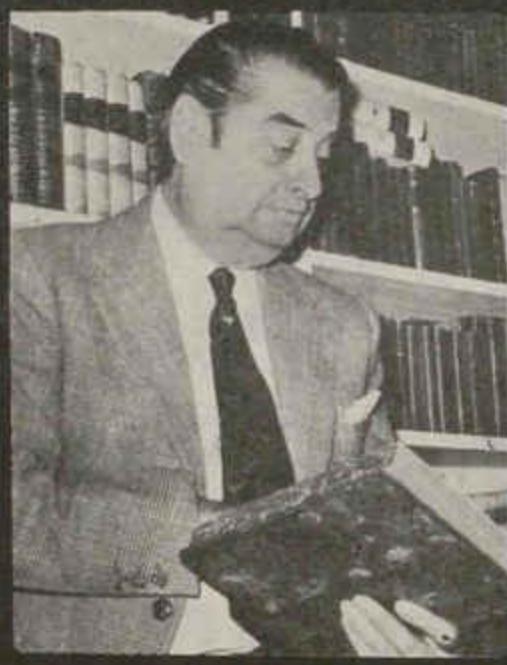
DUBLIN (De nuestro corresponsal).—El bergantín-goleta español "Juan Sebastián Elcano", buque-escuela de la Marina española, pasó la última semana del mes de junio en Dublin, después de haber anclado algunas horas en la bahía de Killiney, a unos 14 kilómetros al Sur de la capital irlandesa, donde fue muy admirado por una gran cantidad de personas que se dirigieron a las orillas de la bahía.

El comandante del buque, don Ignacio Cela Díaz, colocó una corona de flores en el monumento a los héroes y mártires de la guerra de la independencia irlandesa y recibió a bordo al comodoro Kavanagh, jefe de la Marina de nuestro país, y a otros personajes, entre ellos, a los miembros del Consejo Administrativo del Instituto Marítimo. El vice-

presidente del Instituto, señor James Hughes, veterano de la Marina, entregó al comandante una placa conmemorativa de la visita, y recibió de don Ignacio Cela un dibujo del "Juan Sebastián Elcano" para el Museo Marítimo Irlandés que dirige el Instituto.

El comandante del buque-escuela expresó su satisfacción por encontrarse por primera vez en su vida en la verde Irlanda, tierra que había dado a la Marina española muy buenos marineros, y, como español y gallego, subrayó lo mucho que tienen en común los dos pueblos, incluido el tiempo climatológico nublado, como aquel día sucedía.

Después de haber visitado todos los rincones del buque, los miembros del Instituto Marítimo Irlandés volvieron a tierra. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.



Por  
NESTOR  
LUJAN

# EL ARROZ PARELLADA

El arroz parellada es una paella barcelonesa que contiene muchas primeras materias del mar, como conviene a la cocina de esta ciudad. Es un arroz para voraces perezosos, ya que todos los tropezones van sin huesos ni espinas. Y se llama Parellada por una historia que contaré con la del restaurante Suizo.

Nació en el restaurante Suizo, de Barcelona, a finales del siglo pasado. El Suizo llegó hasta casi nuestros días. Estaba situado en la Rambla del Centro, 31, con puerta trasera en la plaza Real, 17. Quien esto firma lo despidió con todo honor e irreprimible nostalgia en la noche del 30 de marzo de 1949. Hasta que esta venerable casa cerró, se celebró en un salón del entresuelo la anual votación del Premio Nadal de novela en la noche de Reyes. El Suizo adquirió fama en manos de su propietario, el italiano Maffioli. Había sido fundado en 1861 por un italiano, Mario Zanfa, que lo cedió prontamente a Juan Maffioli y a un socio apellidado Starna. Su éxito fue tal que en 1866 era ya restaurante. Los descendientes de éstos lo vendieron a Miguel Matas, que se había formado en la casa. Miguel y su hermano, Juan Matas, "chef" de cocina, continuaron el prestigio gastronómico de este restaurante. Los platos del Suizo fueron de enorme calidad. Hagamos un alto de reverente memoria ante el filete de buey que la carnicería Modelo, de la Rambla, supo comprar y cortar como ninguna otra. Y evoquemos también un plato que ha pasado a la Historia, y es el arroz Parellada, producto de la fructífera colaboración del cliente, el camarero y el cocinero. El arroz Parellada se debe a un "gourmet" de la época, don Julio Parellada, propietario del palacio de la calle de la Canuda, donde hoy está instalado el Ateneo de Barcelona. Parellada, magnífico tipo de "dandy" que dilapidó parte de su fortuna en flores, perfumes y galanterías más concretas, diremos que era un "gourmet" sibarítico, y en sus últimos tiempos, con su plastrón de piqué y su clavel en la solapa,

ocupaba con grave autoridad una mesa del Suizo. Un buen día se le ocurrió pedir al camarero Jaime Carabellido un arroz especial que aportase todos sus tropezones sin huesos ni espinas. Se elaboró el plato, que no es fácil, y volvió a repetir su petición. Carabellido se entendió en la cocina a base de pedir un Parellada. Popularizó el plato y se incorporó el arroz a la Parellada a la minuta del Suizo. La clientela del Suizo, compuesta en principio por bolsistas, hombres de negocios y políticos, mantuvo un prestigio gastronómico hasta el dramático momento de cerrar sus puertas.

Esta paella fue confeccionada a la perfección por Juan Matas, "chef" del Suizo, y por su sucesor, Alejandro Doménech —hijo de aquel gran cocinero y tratadista culinario que fue Ignacio Doménech—. A Alejandro Doménech, ya desaparecido también, uno de los mejores cocineros catalanes de la posguerra, le debemos la siguiente receta:

"Ingredientes para seis personas: un pollo y medio pequeños (para que sean tiernos), cortados a cuartos y totalmente deshuesados; partido cada cuarto por la mitad, de modo que haya doce pedazos de pollo, dos por comensal; 200 gramos de lomo de cerdo, en seis pedazos iguales; seis salchichas de tamaño mediano; seis langostinos o gambas grandes, pelados; 200 gramos de calamares limpios, cortados en arandelas; 24 mejillones grandes, cocidos y extraídos de sus valvas; seis trocitos de rape, sin hueso; seis trozos más de otra clase de pescado duro, como corvina, lubina, mero, etc., desespinado; cuatro alcachofas medianas con las puntas cortadas, separadas las hojas duras y dividida cada una en ocho pedazos, a los que se les pondrá un poco de zumo de limón, para que no se ennegrezcan; 100 gramos de guisantes cocidos; cuatro pimientos morrones, de los que se cortarán doce triángulos iguales y el resto en cuadritos. Unas hebras de

azafrán ligeramente tostado; dos dientes de ajo; 200 gramos de cebolla picada; 200 gramos de tomates pelados y picados, o puré de tomate; dos decilitros de aceite; una cuchara grande de manteca de cerdo; 400 gramos de arroz. Un poco de perejil picado; caldo, o simplemente agua caliente, para mojar el arroz, cuidando de que la cantidad de caldo sea doble de la de arroz.

En una paella puesta al fuego, con aceite y manteca calientes, se frien, hasta dejarlos doraditos, los trozos de pollo, el lomo y los calamares ligeramente espolvoreados con sal; ya fritos, se les añade la cebolla y las alcachofas, terminándose de freír todo, para añadir, por último, el tomate; rehóguense y añádasele un cucharón de caldo, dejándolo cocer todo unos diez minutos.

Media hora antes de servir nuestro arroz póngase la paella al fuego vivo y échesele el arroz, los guisantes, los cuadritos de pimiento morrón y el caldo o agua hirviendo. En el mortero se habrá machacado el azafrán junto con los ajos, que se diluyen en un poco de caldo de la paella, adicionándolo seguidamente al conjunto. Se revuelve el arroz y a continuación se colocan encima los trozos de pescado y langostinos, que anteriormente se habrán sazonado con sal y salteados con un poco de aceite, añadiendo también la grasilla sobrante de la sartén; por último, se ponen los mejillones, las salchichas y los triángulos de pimiento morrón, colocados con toda la simetría posible; se rectifica de sal y se termina de cocer en el horno, retirándolo ya sequito.

Una vez listo, se espolvorea con un poco de perejil picado, colocando la paella sobre una bandeja cubierta con una servilleta, o mejor, con hojas de lechuga o de vid. La característica de este arroz es que no lleva ni huesos ni espinas".



# Protagonista: La mar

## Filatelia

### Espamer 80

Revisando el reglamento por el cual se ha de regir esta importante exposición, en la cual va a participar el coleccionista americano, el español y el europeo, hay un aspecto digno de subrayar, cual es el relativo a las colecciones temáticas. Hoy día, un sector importantísimo del coleccionismo está volcado sobre los sellos que se refieren a un determinado tema, ya sean buques, navegantes, ferrocarriles, automóviles, flora, fauna, medicina, etc. Con la experiencia que nos ha dado asistir a ya numerosas exposiciones de rango internacional, bien sabemos la agudeza de algunos coleccionistas para desarrollar una colección de tipo temático. En Brasiliiana 79 había unas colecciones temáticas asombrosas, y como culmen de todas ellas, una dedicada a los ferrocarriles, que, naturalmente, obtuvo el gran premio. Había que ver a lo largo de las hojas expuestas la amplitud que puede tener una colección de esta clase.

#### ESTA COLECCION SE PRESENTARA EN MADRID

Si en Espamer 80 hay una sección en la clase de competición dedicada a la temática, ha de indicarse, además, que hay una sección especial para el tema hispano-americano. Es la primera vez que el mismo figura como independiente de las demás temáticas, y no hay duda que es una buena idea, ya que con los numerosísimos sellos emitidos tanto en España como en América, sobre la América hispana, hay la posibilidad de hacer completamente la historia de América desde el descubrimiento hasta la independencia de los Estados que hablan en español.

#### RAMON PEREZ DE AYALA

El único sello que se emite en el mes de agosto es un 100 pesetas dedicado a este escritor, con ocasión del primer centenario de su nacimiento. Ni nos gusta que un sello conmemorativo tenga tan alto nominal ni que se ponga en servicio un sello en pleno verano, pues su primer día de emisión es el 9 de agosto.

#### BUQUES DEL RIO DE LA PLATA

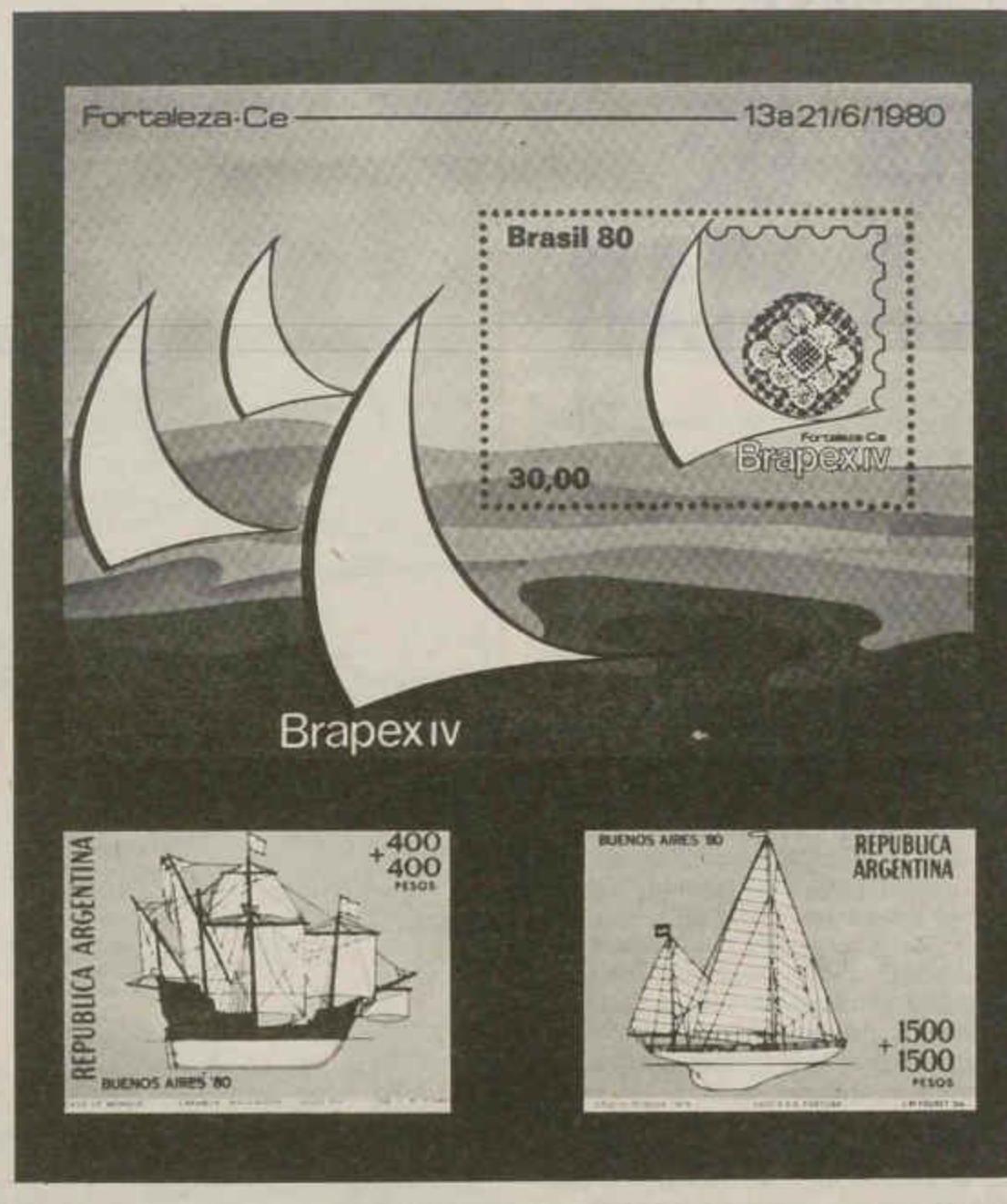
Con ocasión de la exposición mundial filatélica que tendrá lugar a fines de octubre y principios de noviembre de este año, bajo el nombre de Buenos Aires 1980, hay una serie con el nombre indicado y que es de 400, 500, 600 y 1.000 pesos, pero que llevan como sobreprecio cada sello esos mismos nominales. En ellos figuran: la carabela "Magdalena" (siglo XVI), un buque del río de la Plata (siglo XVII), la corbeta "Descubierta" (siglo XVIII) y el yate "A. R. A. Fortuna", de la Escuela Naval Militar (época actual).

#### ANTONIO PIGAFETTA

Este navegante italiano merece uno de los sellos de la serie Europa 80, de Italia, el cual va acompañado de otro en recuerdo del geofísico Antonio Lo Surdo (1880-1949). Los sellos son de 170 y 220 liras, y junto a las efigies de estas dos personalidades figuran, respectivamente, una nave de la época y un globo terráqueo.

#### BRAPEX IV

Con este nombre denominan los brasileños a sus exposiciones nacionales, y la de este año se ha celebrado en la ciudad de Fortaleza. Esta hoja bloque de 30 cruzeiros, en donde figuran unas velas como de unos balandros, recuerda este acontecimiento filatélico. ■ LUIS MARIA LORENTE.



## Pintura

### Jorge Seurat

Un pintor francés, nacido y muerto en París (1859-1891), que si por desgracia tuvo una muy corta vida de treinta y dos años, fue, sin embargo, grandemente fructífero en el arte. A los dieciséis años ingresó en la Escuela de Bellas Artes de París, estudió en el taller de Lehmann, pintando intensamente día y noche, hasta su pronta muerte y separándose de la corriente impresionista de su época, creó lo que después se vino a llamar neoimpresionismo, basándose en las teorías de Chevreul: "La división de las coloraciones en sus elementos constitutivos, determinados por el contraste entre los tintes y los tonos".

Seurat no llegó en vida a ser tan famoso como Renoir y Signac, porque sus obras apenas terminadas eran compradas por los coleccionistas y su carácter poco comunicativo le apartó de todos sus compañeros. Hasta tal punto, que sus más íntimos amigos ignoraron la muerte de este artista que vivía normalmente con una compañera que le había dado un hijo.

Al igual que Monet y Pissarro, trasladaba al

lienzo la luz y la sombra de los objetos, en términos de colores puros, pero con un análisis más rígido, sistemático y científico. Con ello conseguía un más armonioso enmarque del dibujo y composición e incluso una mayor concentración de la atmósfera, que en la técnica realizada por los impresionistas de su época.

El primer trabajo de Seurat en el Sena, en su primer gran lienzo titulado "La baignade", que se conserva en la galería Tate, de Londres, fue el resultado de una serie de bocetos pintados en el suburbio industrial de Asnières. Pero la originalidad de su método, que llamó divisionismo, se muestra más gráficamente en su obra titulada "Dimanche a la grande jatte", en la que describe un domingo del otoño parisino.

Desde 1885 pasó casi todos los veranos en la costa de Normandía, en Grandcamp, Port en Bessin y Honfleur, donde pintó su famoso cuadro titulado "Rincón de una dársena en Honfleur".

Sus marinas y escenas portuarias irradian serenidad y reposo; su "división" de colores, un refinamiento exquisito. "En la playa de Butin, Honfleur", pintado en 1886, que se conserva en el Museo de Bellas Artes de Tournai, consigue el pintor sus destacados efectos de "divisionismo", sin la ayuda de mástiles ni figuras arquitectónicas, como hacia en sus anteriores cuadros.

Una verdadera obra maestra de 1890, titulada "El puerto de Gravelines", que se conserva en el John Herron Art Institute, en Indianápolis (USA), nos muestra, como si se tratara de un cálculo exacto, los espacios entre los botes, la extensa perspectiva del muelle, la situación de las boyas y los faros, así como el verdadero control de la gradación de colores, que sitúa cada objeto en su auténtico entorno real y atmosférico. ■ ESTEBAN ARRIAGA.

## Cine

### "El final de la cuenta atrás"

Los americanos tienen una espina clavada que les punza dolorosamente todavía. La espina del ataque de la escuadra japonesa a Pearl Harbour el domingo 7 de diciembre de 1941, a las ocho y diez, hora de Hawái.

Pearl Harbour era la principal base naval de los Estados Unidos en el Pacífico septentrional. La escuadra japonesa atacante, al mando del vicealmirante Chuichi Nagumo, era muy poderosa. Setenta y dos buques de guerra, entre acorazados, cruceros pesados y ligeros, portaaviones, submarinos y destructores. En el puerto se hallaban anclados en aquellos momentos ocho de los nueve acorazados de la flota americana del Pacífico, nueve cruceros, veinte destructores y otros navíos de línea. Los aviones japoneses se precipitaron sobre la bahía y Pearl Harbour se convirtió en un infierno de buques que estallaban y se hundían envueltos en llamas. En menos de dos horas, la aviación japonesa aniquiló la mayor parte de la flota norteamericana del Pacífico.

La película "El final de la cuenta atrás" ha querido jugar con el supuesto de que aquella afrontosa derrota de los Estados Unidos pudo evitarse.

Aliadas la historia-ficción y la ciencia-ficción, nos cuenta la insólita aventura de un portaaviones que, en 1980, desaparece en el Pacífico tras una extraña tormenta, para ir a parar, en la fecha de la batalla de Pearl Harbour, a aquellos lugares, con lo que se pone a su alcance la posibilidad de atacar a la flota japonesa con misiles y reactores y cambiar el rumbo de la Historia.

Decir ahora si lo consigue o no sería desvelar el desarrollo de este film. Película que se ve con agrado y en la que, en muchos momentos, el protagonista es el propio portaaviones, del que la imagen nos desvela su estructura, sus entrañas, sus mecanismos de despliegue, sus actividades de despegue y aterrizaje. Esta presencia del portaaviones en la trama es tan notoria y acusada que los demás personajes quedan apagados, difusos. Así, Kirk Douglas apenas se esfuerza en dar el tipo del capitán del buque, ante la carencia de resortes psicológicos de su papel. Lo mismo ocurre con el actor Martin Sheen, muy borroso en su cometido del supervisor civil a bordo del portaaviones nuclear, hasta el punto de que su personaje nos resulta muchas veces superfluo e inútil.

Una insinuada trama amorosa entre un oficial del buque y la compañera de un senador transportada al buque desde el pasado, carece también de interés, sin duda porque la aventura del portaaviones y el juego ahistórico de la película es lo que atrae la atención del espectador.

Como soporte de la increíble historia está el mar. Visible unas veces, hasta adquirir importancia, como en las escenas posteriores al ataque de los aviones japoneses al yate del senador. Invisible la mayoría, pero siempre ahí, esenario y trasfondo de un acontecer intemporal.

Porque si hay algo inmutable en el relato es el mar. El mar, eternamente solo, más allá de las guerras y de los retornos de la Historia. ■ LUIS MARTINEZ MORCILLO.

# PALMA DE MALLORCA

Una interesante exposición

## I MUESTRA DE ARTES DE LA MAR

Durante el periodo comprendido entre los días 11 y 26 de septiembre, la lonja de Palma de Mallorca ha dado cobijo a una exposición singular, la I Muestra de Artes de la Mar, organizada por la Conselleria de Transportes del Consell General Interinsular de las Baleares. La grandiosidad de su planta cuadrangular, de estilo gótico, construida en el siglo XV, ha reunido bajo sus bóvedas, sostenidas por esbeltas columnas que asemejan palmeras, varios centenares de modelos navales y barcos en botella, junto a instrumentos y pertrechos náuticos, documentos y una colección de pinturas referidas a los barcos y a su entorno, además de un nutrido grupo de exvotos. El acto de la inauguración, celebrado con toda solemnidad, fue presidido por el presidente del Consell General y presentado por el conseller de Transportes, Antonio Borrás. La Asociación de Amigos del Museo Marítimo ha colaborado con gran eficiencia en la organización de este certamen.

Alrededor de 150 expositores muestran sus obras originales o las que proceden de otros autores, agrupadas en secciones diferenciadas, algunas de ellas subdivisas, por su extensión, en apartados que las unen de acuerdo con su naturaleza. Los modelos exhibidos pertenecen a tres grupos: los construidos (de quilla a perilla) por quien los presenta, aquellos otros que proceden de equipos prefabricados y los inscritos por propietarios que no fueron sus autores. Entre estos últimos hay ejemplares de verdadera antigüedad, como el navío de Llorente, y delicados trabajos, como la galera y los navios de los siglos XVII y XVIII, procedentes de la colección March Serra, junto a obras de menor entidad, pero no por ello menos interesantes en cuanto a su valor documental, como los pequeños jabeques hechos por Vicens Lizana en los años treinta, propiedad de las señoras Femenias y Ramis.

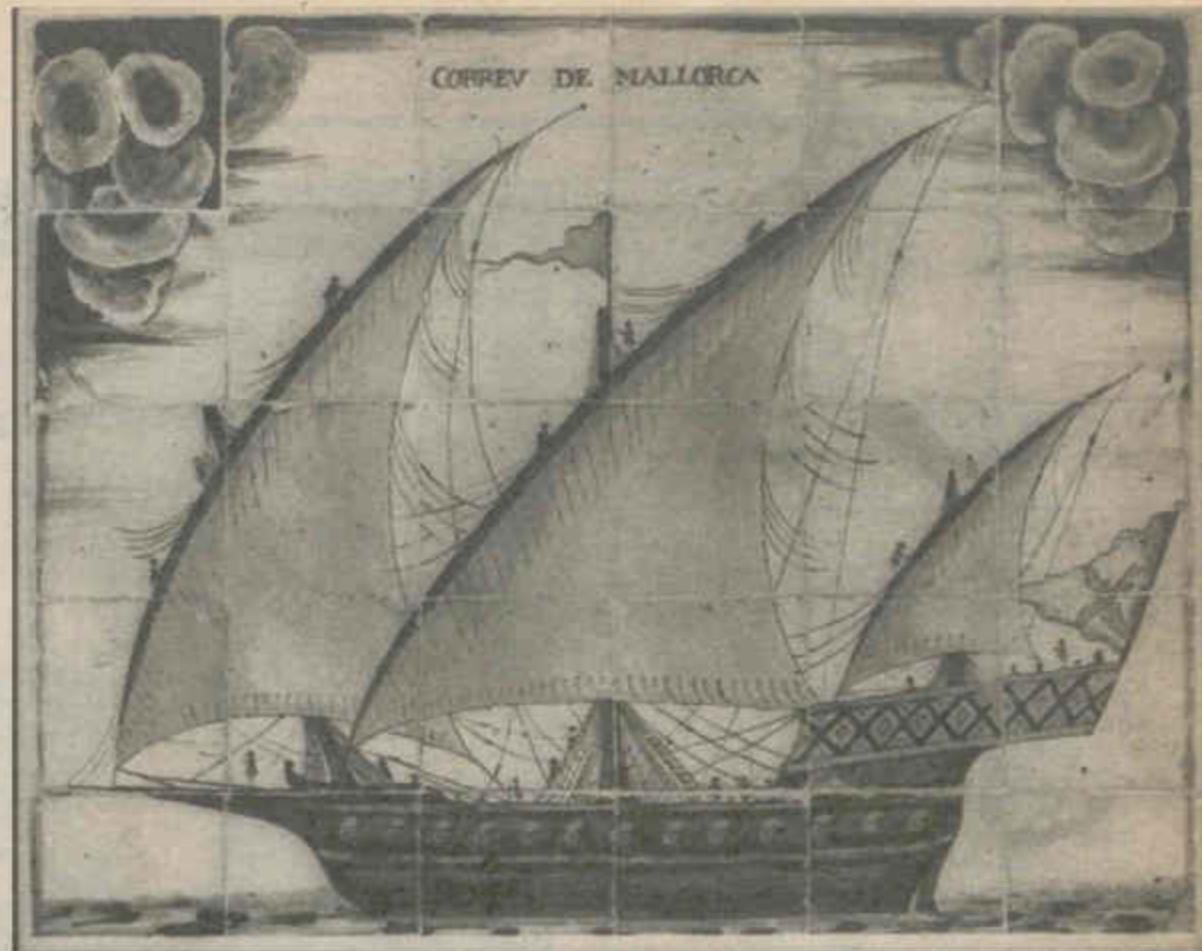
Es imposible citar aquí todo el repertorio de participantes que por su constancia en la práctica de este verdadero arte han contribuido con sus aportaciones, por lo que nos limitaremos a nombrar algunos con obras más señaladas, como son Antonucci, Bonet, los Cerdá de Pollensa, Diaz, Galmés, Gosálvez, Hawkins, Madroñal, Martorell, Más, Más Bataller, los Medinas, Repiso, Sánchez Cuenca, Sancho, etcétera, entre los de producción propia, y un grupo, no demasiado numeroso, de constructores que parten de equipos prefabricados, como es el caso de Gradielle, Martorell, Embort y Segui, que sin duda han conseguido elevados índices de perfección en sus obras.

La sección de naveables ha sido la menos concurrida. En cuanto a los de propulsión vélida hay una pieza importante, réplica de un crucero de la clase One Tonner, con timón de viento realizado a escala 1/11 por Gino Antonucci, maestro en este todavía no muy desarrollado aspecto del modelismo en nuestro país. En cuanto a los de propulsión mecánica hay que señalar un pesquero con arte para congrejos accionado por dos canales de radio, propiedad de Jerónimo Saiz y construido también por Antonucci, que une a lo peculiar del barco representado la eficiencia de un bien calculado sistema de propulsión y dirección. El autor de estas líneas ha presentado una canoa de diseño muy avanzado cuando fue construida en 1950, impulsada por hélice aérea y un motor Diesel de

2,5 c. c., que, aunque desfasada en el tiempo, constituye un ejemplo de este sistema de propulsión. Dos acorazados de más de 1,30 metros de eslora: el japonés "Yamato" y el americano "Missouri", obra de Arturo Martí, en parte procedentes de equipo prefabricados, fueron exhibidos en razón de lo sofisticado de sus instalaciones de control a distancia, de movimientos de sus torres de artillería, pantallas de radar, propulsión y dirección, etcétera. Un tercer acorazado del mismo autor, el "Arizona", una de las víctimas del ataque japonés a la base americana de Pearl Harbor, ha sido realizado por este mismo autor, con chapa metálica, con evidente acierto.

### LOS BARCOS EN BOTELLA

Los barcos en botella han constituido uno de los puntos de interés, a nivel general, del certamen. La exhibición se realizó a lo largo de un frente de ocho metros de longitud, situados individualmente en pequeñas repisas eficazmente iluminadas. En número de 36, el grupo estaba integrado por los que exhiben sus autores y por los que proceden de colecciones o propiedad privada. Sus estilos eran muy distintos, dentro de la técnica que les es peculiar y que comporta algunas variaciones de ejecución. En la colección de 16 que exhibe está manifiesto mi punto de vista de reproducir las características de los barcos representados con aceptables niveles de parecido y proporcionalidad. Galmés refleja en los suyos su permanente vocación de navegante deportivo, representando cruceros y otras embarcaciones que han sido suyas, sin olvidar las réplicas de temas tradicionales. Llopart exhibe un bricbarca y una goleta realizados con trabajo impecable. Hay que destacar un galeón en matraz de niveles insuperables hecho por Fortunato Pérez, premiado en la Exposición del Museo Naval en el año 1960, y dos botellas antiguas, de la colección del C. F. Conde, representando un paquebote turco y una barca de cuatro palos, en puerto, con una abigarrada jarcia de difícil ejecución. La imaginación de algunos autores se manifiesta en ciertos ejemplares, rebasando los límites tradicionales, como en el caso del pailebote atracado en un puerto que está siendo atacado por un avión que roza los tejados de las casas, propiedad del coleccionista doctor Darder.



### DOCUMENTOS, PERTRECHOS, INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN

Entre ellos se exhiben un par de octantes holandeses de 1750, compases construidos por Roux, el hidrógrafo francés de Marsella, en 1760; catalejos, un trabajado reloj de sol portátil, luces de a bordo, escafandra de buzo, profundímetro, correderas, un compás de lectura invertida o soplón de principios del siglo XIX, algunos elementos de alumbrado de faros, mosquetones para su defensa, etcétera, cosas que han cedido amablemente la señora Sard y los señores Darder, Antonucci y Recalde, así como la Jefatura Regional de Costas. Una magnífica bitácora, perfectamente completa de 1880, propiedad de Antonucci y que ha sido exhibida en varios salones náuticos de Génova, figura como pieza muy decorativa en la entrada de la primera sala.

Pero la pieza que llama más la atención

de las catalogadas en este grupo es, seguramente, el magnífico mascarón que fue del vapor "Lulio", adquirido por la Empresa Marítima a Vapor en el año 1870. Despaciado durante mucho tiempo en la pared del desaparecido Museo Marítimo, fue parcialmente cubierto con un tabique, con carácter provisional, durante la realización de unas obras. Así permaneció durante muchos años hasta que fue desemparedado por iniciativa de los Amigos del Museo Marítimo de Mallorca, con la ayuda de la Delegación del Ministerio de Cultura. Ahora el Consell General Interinsular ha llevado a cabo su restauración, junto con la de otros efectos de la misma procedencia y se exhibe junto a una pintura de la época del vapor "Lulio", cuya proa de violín embellecía. Se trata de una obra de gran mérito, realizada por el artista mallorquín Ricardo Ankerman en el propio astillero inglés en que se construyó bajo la direc-



Jabeque de la escudería de Barceló, de 1780. Modelo del Museo Naval de Madrid.



Exvoto. 1889. Misioneros de los SS. CC. de Soller.



El laud "Lacaze Duthiers", primer barco de investigación del Laboratorio Oceanográfico de Palma de Mallorca.



ción del gran ingeniero inglés Dudgeon.

La sección dedicada a la pesca y a la investigación oceanográfica reúne un modelo del buque oceanográfico "El Pescador" y una colección de cartas de pesca del Instituto Español de Oceanografía, así como diversos documentos fotográficos de su pasado. Réplicas de artes de pesca de red fueron exhibidos por la Comandancia Militar de Marina y un grupo de artes de junco, como nasas y gambines, por el profesional Cerdá Torrandell.

El Instituto Hidrográfico de la Marina remitió a la muestra como donativo permanente una colección de cartas de finales del siglo pasado relativas a las costas del archipiélago balear.

#### LA PINTURA

Este apartado completa esta suerte de miscelánea que la muestra constituye. Mu-

chos de los cuadros expuestos son el testimonio de las épocas en que los barcos representados jugaron su rol en las actividades marítimas de las islas. En una serie de pinturas de Pou, capitán mercante y experto dibujante, están las corbetas, polacras, bergantines polacras, goletas, paillebotes que hacían comercio trasatlántico, pese a lo reducido de sus tonelajes, en la mayor parte de los casos, en la época del esplendor de la vela. Por su belleza y factura hay que destacar la representación de la fragata "Atalanta", comprada en los Estados Unidos de América, que luego fue rebautizada como "Margarita Ferragut", con pabellón español y bandera de matrícula mallorquina, en la que pueden verse a los gavieros listos para afilar la mayor en su verga, mientras el resto de la gente realiza sus cometidos por doquier.

Los primeros barcos a vapor que hicieron el correo entre el puerto de Palma y Barcelona, como "El Mallorquin" y "El Barcelonés", de 1837 y 1847, respectivamente, pueden contemplarse en grandes pinturas con todo detalle. Están presentes también los testimonios que dejaron artistas del siglo XIX en cuanto a rincones del puerto, astilleros, escenas de la vida en la mar o en la costa, con firmas tan conocidas en el catálogo de pintores baleares como Ankerman, Cerdá, Cittadini, Llorens, Ribas y de otros actuales como Conde, Forteza, Salvá y Terrasa, que han presentado las interpretaciones actuales de algunos de estos temas. Extraordinarias las acuarelas de Terrasa sobre fauna marítima balear, destinadas a una obra científica.

Este ha sido el importante esfuerzo que un equipo dirigido por Carmen Rosselló, del Consell General Interinsular, y por quien hace esta crónica, como representante de la Asociación de Amigos del Museo Marítimo de Mallorca, ha llevado a cabo con dedicación total gracias al apoyo entusiasta del conseller de Transportes Antonio Borrás a la iniciativa de llevar a cabo esta muestra.

Diré para finalizar que no se ha olvidado el aspecto cultural y educativo del certamen, manifiesto en el catálogo que se publicó, con trabajos de historiadores mallorquines del tema marítimo y en los comentarios instructivos acerca de la mar y la historia de la navegación con que se han acompañado las visitas de colegios e instituciones a la muestra. ■ JAVIER PASTOR QUIJADA.



**Ses mil millas desde nuestros ríos  
hasta el mar de los Sargazos**

## **LAS ANGUILAS, UN VIAJE DE CUATRO AÑOS PARA REPRODUCIRSE**

Curiosa y hasta apasionante es la vida de ese pez que nace y muere en el mar, pero que vive en los lechos de los ríos.

Un pez monodrómico, calificativo que se viene del griego "único viaje".

Tanto las anguilas de los ríos europeos como de aquellos otros cauces americanos que vierten al Atlántico, tienen su cita de amor, una vez en la vida, en el mar de los Sargazos.

La anguila europea, concretamente la que inicia su viaje en España, necesita cuatro años para hacer esa travesía de 6.000 largas millas. Las americanas, más próximas al punto de reunión, únicamente tardan entre ocho y doce meses.

Desde el momento en que la anguila deja el río, busca las grandes profundidades, en las que correrá menos peligro.

Cuando llega al mar de los Sargazos, su puesta, su freza, la efectúa a profundidades que oscilan entre los 500 y los 1.000 metros. De ocho a doce millones de huevos, de los que irán naciendo las anguilas.

**Cada una hace una puesta  
de 8 a 12 millones de huevos,  
a 500 ó 1.000 metros de  
profundidad.**

Aunque en algunas ocasiones se ha dicho que la anguila y el salmón terminan su vida con el momento en que finaliza su función reproductora, lo es rigurosamente cierto en el caso de la primera, pero en el salmón se suelen dar entre tres y cinco por cada cien salmones que retornan de nuevo al mar.

### **EL RETORNO DE LA ANGULA**

Cuando avivan los huevos de la anguila, la anguila mide solamente cinco milímetros. Busca la superficie e inicia su viaje hacia el río. Atraviesa todo el océano sobre la superficie del agua, al principio impulsada por viento, hasta que dispone de fuerzas propias para



nadar. Después de tan largo viaje, en la que está expuesta a miles de riesgos, alcanza la desembocadura del río, midiendo entonces entre siete y ocho centímetros.

La vida de la anguila, su travesía, ha podido ser mejor estudiada que la de la anguila, precisamente porque la primera viaja en la superficie y la otra a grandes profundidades. No obstante, el marcaje de anguilas ha aclarado algunos de los puntos de sus viajes migratorios.

No es posible conocer, ni aproximadamente, el número de anguilas que sobreviven de cada una de esas puestas del orden de los doce millones de huevos. En cualquier caso, lo que si es evidente es el respetable peso que se obtendría de cada ejemplar si sobrevivieran todas las anguilas nacidas.

Datos recientes elevan a 18 millones de kilos las anguilas que se capturan en los distintos países europeos.

La anguila, como la angula, va teniendo cada vez mayores riesgos para su extinción. Los ríos, lugar de permanencia continua de la anguila, recibe

cada vez mayores cantidades de elementos y vertidos tóxicos que polucionan sus aguas. El mar, por otra parte, está también en clara fase de degradación.

### **LA ANGUILA EN CAUTIVIDAD**

Los institutos de investigaciones pesqueras están trabajando intensamente para conseguir la reproducción en cautividad de muchas especies de peces. El lenguado, lubina, etcétera, alternan con los langostinos, habiéndose logrado ya grandes éxitos. Las granjas marinas, con el acotamiento de espacios, pueden ser otra solución para garantizar el abastecimiento de ciertos alimentos procedentes del mar.

En el caso de la anguila hay que tener en cuenta esa doble función, imposible en otros peces, de adaptar su organismo de forma que, viviendo en aguas dulces, pueda pasar de inmediato a permanecer otros años en el mar, donde únicamente se reproduce. ■ **GINES DE GEA.**

# Antología del mar y su aventura

## LA VERDADERA HISTORIA DE LA DESTRUCCIÓN DE LAS NAVES DE HERNAN CORTES

En 1948 publicaba Angel Dotor en la editorial Gran Capitán, de Madrid, su biografía "Hernán Cortés, el conquistador invencible", que seguramente es uno de los libros más brillantes que se han escrito sobre la vida de este discutidísimo extremeño, posiblemente una de las figuras más gigantescas de la Historia de España. Como dice González

Anaya en el prólogo de este libro, pocas biografías sobre Hernán Cortés pueden superar a esta de Angel Dotor y Municio,

porque "deshace los errores de bulto de la inicua leyenda negra, que se inicia precisamente en aquella centuria". De esta excelente biografía hemos seleccionado las páginas que siguen y que se refieren al hecho histórico de la destrucción de las naves, "cribando con ecuanimidad y esmero las diferentes versiones de esta gesta".

Pórtico y selección: JOSE ASENJO SEDANO

Se ha dicho que sería en extremo curioso hacer un resumen de las noticias que a lo largo de cuatro siglos sugirió el gesto de la destrucción de la flota, de significación afín a la de aquel otro hecho histórico de César al pasar el Rubicón, como símbolo de una decisión trascendente e irrevocable, porque aun no habiendo fundamento originario alguno para asentar que fueron quemadas, surgió la errónea especie, y así creida han venido sucediéndose —y suelen ofrecerse aun hoy en día— las realistas descripciones y citas alusivas, a veces con representaciones gráficas del emocionante espectáculo. De más está, pues, la afirmación de que no ardieron, sino que fueron barrenadas y hundidas.

Entre los testigos del hecho figuró el fraile dominico Francisco de Aguilar, en su juventud excelente soldado de Cortés, que llegó a poseer una buena fortuna, renunciando a ella para consagrarse al servicio de Dios, de manera análoga a como también lo hicieron sus compatriotas Sindos del Portillo y Gaspar Díaz (1). Ya en la senectud escribió una relación de la conquista de México, dividida en ocho jornadas, cuyo manuscrito se guarda en la Biblioteca de El Escorial (2), figurando en ella el episodio de la destrucción de las naves descrito de esta guisa: "Y como los españoles tuviesen tanta noticia por la dicha lengua Marina y Aguilar, de la grandeza de la tierra adentro, hubo muchos hidalgos y personas nobles que se volvieron o querían volver; dijose que lo hacían los más de miedo, otros por dar relación de la tierra al adelantado D. Diego Velázquez; lo cual fué causa de mucha alteración. Considerado esto por Hernando Cortés, se hizo con ciertos extremeños amigos suyos (Sandoval, Portocarrero y los Alvarados?), mas empero sin darles cuenta de lo que tenía acordado hacer, mandó llamar a un compadre suyo, maestre de un navío, muy su amigo, al cual rogó en secreto que aquella noche entrase en los navíos y les diese a todos barrenos, habiendo mandado salir la gente primero a tierra. Y así el dicho maestre entró en los navíos, sin que nadie lo viese, ni pensase lo que había de hacer, y los barrenó. Y otro día de mañana amanecieron todos los navíos anegados y dados al través, salvo una carabela que

quedó. Visto por los españoles se espantaron y admiraron, y en fin, hicieron de las tripas corazón y disimularon el negocio. Mas empero no de tal manera que no se sintiesen, porque un Juan Escudero y Diego de Ordás, personas nobles, y otro que se decía Umbría, trataron entre sí de tomar la carabela, y ir a dar nueva de lo que pasaba al adelantado don Diego Velázquez; lo cual, venido a noticia del dicho capitán Hernando Cortés, les hizo parecer ante sí, y preguntándoles si era verdad aquello que de ellos se decía, dijeron que sí, que querían ir a dar nuevas a don Diego Velázquez; el dicho Hernando Cortés los mandó luego ahorcar, y al dicho Juan Escudero, al cual no le quiso guardar la hidalguía, de hecho lo ahorcó; y al Ordás, por ser hombre de buen consejo (así lo llamaba Bernal Díaz), y tener a todos por rogadores (no), y así quedó, de manera que Ordás no murió porque los capitanes rogaron por él. Por manera que este hecho y el echar los navíos a fondo, puso mucho temor y espanto en todos los españoles".

El padre Las Casas ofrece otra versión, pero errónea, pues en ella no sólo altera la cronología de los hechos, dando la destrucción de los barcos como acontecida antes de salir los procuradores que iban a España, sino que inventa la especie de haberse amotinado parte del ejército contra Cortés, quien fácilmente supo apaciguarlo, cosa absurda que contrasta con el habitual empeño detractivo lascasiano. Debemos considerar lo que acerca de ello dice Bernal Díaz del Castillo en su obra como el mejor testimonio: "Estando en Cempoal, como tengo dicho, platicando con Cortés, en las cosas de la guerra, y camino que teníamos por delante, de plática en plática le aconsejamos los que éramos sus amigos, y otros ovo contrarios, que no dejase navío alguno en el puerto, sino que luego diese al través con todos, y no quedasen embarazos, porque entre tanto que estébamos la tierra adentro no se alzasen otras personas como los pasados, y demás desto que teníamos mucha ayuda de los maestres y pilotos y marineros, que serían al pie de cien personas, y que mejor nos ayudarían a velar y guerrear, que no estar en el puerto. Y según entendi, esta plática de dar con los navíos al través, que

allí propusimos, el mismo Cortés lo tenía ya concertado, sino quiso que saliese de nosotros, porque si algo le demandasen que pagase los navíos, podría decir que era por nuestro consejo, y todos fuésemos en los pagar. Y luego mandó a un Juan de Escalante, que era alguacil mayor, y persona de mucho valor, e gran amigo de Cortés y enemigo del Diego Velázquez, porque en la isla de Cuba no le dió buenos indios, que luego fuese a la villa y que a todos los navíos se sacasen todas las anclas, y cables, y velas, y lo que dentro tenían de que se pudiese aprovechar, y que diese con todos ellos al través, que no quedasen más de los batelos, e que los pilotos y maestres viejos y marineros que no sean para ir a la guerra, que se quedasen en la villa, y con dos chinchorros, que tuviesen cargo de pescar, que en aquel puerto siempre había pescado, y aunque no mucho. Y el Juan de Escalante lo hizo según y de la manera que le fué mandado, y luego se vino a Cempoal con una capitania de hombres de la mar, que fueron de los (que) sacó de los navíos, y salieron algunos de ellos muy buenos soldados" (3).

Suficientes son los testimonios transcritos (4) para sentar el hecho en su concluyente objetividad y significado. Algunos otros permiten ampliar el detalle que ofrece Gómara de no haber sido anegados simultáneamente los diez barcos. Los procuradores Portocarrero y Montejo declararon en La Coruña que cuando ellos salieron quedaban dos en el puerto de la Villa Rica. Y, posteriormente, el capitán Andrés de Tapia corroboró en su declaración que Cortés "habló con algunos de los que iban por maestres de los navíos, e a algunos rogó que diesen barrenos a los navíos, e a otros que le viniesen a decir que sus navíos estaban mal acondicionados. E como lo hiciese así, dícelos: Pues no están para navegar, vengan a la costa, e rompedlos, porque se excuse el trabajo de sostenerlos. E así dieron al través con seis o siete". Esto quiere decir que la destrucción no constituyó consecuencia de secreto propósito, sino acuerdo apoyado por la mayoría, dando fe así del vehemente deseo que casi todos tenían de emprender la marcha tierra adentro para lograr la completa conquista del país.

# Antología del mar y su aventura

## LA VERDADERA HISTORIA DE LA DESTRUCCIÓN DE LAS NAVES DE HERNAN CORTÉS

No cabe duda que el arresto de Cortés se equiparaba al de otros adalides famosos de épocas precedentes, que vemos evocados por algunos historiadores estableciendo así el siguiente paralelo: el de Agatocles al Norte de África, el de Juliano en el Tigris y el de Omich Barbarroja en Bujía, ya mencionado en el pasaje de Gómara. Verdaderamente, son atinadísimas estas palabras del clásico: "Si consideramos a Hernán Cortés con menos gente que todos, en tierra más distante y menos conocida, sin esperanza de humano socorro, entre unos bárbaros de costumbres tan feroces y en oposición de un tirano tan soberbio y tan poderoso, hallaremos que fué mayor su empeño y más heroica su resolución, o concediendo a estos grandes capitanes la gloria de ser imitados porque fueron primero, dejaremos a Cortés la de haber hallado sobre sus mismas huellas el camino de excedellos" (5).

Como la fantasía, que tanto nutre a la leyenda, hiperboliza casi siempre, no es extraño que se haya querido destacar sólo el mérito de la iniciativa personal, la cual nadie puede regatear a nuestro Conquistador, sin parar mientes en cuanto representó la aprobatoria resolución colectiva de aquel ejército. Y lo mismo cabe decir de esa imaginaria existencia del incendio, la cual quedaría como anécdota generadora de la frase proverbial quemar las naves, que significa la adopción de un recurso extremo, o bien impedir el abandono de una empresa difícil una vez iniciada.

El cronista Suárez de Peralta (6), fue quien primero consignó la especie del incendio, dando pie con ello para que otros historiadores se dejaran llevar de aserción tan absurda y sin fundamento, por lo cual ha habido un crítico contemporáneo (7) que con donaire ha establecido entre cuantos de la epopeya cortesiana, y concretamente de la destrucción de las naves, se han ocupado los dos grupos de incendiarios y barqueros.

Como ha afirmado un brillante escritor mexicano de nuestros días (8), "de la Historia del magnífico don Antonio de Solís se puede asegurar, casi con certeza, que salieron las llamas, voraces y patrióticas, que abrasaron la flota de Cortés, propagando su lumbre a otros autores", queriendo, sin duda, referirse a la torcida interpretación dada por posteriores glosadores a un dicho que sólo sentido figurado ofrece. Menciona varios nombres de esos que han tergiversado la verdad histórica (9), y pone de manifiesto lo mucho que contribuyó a difundir esa vieja patraña una colección de estampas litográficas alusivas a la conquista de México editada en París por L. Tengis, la cual tuvo enorme difusión en todos los países a principios del siglo XIX. Tales estampas, constitutivas de un burdo anacronismo en sus detalles de indumentaria y armamento, describen con la mayor arbitrariedad imaginativa la quema de

los bajeles, figurando presentes en la escena no sólo los soldados hispanos, sino hasta los enviados de Moctezuma, que así quedaron convencidos de que su señor tendría que recibir, *velis nolis*, al Conquistador como amigo o como enemigo.

Leyendo las fuentes prístinas de la Conquista no se puede encontrar en ellas que hubiese incendio, sino hundimiento, y el hecho de que en cuestión tan clara y terminante haya venido perdurando el prejuicio y el error, sólo puede explicarse dada esa carencia de estímulo por la revisión historiográfica hasta hace poco característica en casi todos los países, y singularmente en España. Porque resulta verdaderamente absurdo considerar que mientras Cervantes consigna en el Quijote (10) "¿Quién barrió los navios y dejó en seco y aislados los valerosos españoles guiados por el cortesísimo Cortés en el Nuevo Mundo?", mucho tiempo después —en 1777—, la Real Academia Española convocase un certamen público sirviendo de tema aquel rasgo del Conquistador "cuando hizo quemar las naves en Veracruz" —certamen al que, por cierto, concurrió con un poema desvirtuador de la verdad histórica y hasta de la sindéresis, que no fue premiado, el después famoso Fernández de Moratín (Nicolás)—, y que transcurrido otro siglo —ya en el último tercio del XIX— existiese en el Museo Naval madrileño un cuadro alusivo catalogado con estas palabras explicativas: "De cuantos sucesos extraordinarios nos presenta la Historia antigua y moderna, hay pocos que igualen al acto del intrépido conquistador de Méjico, dando fuego a las carabelas que lo habían conducido a las playas de Veracruz. Insurreccionada la gente ante la temeridad del capitán, que a toda costa trataba de internarse en las tierras que veía delante de sí, comprendió que la única manera de comprometer a sus soldados era privarles del recurso que les quedaba para regresar a Cuba. Sin consultarlos con nadie mandó sacar de los buques cuantos objetos contenían, menos la resina y otras sustancias inflamables, y con voz imponente ordenó el incendio de aquéllos, cuya operación se ejecutó en medio del asombro de todo el ejército" (11).

Un marino y escritor español muy competente en cuantos temas históricos trató (12), dijo que "Hernán Cortés no tuvo que valerse del misterio ni acudir precipitadamente al recurso de Barbarroja; mantuvo en todas las ocasiones el prestigio de la autoridad, empezando por hacer dejación voluntaria de ella; hubo entre sus soldados descontentos, no sublevados; y justamente sirve como piedra de toque del tacto, de la penetración, de las dotes de gran capitán que poseía, el hecho de haber acometido la homérica tentativa de la conquista con los soldados desafectos por amigos del otro capitán, cuya representación había suplantado, y de haberla continuado atrayéndose y convirtiendo en instrumentos los otros solda-

dos que Pánfilo de Narváez llevó para combatirle. Hernán Cortés, y en esto también se pareció a César, ayudaba su disposición natural con el estudio del arte de la guerra, en que entra por mucho la experiencia de las campañas de caudillos afamados. Para asegurar la base de operaciones que estableció fundando la Villa Rica, eliminó la posibilidad de abandono por los que iban a quedar lejos de su vista, privándolos de embarcaciones, pero supo conseguir que le rogaran lo que decidido tenía; que apreciara de beneficio general lo que en provecho suyo calculaba, y que de buen grado se cumplieran sus órdenes, utilizando en la edificación y fortificación de la Villa misma el valioso material que encerraban los bajeles".

De manera análoga se expresa Perea, proclamando que el mérito de la destrucción de las naves está, más que en el hecho mismo, en haber constituido medida ineludible, como consejo dictado por la prudencia, "pues no sólo impedía la deserción, aumentaba el efectivo y conservaba la moral del ejército, uniéndolo en un propósito, sino que quitaba esas embarcaciones a Velázquez" (13).

(1) Díaz del Castillo, de quien son estos datos, refiere, a propósito de fray Francisco de Aguilar, que antes de vestir el hábito de Santo Domingo poseía "la venta que agora se llama de Aguilar, que está entre la Veracruz y la Puebla".

(2) He aquí el comienzo de dicho relato: "Fray Francisco de Aguilar, fraile profeso de la Orden de Predicadores, conquistador de los primeros que pasaron con Hernando Cortés a esta tierra, y de más de ochenta años cuando esto escribió a ruego e importunación de ciertos religiosos que se lo rogaron, diciendo que pues que estaba ya al cabo de la vida, les dejase escrito lo que en la conquista desta Nueva España había pasado y cómo se había conquistado y tomado, lo cual dijo como testigo de vista y con brevedad, sin andar por ambages y circunloquios; y si por ventura el estilo y modo de decir no fueran tan sabrosos ni dieran tanto contento al lector cuanto yo quisiera, contentarle ha, a lo menos y darle gusto la verdad de lo que hay acerca deste negocio, lo cual como principal fin y scopo pienso siempre en lo que aquí trate llevar por delante. Y iré poniendo lo que pasó en la toma desta tierra por las jornadas que sirviendo a su conquista veníamos haciendo".

(3) *Historia verdadera*. Cap. LVIII.

(4) Es innecesario, por tanto, apelar a los de Fernández de Oviedo, Herrera, Sandoval y Pizarro y Orellana, que difieren sólo en algún aspecto adjetivo, apareciendo contestes en lo esencial.

(5) Solís y Rivadeneyra (Antonio del): *Historia de la conquista de Méjico*.

(6) Se cree que este autor era de la familia de la primera mujer de Cortés, doña Catalina Juárez o Suárez.

(7) Jiménez de la Espada (Marcos), citado por Valle-Arizpe en su obra *Andanzas de Hernán Cortés*.

(8) Valle-Arizpe, op. cit.

(9) Uno de ellos, Lasso de la Vega (Gabriell), contemporáneo de la Conquista, llegó a decir en el canto X de su poema *Cortés Valeroso*, que el caudillo español consultó a Alaminos antes de adoptar su decisión extrema, siendo así que el piloto mayor había partido días antes conduciendo la nave en que iban a España los procuradores Hernández Portocarrero y Montejo.

(10) Capítulo VIII de la primera parte.

(11) Valle-Arizpe, op. cit.

(12) Fernández Duro (Cesáreo).

(13) *Hernán Cortés*.

# El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

## CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE NOVIEMBRE

Ya han resultado muy frecuentes, como por otro lado es lógico, los temporales habitados en nuestras zonas marítimas en el espacio de tiempo objeto de esta reseña y que abarca del 15 de septiembre al 14 de octubre, ambos incluidos. Pero veamos, con detalle, la historia de ellos.

El 15 y el 16 hubo temporal de levante en el Estrecho, encalmado el 17 para arreciar de nuevo el 18, fecha en que, además, se registra también temporal del SW en unas 400 millas alrededor del punto 47 N 14 W, y en unas 200 alrededor del 43 N 25 W, extendiéndose al día siguiente al área delimitada por los paralelos 45 y 53 N, el meridiano 20 W y las costas europeas. El 20 roilaron los vientos al W (y, posteriormente, al NW), afectando el temporal al área comprendida entre los paralelos 44 y 50 N y los meridianos 10 y 22 W.

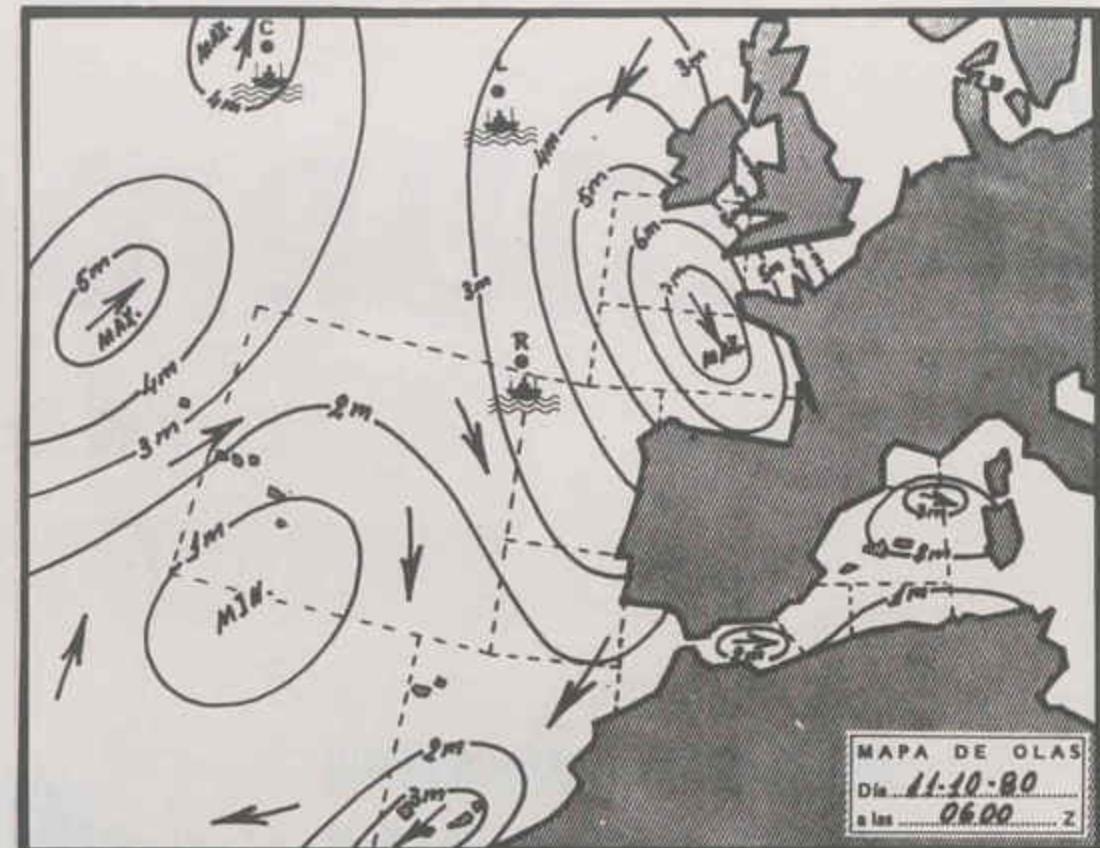
Hubo calmas relativas el 21 y el 22 y rachas atemporaladas de levante en el Estrecho el 23, 24, 25, 26 y 27. El 28 se registra temporal del N en Finisterre y San Vicente y del NE en Gran Sol y Vizcaya. El 29 reincide el temporal en el Estrecho, que se inicia como de poniente y termina rolando a levante y manteniéndose durante cuatro días más, exactamente hasta el día 3 de octubre. Nuevas calmas hasta el día 5, fecha en que una depresión de 988 mb, centrada en 63 N 22 W, provoca intervalos de temporal del SW al N del paralelo 52 N, y, al día siguiente, desplazándose hacia el SE, en unas 200 millas alrededor de 50 N 10 W. La mencionada depresión se profundiza el día 7 hasta 958 mb y se centra en 59 N 03 W, al tiempo que levanta vientos de fuerza 7 a 9 Beaufort al N del paralelo 45 N. Por otro lado, un antiguo ciclón tropical —el "Iván"— aparece en 28 N 31 W y provoca vientos del orden de los 80 KTS con rachas de hasta 100. Al día siguiente, éste se escapa de nuestros límites del mapa de trabajo (pero volverá a aparecer

después), siguiendo el temporal del NW entre los paralelos 45 y 52 N, el meridiano 15 W y las costas europeas. La razón está en la antes mencionada depresión, que se centra ahora en 61 N 04 E.

Vuelve el "Iván" el día 9, apareciendo en 38 N 41 W, con vientos máximos —otra vez— de 80 a 100 KTS. Por otro lado, se registra temporal del NW en el golfo de Vizcaya.

El día 10, una depresión de 1.000 mb se centra sobre Francia y provoca rachas atemporaladas de poniente entre los paralelos 45 y 50 N, el meridiano 25 W y las costas europeas. Al día siguiente se profundiza hasta 990 mb y aparece sobre el NE de nuestra Península, registrándose temporal del N al NW entre los paralelos 43 y 50 N, el meridiano 14 W y las costas europeas, levantando mar gruesa a muy gruesa por nuestras zonas del N y NW, con intervalos incluso de arbolada por la mayor parte de Gran Sol, Vizcaya y alta mar del Cantábrico. Además, se registra fuerte marejada en San Vicente, Canarias, Alborán y Baleares, con áreas de mar gruesa en el N de esta zona. A este día, precisamente, corresponde el mapa de olas del grabado adjunto número 1 y que creemos el más significativo de todos los analizados, durante el espacio de tiempo que comentamos, por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología.

El día 12 ya amaina considerablemente el temporal, pero todavía se registran frecuentes rachas atemporaladas del NW entre los paralelos 45 y 50 N, el meridiano 10 W y las costas europeas, al tiempo que se extienden, arreciando hasta temporal, a las zonas de Baleares y León. Al día siguiente sigue amainando el temporal y afectando casi exclusivamente a la zona de León e intermitentemente a la mitad N de la de Baleares. El 14, a partir de la media mañana, vuelve a encalmar el viento por todas las zonas.



MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas, entre el 15 de septiembre y el 14 de octubre del año en curso, por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología. Corresponde, como ven, a las 0600 horas Z del día 11 de octubre.

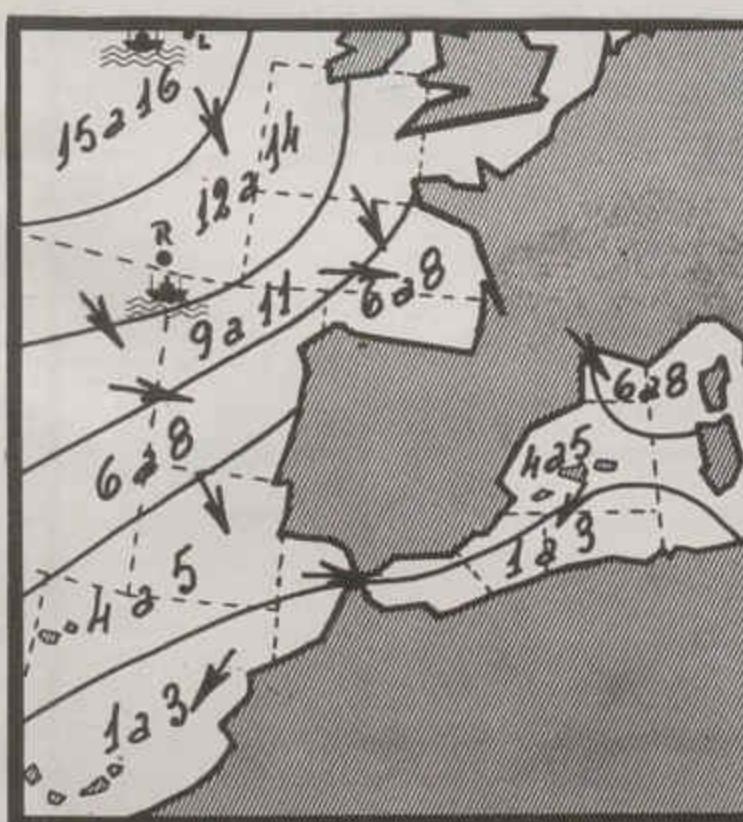
Pasando al capítulo de pronósticos para noviembre, destacamos en primer lugar la previsión de días de temporal, según aparecerán claramente en el mapa número 2. Con relación al pasado octubre, se incrementan considerablemente, previéndose de 12 a 14 días en la mitad W de Gran Sol, tercio W de Vizcaya y tercio NW de Azores. De 9 a 11 en el resto de Gran Sol, tercio central de Vizcaya, tercio NW de Finisterre y tercio central de Azores. De 6 a 8 en el resto de Vizcaya, Finisterre y Azores y por la mayor parte del Cantábrico y León. Y de 4 a 5 en Baleares, San Vicente y NW de Canarias. En el resto de esta zona y en las demás, de uno a tres días.

En el mapa número 3 esquematizamos el estado medio previsto del oleaje y de su procedencia para el mes de noviembre. Como siempre, las flechas que inciden sobre cada uno de los lados del rombo indican para cada zona el número de días al mes en que la mar provendrá del correspondiente cuadrante, representando la cifra del centro el número de días de mar llana. Los que, al totalizar, faltan en algunas zonas hasta completar los treinta de que consta noviembre corresponden a direcciones confusas. Por otro lado, debajo o a la derecha de cada rombo aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte ma-

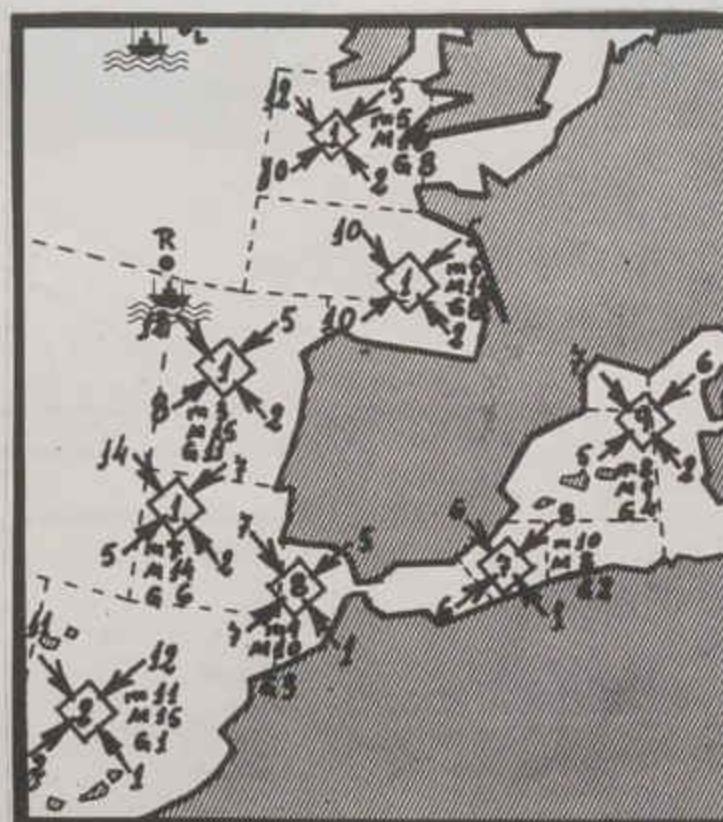
rejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa o más (cuatro metros en adelante), expresada por una "G". También aquí tiene plena validez cuanto antes decíamos con respecto a la dirección de las olas, pero aplicándolo ahora, naturalmente, a la altura de las mismas: que los días que —al sumar— faltan en algunas zonas hasta completar los treinta que integran octubre corresponden a oleajes intermedios.

El mapa número 4 muestra bien claramente el reparto de las temperaturas medias superficiales del agua del mar previsto para noviembre. Con respecto al pasado octubre se aprecia una disminución de un par de grados en las zonas situadas al N y al W de la Península y en las Canarias y alrededor de tres en las demás.

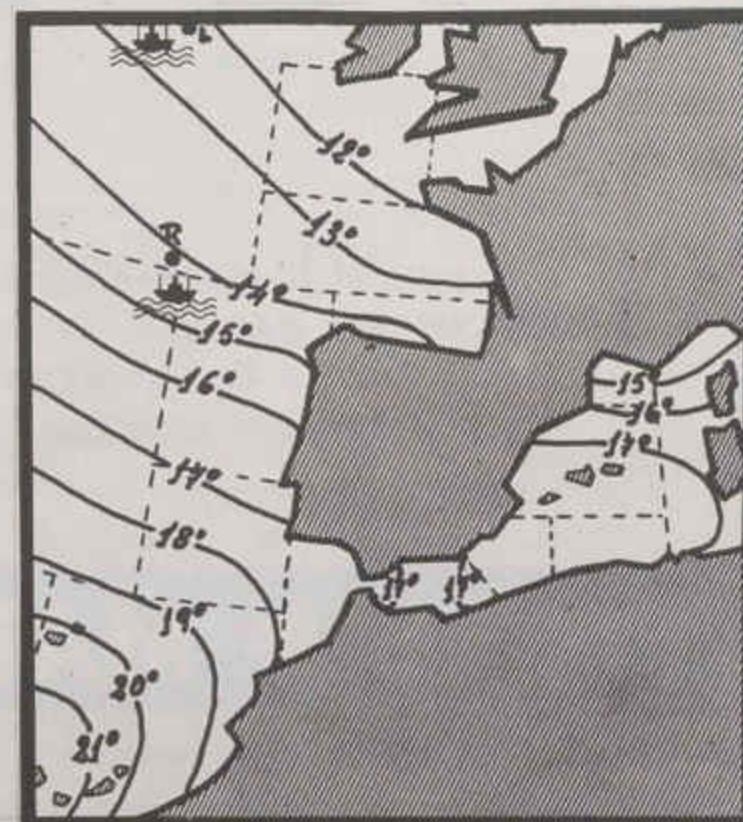
Para terminar añadiremos que, según los pronósticos del Centro Meteorológico Mundial, a lo largo de los próximos treinta días, las temperaturas serán inferiores a las normales en Gran Sol, Vizcaya, Cantábrico y mitad septentrional de Finisterre y totalmente normales (con respecto a la época que corre) en las demás zonas marítimas de vigilancia española. En cuanto a las precipitaciones, fuertes en Gran Sol, Vizcaya, Cantábrico y Finisterre. Y más bien ligeras en San Vicente, Cádiz, Alborán, Palos, Argelia, Baleares, León, Azores (excepto en su extremo NE, que serán fuertes), Canarias y Sahara. ■



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



MAPA NUMERO 3.—Estado medio previsto de la mar y dirección del oleaje para el presente mes de noviembre.



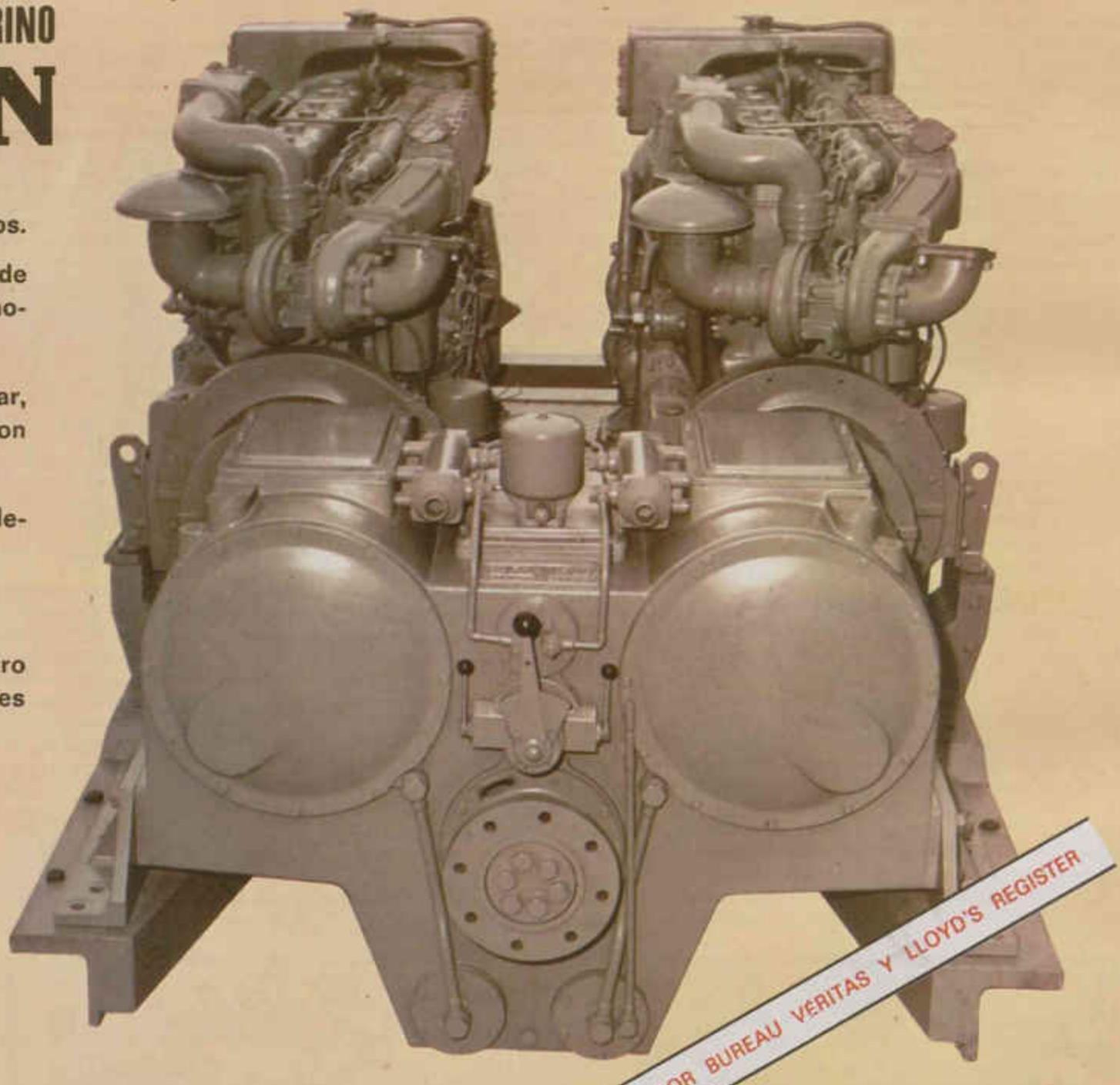
MAPA NUMERO 4.—Isotermas medias previstas del agua del mar en superficie para este mes de noviembre.

# SEGURIDAD EN LA MAR Y GARANTIA DE ARRIBADA A PUERTO

## REDUCTOR-INVERSOR MARINO **CAFRAN**

- ★ Embragues dobles ligados.
- ★ Mecanismo hidráulico de sólida y avanzada tecnología.
- ★ Posibilidad de arrancar, maniobrar y navegar con un solo motor.
- ★ Equipo nacional sin problemas de recambios.
- ★ Un año de garantía.
- ★ Fácil, inmediato y seguro acoplamiento a motores Diesel como:

CHRYSLER  
VOLVO  
PEGASO  
DAFT  
ESCANIA  
y otros



MAS DE **50** GRUPOS INSTALADOS  
AVALAN SU EFICACIA Y NUESTRA  
PREOCUPACION POR OFRECER SEGU-  
RIDAD Y SERVICIO

Copie o rellene con letra mayúscula este boletín.

Deseo recibir información detallada sobre sus REDUCTORES-INVER-  
SORES MARINOS sin compromiso alguno por mi parte.

NOMBRE \_\_\_\_\_

DIRECCION \_\_\_\_\_

POBLACION \_\_\_\_\_

PROVINCIA \_\_\_\_\_

PAÍS \_\_\_\_\_



## CAFRAN MARINA

ANTONIO FRANCO

Floridablanca, 6 y 8 - Teléfonos (968) 41 18 29 - 41 10 00

AGUILAS (Murcia) - España

CAFRAN MARINA - Floridablanca, 6 y 8 - AGUILAS (Murcia) - España