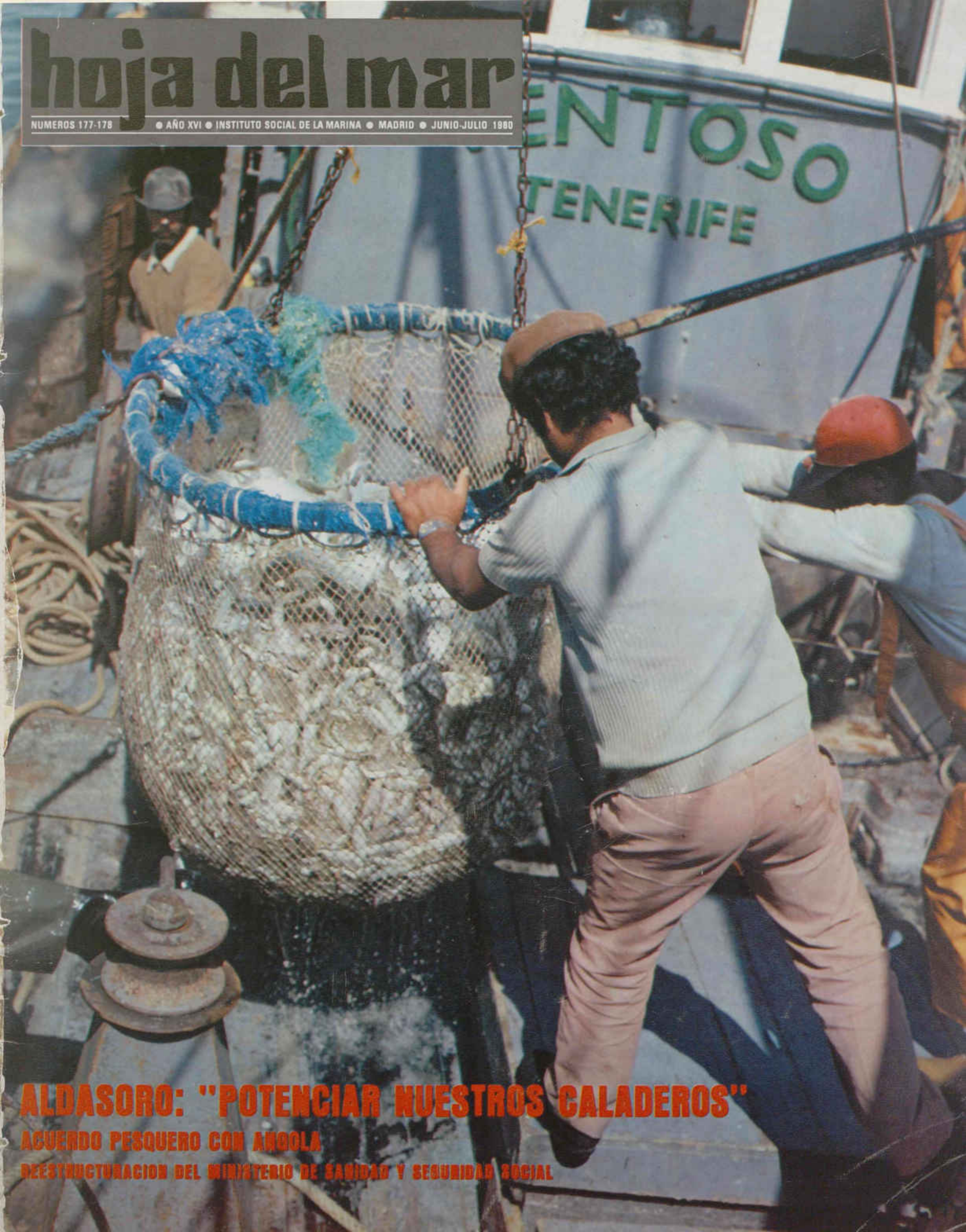


# hoja del mar

NUMEROS 177-178

• AÑO XVI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • JUNIO-JULIO 1980

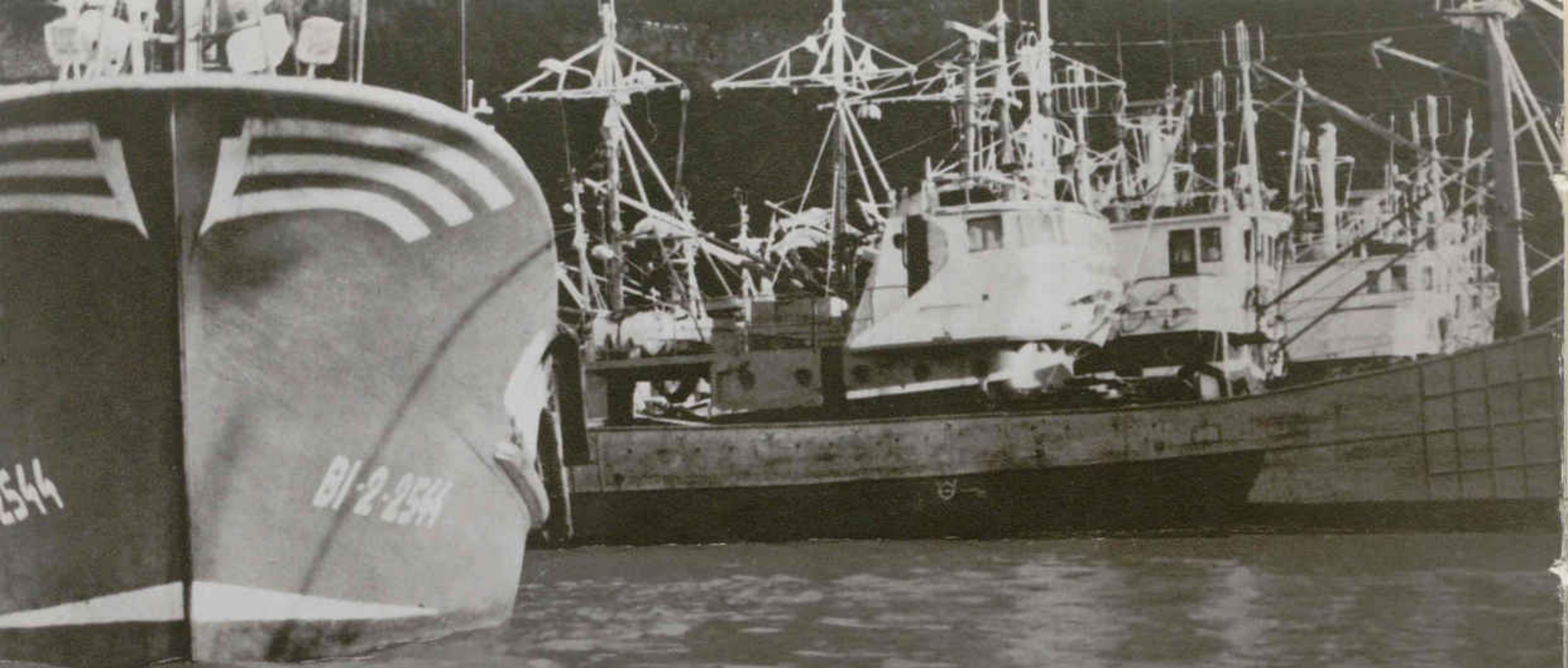


**ALDASORO: "POTENCIAR NUESTROS CALADEROS"**

**ACUERDO PESQUERO CON ANGOLA**

**REESTRUCTURACION DEL MINISTERIO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL**





# FELIZ REGRESO con las bodegas llenas

radares  
radiogoniómetros  
sondas sonar  
navegación por satélite

Solicite amplia información al Representante para España:

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

Claudio Coello, 50. Madrid-1/Teléf.: 225 74 83/Telex: 22884 MOCUR-E  
O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles.

**SU SEXTO SENTIDO**



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 Herrero. 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. Harguindey.

**Director:**

Joaquín Vidal.

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963

# ACUERDO PESQUERO ENTRE ESPAÑA Y ANGOLA

## Los barcos españoles podrán capturar al año 18.000 toneladas de marisco, 12.000 de merluza y 24.000 de túnidos

Se ha firmado entre los Gobiernos de Angola y España un acuerdo sobre pesca marítima, en cuyo anexo se prevé la rehabilitación del Centro de Asistencia Médico-Social que el Instituto Social de la Marina tiene en Luanda, el cual asistirá a las tripulaciones de los barcos españoles. El texto íntegro del mencionado acuerdo es el siguiente:

El Gobierno de la República Popular de Angola y el Gobierno del Reino de España,

Considerando las buenas relaciones que existen entre la República Popular de Angola y el Reino de España;

Considerando el interés común en materia de gestión racional, de conservación y de una óptima utilización de los recursos vivos marinos;

Considerando que el Gobierno de la República Popular de Angola ejerce soberanía en su mar territorial y derechos exclusivos de pesca y jurisdicción exclusiva en materia de pesca en las zonas de alta mar adyacentes al territorio angolano hasta una distancia de 200 millas, medidas a partir de la línea de base;

Decididos a reforzar sus relaciones dentro de un espíritu de cooperación recíproca y de respeto por los intereses mutuos;

Acuerdan lo siguiente:

### Artículo 1

El presente acuerdo tiene por objeto establecer los principios y las reglas que han de regular la cooperación entre los dos países, en el dominio de la pesca marítima.

### Artículo 2

1. Las partes contratantes acuerdan colaborar en la elaboración y ejecución de proyectos y programas con vistas a la exploración racional de los recursos biológicos en las aguas jurisdiccionales de la República Popular de Angola.

2. A este efecto, y sin perjuicio de otras formas posibles de cooperación, las dos partes acuerdan:

a) Coordinar esfuerzos y programas de sus instituciones de investigación sobre cuestiones de interés mutuo, que serán periódicamente definidas.

b) Organizar seminarios, coloquios y otras reuniones de carácter científico y técnico.

### Artículo 3

1. Las partes contratantes acuerdan que la mejora de la formación técnica y de los conocimientos de las personas afectas al sector pesquero constituye un elemento esencial para el éxito de su cooperación.

2. En este sentido, el Gobierno español pondrá anualmente a disposición del Gobierno de la República Popular de Angola un número de becas con vistas a la formación, en el Reino de España, de ciudadanos angolanos en las diferentes especialidades científicas, técnicas y económicas relacionadas con el sector de la pesca en las condiciones y modalidades establecidas en el anexo primero del presente acuerdo, del que es parte integrante.

### Artículo 4

Las partes contratantes se consultarán, tanto en el plano bilateral como en el seno de organismos internacionales, con el fin de reforzar, en la medida posible, la cooperación internacional con vistas a la salvaguardia y a la defensa de los respectivos intereses haliéuticos.

### Artículo 5

1. El Gobierno de la República de Angola, en la medida de sus posibilida-

des, concederá facilidades de servicio a los barcos de pesca españoles en las zonas portuarias angolanas, en especial en lo que se refiere al abastecimiento de víveres, agua potable, sal, combustible, lubricantes y equipos y pertrechos de pesca.

2. La utilización por los barcos españoles de las zonas portuarias angolanas deberá siempre respetar las normas en vigor en la República Popular de Angola.

### Artículo 6

El Gobierno de la República Popular de Angola facilitará la entrada y la salida en su territorio a las tripulaciones de los barcos de pesca españoles cuando sean sustituidas.

### Artículo 7

1. El Gobierno de la República Popular de Angola acuerda conceder a la parte española autorización para pescar anualmente hasta 3.000 toneladas de gambas (listado grande) y 15.000 toneladas de camarón (listado pequeño y camarón) en las aguas jurisdiccionales angolanas.

2. En contrapartida a la concesión de esta autorización, los barcos de pesca españoles entregarán a la parte angolana 1,9 toneladas de pescado variado por cada tonelada de marisco capturado.

3. La parte española garantizará la entrega, a la parte angolana, de un mínimo de 20.000 toneladas de pescado variado, anualmente.

### Artículo 8

1. El Gobierno de la República de Angola acuerda conceder a la parte española autorización para pescar, a título experimental, a un número de atuneros congeladores de cerco no superior a 12, durante un período de dos años.

2. En contrapartida a la concesión de esta autorización, los atuneros españoles entregarán a la parte angolana el 5

por 100 del total de las capturas de los túnidos en forma congelada.

### Artículo 9

1. Las dos partes acuerdan llevar a cabo una prospección científica para estudiar la pesquería de cefalópodos en aguas jurisdiccionales de la República Popular de Angola con realización de una campaña de investigación de duración máxima de setenta días.

2. La parte española enviará un barco adecuado para la ejecución de los trabajos de prospección a que se refiere el punto anterior.

Todos los gastos para la realización de estos trabajos serán a cargo del Gobierno español.

3. Terminada la campaña de prospección a que se refiere el punto 1, y en base a sus conclusiones, la parte angolana establecerá las condiciones de pesca de cefalópodos y especies acompañantes.

### Artículo 10

El Gobierno español garantizará las entregas de pescado que han de hacer a la parte angolana los barcos pesqueros españoles en los términos del presente acuerdo.

### Artículo 11

1. La parte angolana autoriza a la parte española a capturar la cuota de merluza atribuida a la República Popular de Angola por la Comisión Internacional de Pescas del Atlántico Sudeste (ICSEAF) para el año de 1980.

2. La parte española se compromete a pescar, en nombre de la República Popular de Angola, la totalidad de la cuota de merluza a que se refiere el punto anterior.

### Artículo 12

1. Los barcos españoles sólo se consideran autorizados a pescar en aguas jurisdiccionales angolanas cuando estén provistos de una licencia en vigor, expedida por el Ministerio de Pesca de la República Popular de Angola.

2. Las licencias de pesca a que se refiere el número anterior serán solicitadas por el Gobierno español, debiendo especificar las peticiones:

(Pasa a la pág. siguiente)

## Se prorrogará el acuerdo pesquero con Estados Unidos

MADRID.—Dentro de una semana, una vez finalizada la visita que el Presidente de los Estados Unidos, Jimmy Carter, está realizando por Europa, se firmará la prórroga al acuerdo pesquero entre España y los Estados Unidos, según fuentes del Ministerio de Transportes.

El acuerdo, que se venía negociando desde hace tiempo entre ambos países, se ha resuelto pocos días antes de la visita a nuestro país del señor Carter. Por parte española han participado en el mismo la Subsecretaría de Pesca y el embajador de España en Washington, José Lladó, que ocupó en su tiempo la cartera de Transportes.

El acuerdo inicial con los Estados Unidos, firmado hace tres años, se prorrogaba cada doce meses, y en esta ocasión —señalan esas fuentes— ofrece importantes mejoras para nuestra flota pesquera.

Así, en la zona del Atlántico —mar de Boston— España, que en años anteriores participaba en un 27 por 100 de las capturas, ha pasado a participar en un 38,1 por 100, lo que supone el permiso para capturar 6.831 toneladas de calamares y hasta 10.000 toneladas de merluza.

En la zona del Pacífico Norte, los barcos españoles podrán capturar aproximadamente 3.000 toneladas de bacalao, 5.000 toneladas de fogueño y otras 5.000 a repartir entre especies diversas. Los barcos españoles podrán llevar a cabo sus trabajos desde el próximo mes de noviembre, quedando hasta entonces un plazo en que la Administración negociará con los armadores cuáles serán los buques que puedan desplazarse hasta estas zonas.

Otro de los puntos de este acuerdo es la apertura del mercado nacional a los productos pesqueros americanos. ■



## ESPAÑA-ANGOLA

(Viene de la pág. anterior)

a) El nombre y el número oficial u otra marca de identificación del barco de pesca, así como el nombre y la dirección del propietario o armador.

b) La eslora total, el calado máximo, los tonelajes de arqueo bruto y neto, la capacidad de las bodegas y respectivas temperaturas y el tipo de equipo de transformación y de congelación que puedan montar.

c) Las zonas de pesca donde pretendan operar.

d) La cantidad de las capturas previstas para el periodo de validez de la licencia.

e) Otras informaciones pertinentes que hayan de ser solicitadas por el Ministerio de Pesca de la República Popular de Angola.

### Artículo 13

Las condiciones de operación de los barcos de pesca españoles en las aguas jurisdiccionales angolanas figuran en el anexo segundo del presente acuerdo, del que es parte integrante.

### Artículo 14

Con objeto de tomar las medidas prácticas para la aplicación del presente acuerdo, las partes contratantes acuerdan constituir una Comisión Mixta compuesta de representantes de ambas partes.

### Artículo 15

Compete especialmente a la Comisión Mixta:

a) Velar por la salvaguardia de los recursos biológicos marinos en aguas jurisdiccionales de la República Popular de Angola.

b) Velar por la buena ejecución del presente acuerdo, así como de los protocolos y otros programas de cooperación mutua a acordar en base al mismo.

c) Hacer a los Gobiernos de ambas partes las recomendaciones y proponer las medidas que se juzguen necesarias para llevar a cabo las cláusulas del presente acuerdo.

d) Reunirse ordinariamente una vez al año, alternativamente en Angola y en España, y extraordinariamente a petición de cualquiera de las partes contratantes, en fecha y lugar a acordar.

### Artículo 16

Las eventuales diferencias que puedan surgir en la ejecución e interpretación del presente acuerdo deberán ser resueltas por consulta entre las dos partes. Estas consultas tendrán lugar a nivel diplomático o en el ámbito de la Comisión Mixta prevista en el artículo 15.

### Artículo 17

El presente acuerdo entra provisionalmente en vigor en la fecha de su firma y definitivamente en la fecha en que las partes se comuniquen el cumplimiento de los procedimientos internos respectivos necesarios para tal fin.

### Artículo 18

El presente acuerdo es válido para un periodo de tres años a contar desde la fecha de su firma y se considera tácitamente renovado por periodos sucesivos de un año hasta que cualquiera de las partes declare, por notificación escrita transmitida por vía diplomática por lo menos seis meses antes de la expiración del periodo correspondiente, el deseo de poner término a su validez.

Hecho en Luanda, a 11 de junio de 1980, en dos ejemplares redactados en lengua portuguesa, haciendo los dos textos igualmente fe.

Por el Gobierno del Reino de España: José Luis Álvarez, ministro de Transportes y Comunicaciones.

Por el Gobierno de la República Popular de Angola, Emilio Guerra, ministro de Pesca.

# ACUERDO DE TRANSPORTE MARITIMO CON GUINEA

MADRID.—El "Boletín Oficial del Estado" publicó el pasado 30 de mayo el acuerdo sobre transportes marítimos entre el Gobierno de España y el de la República de Guinea Ecuatorial. Este acuerdo fue firmado en Malabo el día 5 de diciembre de 1979 y entró en vigor el 20 de febrero de 1980. Su texto íntegro es el siguiente:

El Gobierno de España y el Gobierno de la República de Guinea Ecuatorial, desearon de desarrollar de manera armoniosa los intercambios marítimos entre España y la República de Guinea Ecuatorial, han acordado lo siguiente:

### ARTICULO 1

El presente Acuerdo se aplicará en el territorio de España y en el territorio de la República de Guinea Ecuatorial.

### ARTICULO 2

A los fines del presente Acuerdo:

a) Por "Autoridad marítima competente" se entiende:

— Por parte ecuatoguineana, la Comisión de Obras Públicas, Vivienda, Urbanismo y Transportes.

— Por parte española, el Ministerio encargado de la Marina Mercante.

b) Por "buque de una Parte Contratante" se entiende cualquier buque mercante matriculado en el territorio de dicha Parte que enarbole su pabellón. El término no incluye a:

1) Los buques dedicados al servicio exclusivo de las Fuerzas Armadas.

2) Los buques de investigación hidrográfica, oceanográfica o científica, y

3) Los buques de pesca.

c) Por "miembro de la tripulación" se entiende cualquier persona empleada al servicio del buque, inscrita en el rol de la tripulación y portadora de un documento que le acredite como marino.

### ARTICULO 3

Las Partes Contratantes cooperarán con el fin de eliminar todos los obstáculos que puedan dificultar el desarrollo de la navegación entre los puertos de los dos países y se abstendrán de cualquier medida que pueda limitar las actividades de sus buques.

### ARTICULO 4

1. Con el fin de obtener resultados lo más satisfactorios posible, los armadores nacionales designados por las Autoridades competentes de España o de Guinea Ecuatorial armonizarán sus actividades y su política marítima para utilizar de forma óptima su capacidad de manera que el transporte de mercancías entre los dos países sea efectuado en buques de las Partes Contratantes.

2. Cualquier acuerdo entre los armadores de las dos Partes deberá ser previamente sometido al acuerdo de las respectivas Autoridades competentes, de conformidad con la legislación de cada Estado.

### ARTICULO 5

Cada Parte Contratante concederá a los buques de la otra Parte el tratamiento más favorable posible en lo relativo a:

— La entrada y estancia en los puertos y salida de los mismos.

— La utilización de las instalaciones portuarias para la carga y descarga de mercancías.

— El embarque y desembarque de pasajeros, y

— La realización de todos los servicios y operaciones necesarias, tanto comerciales como marítimas.

### ARTICULO 6

En el marco de su reglamentación portuaria las dos Partes Contratantes adoptarán cuantas medidas sean necesarias para facilitar y acelerar el tráfico marítimo, evitar los retrasos injustificados de los buques y simplificar en la medida de lo posible las formalidades aduaneras y de cualquier otro tipo vigentes en sus respectivos puertos.

### ARTICULO 7

Los buques de propulsión nuclear o que transporten sustancias nucleares u otras sustancias o materiales peligrosos o nocivos, que enarboles el pabellón de las Partes Contratantes, adoptarán las medidas adecuadas para prevenir, limitar y controlar la contaminación del mar territorial y de la zona económica exclusiva de las Partes y respetarán a estos efectos las normas, criterios, prácticas y procedimientos establecidos en los Convenios internacionales.

### ARTICULO 8

1. Los buques de cada una de las Partes Contratantes evitarán cualquier acción que pueda afectar a la paz, al orden o a la seguridad del Estado, así como cualquier otra actividad que no esté directamente relacionada con su misión y tránsito.

2. En el caso en que, por razones de seguridad nacional, se suspendiera temporalmente la navegación en determinadas zonas del mar territorial de una de las Partes Contratantes, los buques de sus respectivas flotas no serán objeto de discriminación alguna.

### ARTICULO 9

Cada Parte Contratante reconocerá los documentos de identidad de marinos, expedidos por las Autoridades competentes de la otra Parte. Estos documentos serán:

a) Para los marinos españoles, la "Tarjeta de Identidad Profesional Marítima" o la "Libreta de inscripción marítima".

b) Para los marinos ecuatoguineanos, la "Tarjeta de Identidad Profesional Marítima" o la "Libreta de inscripción marítima".

### ARTICULO 10

1. Los titulares de cualquiera de los documentos de identidad mencionados en el artículo 9 del presente Acuerdo podrán, en cuanto miembros de la tripulación de un buque de una Parte Contratante, permanecer temporalmente en tierra, sin visado, durante la estancia del buque en un puerto de la otra Parte, con tal de que se remita a las Autoridades competentes la lista de tripulantes, de conformidad con los reglamentos en vigor en dicho puerto.

2. Al desembarcar y al retornar a bordo, los miembros de la tripulación deberán pasar control aduanero.

### ARTICULO 11

1. Los titulares de cualquiera de los documentos de identidad mencionados en el artículo 9 del presente Acuerdo serán autorizados, cualquiera que sea el medio de locomoción utilizado, a:

— Entrar en el territorio de la otra Parte Contratante o a transitar por el mismo con el fin de incorporarse a su buque.

— Ser destinados a bordo de otro buque.

— Regresar a su país, o

— Viajar por cualquier otro motivo a reserva de la previa aprobación de las Autoridades de dicha Parte.

2. En los casos citados en el párrafo anterior, los documentos de identidad deberán ser visados por la otra Parte Contratante. Dicho visado será concedido en el plazo más breve posible.

3. Cuando un miembro de la tripulación, portador de un documento de identidad mencionado en el párrafo primero, sea desembarcado en un puerto de la otra Parte Contratante por razones de salud, de servicio o por cualquier otro motivo considerado válido por las Autoridades competentes, éstas le concederán las autorizaciones necesarias para que el interesado, en caso de hospitalización, pueda permanecer en el territorio y por cualquier medio de transporte regresar a su país de origen o incorporarse a su buque en otro puerto.

### ARTICULO 12

Cuando un miembro de la tripulación de un buque de una de las Partes Contratantes que se encuentre en las aguas interiores de la otra Parte requiera, por razón de enfermedad o accidente, la asistencia médica, farmacéutica u hospitalaria que la otra Parte dispense en su territorio, dicha asistencia le será concedida en las mismas condiciones que la otorgada a las tripulaciones nacionales. Tan sólo se le exigirá que pruebe su adscripción como miembro de la tripulación de un buque de la otra Parte.

### ARTICULO 13

Cada Parte Contratante reconocerá los documentos de nacionalidad de los buques, los certificados de arqueo y cualesquiera otros documentos de a bordo expedidos o reconocidos por la otra Parte. Los derechos y tasas serán calculados sobre la base de los documentos anteriormente mencionados.

### ARTICULO 14

Los dos Gobiernos se comprometen a cooperar en el terreno de la formación profesional del personal de su Marina Mercante, tanto embarcado como desembarcado, mediante la concesión de becas de estudios y la estancia de los becarios en las escuelas especializadas.

### ARTICULO 15

1. En el caso de que un miembro de la tripulación de un buque de una de las Partes Contratantes cometiera un delito a bordo de dicho buque durante la estancia del mismo en el mar territorial de la otra Parte,

las Autoridades de dicha Parte no le enjuiciarán sin el acuerdo previo de la Autoridad diplomática o consular del país cuyo pabellón enarbole el buque.

2. Lo dispuesto en el párrafo primero del presente artículo no se aplicará a los delitos cometidos a bordo de un buque de una Parte Contratante si:

a) El delito puede comprometer la seguridad o el orden público en el territorio de la otra Parte.

b) El delito ha sido cometido contra una persona ajena a la tripulación del buque.

c) Las consecuencias del delito afectan al territorio del Estado donde se encuentre el buque, o

d) El enjuiciamiento es necesario para luchar contra el tráfico de estupefacientes.

3. Lo dispuesto en el presente artículo no afectará a los derechos de las Autoridades locales relacionados con la aplicación de su legislación en materia de control e investigación.

### ARTICULO 16

1. En el caso de que un buque de una Parte Contratante naufragara, encallara o sufriera cualquier tipo de avería en la proximidad de las costas de la otra Parte, las Autoridades competentes de dicha Parte: — Informarán al Agente diplomático o al funcionario consular del Estado cuyo pabellón enarbole el buque, con el fin de que pueda asumir las funciones que le correspondan, y — Concederán a los pasajeros, al buque y a la carga la misma protección y asistencia que a un buque que enarbole su propio pabellón.

2. La carga y las provisiones a bordo de un buque que haya sufrido una avería no serán objeto de gravámenes aduaneros si no son destinadas al consumo o utilizadas en plaza.

### ARTICULO 17

1. Para velar por la ejecución del presente Acuerdo se constituirá una Comisión Mixta que hará recomendaciones a las Autoridades competentes de las Partes Contratantes.

2. La Comisión Mixta se reunirá en sesión ordinaria una vez al año, alternativamente en Madrid o Malabo, en fecha fijada de común acuerdo por la vía diplomática.

3. La Comisión Mixta podrá reunirse, asimismo, en sesión extraordinaria a petición de cualquiera de las Partes Contratantes.

4. La Comisión Mixta podrá constituir grupos de trabajo para estudiar las cuestiones que entren en el marco del presente Acuerdo.

5. La composición y las competencias de la Comisión Mixta serán definidas por las Autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes.

### ARTICULO 18

Para la aplicación concertada de lo dispuesto en los artículos del presente Acuerdo, las Partes Contratantes acuerdan proceder a la realización de consultas y al intercambio de información a través de las Autoridades marítimas competentes de las Partes.

### ARTICULO 19

Las Partes Contratantes podrán, en la medida en que lo estimen necesario, proceder a la revisión o a la modificación del presente Acuerdo. Dichas revisiones o modificaciones se llevarán a cabo mediante el intercambio de notas por vía diplomática.

### ARTICULO 20

1. El presente Acuerdo, que sustituye al de 24 de julio de 1971, entrará en vigor una vez que cada una de las Partes Contratantes hayan notificado a la otra Parte, por vía diplomática, el cumplimiento de sus requisitos constitucionales. El Acuerdo surtirá efecto a partir de la fecha de recepción de la última notificación.

2. El presente Acuerdo tendrá una duración de cinco años y será renovado por tácita reconducción, por periodos de un año, salvo denuncia por vía diplomática de una de las Partes Contratantes, tras un preaviso de seis meses.

Hecho en Malabo, a cinco de diciembre de mil novecientos setenta y nueve, en dos ejemplares originales, en lengua española, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de España, Salvador Sánchez-Terán Hernández (Ministro de Transportes y Comunicaciones).

Por el Gobierno de la República de Guinea Ecuatorial, Eulogio Oyo Riquena (Gobernador Militar de Bioko y miembro del Consejo Militar Supremo).

El presente Acuerdo entró en vigor el 20 de febrero de 1980, fecha de la última de las notas cursadas entre las Partes, de conformidad con lo establecido en el artículo 20 (1) del mismo. Las fechas de las notas verbales española y guineana son de 20 de febrero de 1980 y 19 de enero de 1980, respectivamente.

Lo que se comunica para conocimiento general. Madrid, 14 de mayo de 1980. El secretario general técnico, Juan Antonio Pérez-Urrutlauru.



**Miguel Angel Aldasoro, subsecretario de Pesca y Marina Mercante**

## "TRATAMOS DE POTENCIAR NUESTROS CALADEROS, QUE ES DONDE REALMENTE SOMOS SOBERANOS"

Por noticias poco halagüeñas, el sector pesquero de nuestro país ha vuelto a ocupar un espacio preponderante de las primeras páginas de los periódicos. Noticias que hablan de apresamientos, de esquilmación de nuestros caladeros, de un futuro incierto para el trabajo de nuestros hombres de la mar. Y todo ello motivado por los nuevos límites geográficos que para el sector pesquero se han impuesto a nuestro país. Ahora limitamos al Norte con el Mercado Común; al Este, con la contaminación y la esquilmación (antes, con el mar Mediterráneo); al Oeste, con Portugal, y al Sur, con Marruecos, Mauritania, Argelia, el Polisario y vaya usted a saber si con alguien más...

Pese a esto, la pesca sigue siendo en España el sector primario básico que siempre fue, y nuestros pescadores y la Administración española están, en estos momentos, poniendo los pilares necesarios para que, aun ajustándose a la nueva realidad, el futuro del sector sea esperanzador. ¿Qué pilares son esos? ¿Qué soluciones se están dando a las dificultades? ¿Qué perspectivas tiene la pesca española?... Para contestarnos a estas preguntas hemos acudido a quien mejor podría hacerlo: el subsecretario de Pesca y Marina Mercante, don Miguel Angel Aldasoro.

El señor Aldasoro nos recibe en su despacho entre los mil y un problemas que en estos momentos tiene planteados. Es un hombre de grata conversación —diplomático de profesión— y con gran sentido de la realidad, de lo posible, lo que, junto a una gran capacidad para el trabajo, le ha granjeado la admiración y el afecto de los trabajadores de la mar. Está enterado de los temas y lucha por los intereses de España y de los pescadores.

### DOS ASPECTOS

Las interrupciones telefónicas son constantes, pero no pierde nunca el hilo de nuestra conversación. Empieza un tema y lo termina: quiere que quede todo bien ordenado y matizado:

—Antes de pasar a analizar los temas concretos que ahora nos ocupan, me gustaría dejar claro dos aspectos fundamentales que hagan comprender mejor el por qué ha de tenerse muy en cuenta al sector pesquero y las líneas de actuación que nos hemos fijado. El primero de ellos es el de que la pesca en España es una industria primaria y básica —necesaria y económicamente rentable— que no genera desempleo; antes bien tiene una gran capacidad para la absorción de mano de obra: rentabilidad social que ha de considerarse siempre, y más si cabe en estos momentos. Y el segundo, que es un sector dinámico; siempre en disposición de adaptarse a las circunstancias del momento. La renovación es una posibilidad permanente en nuestra flota y una meta en nuestros armadores.

### EN UN AÑO

—Señor Aldasoro, la actualidad nos habla de las graves dificultades por las que atraviesa la pesca en nuestro país, pero no nos habla de los logros alcanzados. ¿Es que no hay nada positivo que señalar?

—Evidentemente, las dificultades, y más cuando efectivamente son graves, hacen de maraña y ocultan el camino que, pese a ellas, estamos siguiendo. Pero eso no evita que el camino exista y que estemos recorriéndolo. Yo le puedo asegurar que el camino recorrido en un solo año no ha sido corto: un año en el que hemos tenido que aceptar las nuevas condiciones y limitaciones internacionales y mentalizar a nuestros armadores y pescadores para que se adaptasen. Concretamente le puedo mencionar que hemos conseguido los siguientes nuevos caladeros para nuestra flota: Guinea Ecuatorial, Angola, Somalia (para cefalópodos), Mozambique (se firmará en julio), las islas Seychelles, Senegal (se ha mejorado el acuerdo anterior), Méjico, Estados Unidos y Canadá (se negocia un nuevo y mejor acuerdo). Por otra parte, tenemos un acuerdo con Marruecos —que termina a finales de este mes de junio—, que vamos a tratar de renovar por un periodo de cinco años, y estamos también en negociaciones con Argelia.

### ¿QUE PASA CON MARRUECOS?

Nos apresan barcos en todas las latitudes, pero la opinión pública española se sensibiliza especialmente cuando estos apresamientos los efectúan las patrulleras marroquíes. Señor subsecretario, ¿qué pasa con Marruecos?...

—Los apresamientos de barcos españoles por lanchas marroquíes son un hecho; pero ello no indica que el interés de dicho país por negociar con nosotros no exista. Casi siempre hay una base de razón para los apresamientos, y cuando no la hay, la Administración española defiende con todas sus fuerzas los intereses de nuestra flota. Pero vuelvo a repetirle que con Marruecos estamos en camino de entendernos. Tenemos intereses comunes y lo accidental no va a perjudicarlos.

—Sí, pero el acuerdo provisional finaliza el treinta de este mes de junio y no ha sido renovado por otro, y al parecer tampoco va a ser prorrogado. ¿Cuál será entonces la situación de nuestra flota en aquellas aguas?

—Estamos en negociaciones para evitar vacíos entre un acuerdo y otro. La próxima semana viajaremos a Rabat para esto precisamente, y es de esperar que logremos ponernos de acuerdo, por cuanto el interés es recíproco. Por otra parte, tengo que decirle que en cuanto a la pesca, no existen grandes dificultades para conseguirlo, y que el tema se escapa un poco de



nuestra competencia, ya que las exigencias marroquíes van a más, a conseguir un acuerdo global con España —en el que la pesca sería un apartado más— y, como se ha venido informando por la prensa, darles facilidades de tránsito por nuestro territorio para sus productos agrícolas que van destinados a Europa. Yo espero que, al existir buena voluntad por ambas partes, consigamos nuestros objetivos y que para los próximos cinco años nuestra flota pueda faenar en aquellas aguas tradicionales para España con la seguridad deseada y las condiciones adecuadas.

### CALADERO IMPRESCINDIBLE

—Señor subsecretario, si no se lograra el acuerdo, ¿a dónde iría nuestra flota?

—Eso sería un grave problema para nuestra flota del Sur y Sureste, ya que está expresamente preparada para esos caladeros, que son los tradicionales y habituales suyos; y la transformación, así de pronto, no sería posible.

—¿Qué incidencia económica y social tendría?

—En aquellas aguas faenan mil doscientos dieciséis barcos, lo que supone un treinta por ciento de la flota que opera fuera de nuestras aguas. Ocupa a un total de dieciocho mil hombres y se consigue pescado por un importe de más de treinta mil millones de pesetas. Además, para la flota artesanal canaria sería imposible el dejar de pescar allí, y muy especialmente para los sardinales lanzaroteños.

### PESCA DE LITORAL

Pero no todo es buscar caladeros lejos de nuestras aguas. La Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante está también en el empeño de conseguir el máximo rendimiento de nuestro litoral:

—Vengo recalando —nos dice el señor Aldasoro— que en donde, evidentemente, somos soberanos es en nuestras aguas, y por eso hemos de tratar de ordenar la pesca en nuestros caladeros; fijando una explotación racional y rentable, y adecuando nuestra flota para este menester. Tenemos que convencernos todos de

## ● "Un tercio de nuestras capturas se consigue en nuestras aguas".

esto, ya que es la única manera de poder asegurar el futuro de esta industria básica para nuestro país. Y ello, claro está, no quiere decir que no sigamos trabajando por la defensa de nuestros intereses en aguas lejanas de nuestras costas y prosigamos la búsqueda de nuevos acuerdos con otros países. Somos conscientes que nuestra flota es una de las más importantes del mundo, y para sacarle el máximo fruto hemos de pescar en zonas en las que no somos soberanos.

—Comparativamente, ¿qué importancia tiene hoy nuestra pesca de litoral?

—Es grande, pero tenemos que conseguir una independencia mayor. Actualmente, un tercio del total de nuestras capturas se consigue en aguas españolas, y estas actividades dan trabajo a un setenta por ciento del total de nuestros pescadores.

—¿Qué camino se piensa seguir para potenciar la pesca de litoral?

—Primero, antes de indicarle los planes que tenemos previstos, quiero insistir en que para poder potenciar la pesca de litoral es preciso que nuestros armadores y pescadores se mentalicen en que ello es necesario y se dispongan a colaborar con la Administración pesquera para lograr, entre todos, la adecuada renovación de la flota, para este fin, y en observar las normas y directrices que se adopten para la explotación de los caladeros y regulación de las pesquerías.

—Y pasando ya a contestar a su pregunta, concretando nuestros planes, puedo indicarle que, tras un contacto permanente con la Federación Nacional de Cofradías, la Interfederativa del Cantábrico, la Comisión Permanente de Pesca del Mediterráneo, el sector pesquero canario, etcétera, hemos llegado a la conclusión de que es preciso, de acuerdo con la información de nuestros científicos, potenciar la pesca de litoral por zonas, es decir, regular la pesca por caladeros, en tanto en cuanto nuestro litoral es muy variable y una norma adecuada para una zona no tiene por qué servir para otra. En este sentido, vamos a fijar áreas para artes selectivas; regularemos la pesca de arrastre, vigilarémos en tierra y en la mar para el cumplimiento de las normas y defensa de las especies, animaremos el aumento de capturas de las especies de fondo, haremos campañas en favor de las especies pelágicas, dictaremos medidas para controlar las especies inmaduras y, en fin, intensificaremos el trabajo de investigación en todos nuestros caladeros.

—Señor Aldasoro, ¿cubrimos las necesidades de nuestro propio mercado?

—No; totalmente, no. En estos momentos exportamos cefalópodos e importamos pescado fresco. De todas formas, nuestro mercado es muy importante cara a Europa. Tenga usted en cuenta que en España se consumen treinta y seis kilos de pescado por persona y año y en la Comunidad Europea once kilos por persona y año. Esto quiere decir que en la medida en que potenciamos nuestros caladeros tendremos que ir regulando también —ya se hace necesario— nuestras importaciones.

### MERCADO COMUN

—Señor subsecretario, ¿cómo van las relaciones en materia pesquera con el Mercado Común?

(Pasa a la página siguiente)



## POTENCIAR NUESTROS CALADEROS

(Viene de la página anterior)

—Como usted muy bien, sabe tenemos un acuerdo que nos permite pescar en las aguas comunitarias, pero las esperanzas de un mejor entendimiento están necesariamente en la negociación global para nuestra integración en la Comunidad. Es cierto que, hoy por hoy, tenemos dificultades, pero no lo es menos que podemos seguir pescando en aquellas aguas, y que aunque en la pesca de arrastre se nos haya limitado últimamente, en la pesca de bajura se han conseguido nuevas ventajas.

### EN OTRAS DIRECCIONES: CULTIVOS MARINOS

Volviendo a nuestra ordenación pesquera, el señor Aldasoro insiste en la importancia de la investigación: "Estamos coordinando toda la

investigación de los distintos organismos existentes para este fin; e incluso esta coordinación está propiciando el que se usen barcos comerciales en algunos caladeros para que el estudio tenga una finalidad real y práctica. Además también estamos empeñados —continúa el subsecretario— en intensificar la formación profesional, sobre todo pensando en Hispanoamérica".

—Señor Aldasoro, hace tan sólo una semana se aprobó en el Congreso la creación del FROM, ¿qué supone esto para el sector?

—Sin lugar a dudas, una ley fundamental, puesto que es la posibilidad de ordenar y regular la comercialización de los productos del mar, y es, por tanto, una seguridad para el trabajo de nuestros armadores y pescadores.

—Al hacerse usted cargo de la Subsecretaría, se intensificó el interés por los cultivos marinos. ¿Hasta qué punto es ello interesante?

—El interés está justificado por el mero hecho de que, aun cuando acabamos de empezar este tipo de explotación pesquera, los cultivos marinos suponen más de quince mil millones de pesetas al año. Y esta cifra se podrá incrementar considerablemente contando con las condi-

## ● "En un año hemos conseguido buen número de acuerdos internacionales y se han incrementado los cultivos marinos".

ciones ideales que presentan nuestras costas que, por la climatología, favorece cualquier clase de cultivo. Es este un camino que acabamos de empezar, pero que ya presenta un porvenir claramente esperanzador.

—¿Significa esto una solución para no tener que buscar el pescado fuera de nuestras aguas?

—De ninguna manera. Nuestros barcos están preparados para faenar lejos de nuestras aguas y seguirán haciéndolo a pesar de las dificultades. Una cosa no tiene nada que ver con la otra. Para dejarlo claro digamos que son dos los frentes de nuestra política pesquera: se trata de seguir pescando, se trata de potenciar nuestra industria pesquera, se trata, en definitiva, de dar al sector la importancia que tiene y se mere-

ce. Por tanto, los cultivos son una parcela muy importante, pero no sustitutiva.

### ADECUAR LA SUBSECRETARIA

—Señor Aldasoro, los planes de la Subsecretaría están todos muy claros y evidencian una línea eficaz de actuación para el sector pesquero, pero a veces los planes (los pescadores saben mucho de esto) tropiezan con una estructura administrativa que quizá ya no sea la adecuada. ¿Seguirá la Subsecretaría con la misma estructuración?

—Me alegra que me haga usted esta pregunta, porque evidentemente es un hecho cierto que la Subsecretaría ha de adaptarse a las nuevas circunstancias, ha de reestructurarse convenientemente y ha de favorecer la gestión eficaz para poder cumplir los planes propuestos. Estamos ya en ello y, en breve tiempo, personal y material se verán reforzados en la Subsecretaría, y, por otra parte, pensamos tener un contacto más directo con las organizaciones pesqueras del país para trabajar conjuntamente. **MAURO RODRIGUEZ.**

## España, dentro de la legalidad internacional

# "LAS BALLENAS QUE CAPTURAMOS NO ESTAN EN PELIGRO DE EXTINCION"

A la primera página de los periódicos saltó recientemente la noticia de que dos balleneros españoles, el "Ibsa I" y el "Ibsa II", fueron hundidos por una bomba en la ría de Marín (Pontevedra), colocada por conservacionistas del "Green Peace", barco que se ha convertido en la representación navegante de todo tipo de organizaciones que defienden la conservación de las especies en particular y de la Naturaleza en general. La bomba hizo también daño a las aguas de la zona por donde se extendió el gasóleo que los barcos contenían. Desde entonces la flota ballenera española, que componían cinco barcos, quedó reducida a tres.

En lo que va de temporada (comenzó en mayo) se han capturado unas veinte ballenas. Después de que un barco de nuestra Armada detuviese las actividades del "Green Peace", los trabajos de la flota ballenera española continúan con normalidad. La empresa Masó, propietaria de la misma, y la Subsecretaría de Pesca como representante del Estado español, aceptan las disposiciones internacionales que tiendan a controlar la conservación de las especies y limitar las capturas a lo establecido, pero no admiten injerencias de otro tipo.

"Pertenece a la Comisión Internacional de la Ballena desde el pasado año. Consideramos hace dos años que debíamos entrar en las reglas del juego internacionales y asistimos a la reunión de Londres con la documentación necesaria que les permitiera situar a nuestro país en los términos adecuados. Nosotros pescamos el cachalote 'sperm' y la ballena 'fin'. La Comisión, después del estudio de los 'stocks' por parte de su Comité Científico, y a la vista de las existencias mundiales, establece unas cuotas por área, cuotas de capturas que luego los países interesados se repartirán. En nuestra zona pescamos cachalote junto con Islandia y la cuota del mismo se resolvió sin ningún problema; el presidente era islandés. Sin embargo, todo el cupo de 'fin' era para nosotros, pues nadie más lo pesca. Sin previo estudio, de manera verbal y a

última hora, nos dijeron que la cifra era de ciento cuarenta y tres. Un mes después, el Comité Científico de la Comisión nos envió un estudio profundo en el que establecía que podíamos alcanzar las trescientas ochenta y una. En vista de ello, y amparándonos en el artículo quinto, que lo permite, objetamos la decisión, pero comprometiéndonos a no rebasar la cifra de ciento cuarenta y tres hasta que resolviesen nuevamente. A mediados de julio próximo se vuelve a reunir la Comisión y decidirá por votación previo estudio del informe del Comité Científico".

Juan José Chao, relaciones internacionales de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante, tiene interés en dejar claro que España está dentro de la total legalidad, pesca en sus aguas y hasta que no se resuelva la objeción, acepta plenamente lo dispuesto por la CIB. Cuando eso suceda, también acatará lo que se disponga. Los conservacionistas y su "Green Peace" han venido a enturbiarlo todo. "Quieren que no se capture ninguna ballena"; "que destruyamos la flota", añade.

### VOTOS, VOTOS Y MAS VOTOS

Estados Unidos logró aprobar en junio del pasado año una disposición por la que se convirtió en árbitro o "ángel guardián" de la CIB. De una manera vaga está establecido desde entonces que los norteamericanos, si consideran que un país no obra bien en la captura de ballenas, pueden reducir desde un 50 por 100 hasta un cien por cien, según la gravedad que ellos consideren, todas las capturas de pescado de sus aguas jurisdiccionales. También pueden amenazar al país en

cuestión en otra esfera diferente que no sea la de pesca, lo cual, como se ve, no es demasiado ortodoxo, y España se lo ha hecho saber así a los Estados Unidos, sobre todo porque un país miembro difícilmente podrá ser ecuaníme. Su espada de Damocles pende sobre las cabezas pescadoras. ¿Qué busca con ello? Desde luego, votos. Todos los norteamericanos sienten simpatía por organizaciones que protejan las plantas, los animales...

No es tan fácil juzgar hechos mundiales de organizaciones respaldadas por grandes intereses y potencias. Algunos expertos españoles en juzgar este tipo de sucesos se preguntan si todo este movimiento levantado en torno a nuestros tres balleneros no será una maniobra a largo plazo de los grandes y antiguos países especialistas, como son Estados Unidos, Australia, África del Sur..., para, después de una prohibición de años y en vista de la abundancia a que se habrá llegado, dedicarse ellos después de haber hundido a otros pequeños competidores. Es de destacar que se ha llegado a observar que, en peligro de extinción, la ballena reduce su ciclo de gestación de un año a siete meses.

Juan José Chao cree que ni mucho menos la solución para el equilibrio natural de las especies es dejar de capturar indefinidamente. Por ejemplo, si se dejasen podría haber tanta abundancia que las dentadas acabasen con los cefalópodos... Es necesario alcanzar el máximo rendimiento sostenido, lo que se consigue matando sólo una cantidad determinada. Y las ballenas que capturamos nosotros no están en peligro de extinción, pues las cuotas que determina la Comisión Internacional

se establecen después de profundos estudios sobre los "stocks". Además, España nunca fue a pescar a la Antártida, donde hubo grandes matanzas en los años treinta que dieron lugar a la creación en 1946 de la CIB. Fue entonces cuando desapareció la ballena azul.

### CUATROCIENTOS HOMBRES

En la industria de la ballena están empleados directa o indirectamente unos cuatrocientos hombres. La extractiva es sólo una empresa, fusión de otras dos anteriores. Una gran parte de los productos obtenidos se exportan, pero la realidad es que nosotros aprovechamos muchos, después de su transformación.

"A nosotros no nos interesa lo que se hace comercialmente con los productos que se obtienen. Lo que nos interesa y defendemos es que, sea una sola empresa como si fueran varias, se dedicasen en el sector extractivo. No podemos consentir, en vista de la difícil situación de trabajo que vivimos, que cuatrocientos hombres se sumen al paro. Ese es su medio de vida, están dentro de la legalidad nacional e internacional y les defendemos".

Respecto a los métodos empleados, nuestros marineros emplean el arpón de flecha, método tradicional. Se están estudiando por la CIB nuevos métodos para que el animal muera antes.

La captura de la ballena puede ser costera, barcos pequeños que pescan en las aguas costeras y las llevan a tierra para su transformación y los grandes barcos factorías, que son nodriza de otros veinte que navegan alrededor, que son los que capturan y las pasan al factoría para su transformación. Debido a ello realizan grandes distancias persiguiéndolas y constituyen una mayor amenaza para la extinción de las especies. Los grandes países balleneros, Rusia, Japón, Noruega..., los poseen y, sin embargo, somos nosotros el foco de atención de los conservacionistas.

**PALOMA CABALLERO**



## Primer convenio estatal de estibadores portuarios

MADRID.—Se ha firmado el primer convenio estatal de estibadores portuarios entre la Coordinadora de Estibadores Portuarios y CC. OO., que dicen agrupan al 90 por 100 del sector; la Organización de Estibadores Portuarios, dependientes del Ministerio de Trabajo, y el 20 por 100 de las empresas estibadoras, aunque los firmantes esperan nuevas adhesiones.

Por el momento, el convenio ha sido firmado por las empresas de los puertos de Cartagena, el 80 por 100 de las de Castellón, dos de Barcelona, Bilbao y los pesqueros de La Coruña, Huelva y Cádiz, mientras que darán su respuesta los puertos de Valencia y Málaga.

No han acudido a negociar los puertos de Palma de Mallorca, Tenerife, Las Palmas, Almería, Huelva, Sevilla y Tarragona, por lo que el próximo día 12 la Coordinadora de Estibadores se reunirá en Valencia para decidir acciones.

El convenio firmado supone el aumento del 18 por 100, treinta días de vacaciones y cuarenta horas mensuales para los delegados y vigencia hasta diciembre de 1981, con revisión salarial en enero.

También se ha decidido formar tres comisiones para estudiar un estudio de canon por tonelada, jornada intensiva y estudio de la reestructuración de la OTP.

El sueldo de los estibadores portuarios depende mucho del puerto en el que trabajan, ya que su jornal es a destajo, informa la Coordinadora en Barcelona. Por ejemplo, en uno de los puertos con mayor volumen de contratación, el de Barcelona, los estibadores hacen una media de 18 jornadas al mes al precio de 3.200 pesetas la jornada, mientras que en otros lugares la media es de seis jornadas al mes.

Tras esta firma, los estibadores portuarios han decidido finalizar con el trabajo a bajo rendimiento que venían efectuando.

Por otra parte hay que señalar que a este convenio no se han unido ni la UGT, que ha pedido al PSOE que haga una interpelación al Congreso sobre la actuación de la OTP en el mismo, ni por la gran patronal ANESCO. Estas dos organizaciones están negociando otro Convenio.

## Estudio de ruidos para evitar catástrofes en el mar

MADRID, 19 (EFE).—Los ruidos podrían evitar catástrofes como la reciente plataforma petrolífera de mar del Norte, según puede desprenderse de una comunicación presentada por el profesor de la Escuela de Ingenieros Industriales de Madrid, Julio Fuentes Losa, en la mesa redonda sobre tribología celebrada en Madrid.

Gracias a un análisis de ruidos se puede seguir el correcto funcionamiento de una máquina o de una instalación, e incluso prever cuándo puede producirse una catástrofe como la de la plataforma del mar del Norte. Hasta puede indicar el lugar exacto donde se va a producir la avería.

Un análisis matemático, quitando los ruidos naturales y teniendo en un ruido patrón, pueden llegar a desarrollar una técnica de mantenimiento simple, barata y eficaz. El profesor Fuentes Losa propone una sistematización del análisis general del ruido, en cualquier tipo de máquinas, tengan sobre el ruido resultante, lo que da a lugar a un procedimiento de mantenimiento preventivo simple, barato y eficaz.

La tribología es una ciencia nueva que estudia el movimiento relativo entre las diversas piezas de las máquinas, apoyándose en conocimientos de ingeniería mecánica, química, física, metalurgia y computación.

## III CONVENIO GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

El III Convenio General de la Marina Mercante fue suscrito, de un lado, por el Sindicato de la Marina Mercante de UGT y la Unión Sindical de Trabajadores del Mar (USO) y, de otro, por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), siendo homologado por Resolución de la Dirección General de Trabajo y publicado en el "BOE" del pasado 29 de marzo.

El mencionado Convenio General es una adaptación del Acuerdo Marco Interconfederal (AMI) a la especialidad de la Marina Mercante. Su vigencia es de dos años, con posibilidad de prórroga por periodos anuales sucesivos. Como excepción al periodo de vigencia se establece que los artículos reguladores del régimen económico y de actividad sindical tendrán efectividad desde el día 1 de enero de 1980 hasta el 31 de diciembre del mismo año. El convenio no es aplicable en los casos de existencia de convenios de empresa.

Entre los más importantes aspectos del Convenio General cabe destacar los siguientes:

a) Incremento salarial del 16 por ciento sobre los conceptos retributivos abonados en el año 1979. Teniendo en cuenta las graves dificultades por las que está pasando el cabotaje en general, el incremento salarial será del 13 por 100 en caso de buques dedicados a dicho tráfico con tonelajes inferiores a 1.600 TRB y de un 13,5 por 100 en buques de 1.601 a 4.000 TRB. El convenio contempla un tratamiento económico diferenciado para las empresas que fehacientemente demuestren pérdidas en los ejercicios de 1978 y 1979 y previsiones de pérdidas para 1980. Se aplicará revisión salarial

semestral en el caso de que el índice de los precios de consumo establecidos por el Instituto Nacional de Estadística supere el 30 de junio de 1980 el 6,75 por 100 una vez excluida la repercusión del precio de la gasolina de consumo directo.

b) El régimen general de vacaciones oscila entre cuarenta y cinco y sesenta días, según navegaciones, por cada cinco meses de servicio a la empresa. Para los petroleros y buques tanques en ruta al Pérsico, Extremo Oriente y costa americana del Pacífico, los días de vacaciones serán 64.

c) Se establece una jornada ordinaria de ocho horas de lunes a viernes y de cuatro horas el sábado y un plus de 100 ptas./hora para las horas trabajadas en sábado tarde, domingos y festivos y sólo para guardias de mar, guardias de fonda, maniobras de puertos y fondeaderos y emergencias del buque y de la carga, plus que no se detrae del incremento salarial pactado.

En todo lo no previsto en el convenio seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en cada una de las empresas, remitiéndose para lo no establecido en las mismas a la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

## El Polisario afirma tener a la tripulación del "Garmomar"

MADRID.—El Frente Polisario tiene en su poder a los quince tripulantes del barco español "Garmomar", aunque no se ha especificado el lugar donde estos hombres se encuentran, ha declarado a Radio Nacional de España un portavoz del FP.

El representante del Frente Polisario, con residencia en Argel, indicó que "todos los tripulantes del pesquero están en perfectas condiciones de salud".

"El arresto del 'Garmomar' —señaló— se llevó a cabo el pasado 22 de mayo, por encontrarse ilegalmente en aguas territoriales, y por violación flagrante de las leyes de la República Árabe Saharaui Democrática".

Asimismo, agregó, "las autoridades españolas han sido advertidas por el Gobierno de la República Árabe Saharaui de estas violaciones de su territorio. Numerosos barcos españoles fueron ya liberados en los años 1977 y 1978".

"Estamos dispuestos —siguió— a luchar contra toda actividad que atente contra el territorio nacional del Gobierno de la RASD y advertimos a todos aquellos que de alguna manera intenten emprender actividades ilegales de cualquier naturaleza, que serán castigados y apresados".

Hasta el momento, afirmó, no ha habido contactos tendentes a conseguir la liberación de los tripulantes españoles. "En el preciso momento en que haya contactos precisaremos el lugar donde están estos pescadores".

El portavoz señaló también que han destruido, con sus unidades navales, el pesquero portugués "Rio Vouga", que tenía quince tripulantes.

Por último, aseguró desconocer los detalles sobre el Acuerdo que España va a firmar con Marruecos. "Lo que si deseamos —dijo— es que España se abstenga de firmar Acuerdos que toquen nuestros territorios soberanos de la República Árabe Saharaui Democrática".



## AUDIENCIA A LA LIGA NAVAL

El Rey de España recibió en audiencia, en el palacio de la Zarzuela, al presidente de la Liga Naval de Estados Unidos, Oscar F. Kolombatowich, al que acompañaba el presidente internacional de la Liga, John Splittler. (Foto: Europa Press)



## NOMBRAMIENTO DE ALTOS CARGOS

# JOSE LUIS PERONA, SECRETARIO DE ESTADO PARA LA SANIDAD

● **Jaime Pérez L. Santamaría, director general de Planificación Sanitaria**

Madrid (Redacción).—El Consejo de Ministros, celebrado el pasado día 30 de julio, acordó los siguientes nombramientos en el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social: secretario de Estado para la Sanidad, don José Luis Perona Larraz. Director general de Planificación Sanitaria, don Jaime Pérez L. Santamaría. Director general de Inspección y Personal, don José Antonio de Torres Vargas-Zúñiga. Director general del Instituto Nacional de la Salud, don José Luis Izaguirre Robledo.

**SECRETARIO DE ESTADO PARA LA SANIDAD: José Luis Perona Larraz.** Nació en Salamanca el 16 de febrero de 1939. Estudió en Barcelona la carrera de ingeniero industrial, recibiendo el título en 1961. Simultaneó dichos estudios con los de Ciencias Económicas en la Facultad de Barcelona. En 1962 marcha a ampliar estudios a Estados Unidos, obteniendo en 1964 el "master" en Economía por la Universidad de Georgia. En 1965 accede por oposición, con el número uno, al Cuerpo de Ingenieros Industriales al servicio de la Hacienda Pública. En 1967 obtiene, con sobresaliente, la licenciatura de Ciencias Económicas y posteriormente el grado de doctor ingeniero industrial. Comenzó su vida administrativa en 1965, prestando servicios en la Secretaría General Técnica del Ministerio de Hacienda, ocupando posteriormente la jefatura del Gabinete de Estudios para las conversaciones con el Mercado Común, y representando a dicho Ministerio en diversas comisiones interministeriales. En noviembre de 1969 fue nombrado director general de Industrias

Textiles, Alimentarias y Diversas. En enero de 1974 fue nombrado comisario nacional y director general de Ordenación del Turismo.

**DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SANITARIA: Jaime Pérez L. Santamaría.** Nació en Salamanca el 16 de marzo de 1934. Casado con Rosario Páramo Neyra. Cuatro hijos.

Cursó los estudios de Medicina en la Universidad de Salamanca —años 1951 a 1957—, que culminó con la calificación de sobresaliente en el grado de licenciatura.

Alumno interno, por oposición, del Hospital Clínico de Salamanca, adscrito a la Cátedra de Obstetricia y Ginecología durante los años 1955-1957.

Profesor ayudante de clases prácticas en la Cátedra de Obstetricia y Ginecología de la Facultad de Medicina de Salamanca en los cursos 1957-58 y 1958-59 y médico del Instituto Provincial de Maternología de Barcelona durante el curso 1959-60.

Médico especialista de Obstetricia y Ginecología, con ejercicio profesional priva-



Don José Luis Perona.



Don Jaime Pérez L. Santamaría.

do en Vigo, desde el año 1961 a 1971.

Es también diplomado de Sanidad y titulado en Medicina de empresa.

Inspector médico del Instituto Social de la Marina de primera categoría destinado en la Delegación Provincial de Vigo desde noviembre de 1961 hasta mayo de 1971. Durante este tiempo se acometió la organización y desarrollo de los servicios sanitarios del ISM en la provincia marítima de Vigo y Villagarcía de Arosa, que culminaron con la inauguración de la Policlínica de la Casa del Mar de Vigo, de la que fue primer director.

Jefe de la Inspección General de los Servicios Sanitarios del Instituto Social de la Marina desde mayo de 1971 hasta septiembre de 1978, a través de la que se impulsó el desarrollo de los Servicios Sanitarios propios del Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar en todas las provincias del litoral nacional y en el extranjero —Terranova y litoral occidental africano—, tanto en el capítulo de la Medicina asistencial como preventiva y de educación sanitaria para los trabajadores y sus familiares, en base a las instalaciones sanitarias de la amplia red de Casas del Mar construida por el ISM durante estos años.

En la última fase de este periodo correspondió a la Inspección General de Servicios Sanitarios la realización del proyecto de asistencia sanitaria a bordo de los barcos mediante la promoción de la "Guía sanitaria a bordo", planificación del Centro Radio-Médico y Banco central de datos sanitarios, así como programación de un plan de formación de los tripulantes en materia de primeros auxilios sanitarios.

Jefe del Servicio de Prestaciones Sanitarias del ISM desde septiembre de 1978 hasta la actualidad, que refunde los extinguidos Servicios de Asistencia Sanitaria e Inspección General de Servicios Sanitarios, y desde donde, además de continuar la línea de actuación emprendida en la etapa anterior, se ha venido incidiendo en el control y perfeccionamiento de los Servicios Sanitarios propios.

Ha participado, representando al Instituto Social de la Marina, en diversas comisiones de trabajo, reuniones y congresos sobre temas relacionados con la Medicina social y laboral de los trabajadores del mar.

**N. de la R.**—Como se dice en el anterior texto biográfico, Jaime Pérez Santamaría es funcionario del Instituto Social de la Marina, donde ha desarrollado la mayor parte de su vida profesional y donde ha efectuado una labor de evidente solidez y proyección en orden a la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar. Un trabajo bien hecho, una categoría humana son huellas indelebiles que deja en el organismo Jaime Pérez. Y, naturalmente, nos queda un recuerdo, con la seguridad de que en la Dirección General que le ha sido encomendada va a desarrollar una tarea importante.

**DIRECTOR GENERAL DE INSPECCION Y PERSONAL: José Antonio de Torres Vargas-Zúñiga.** Nació el 19 de febrero de 1932. Licenciado en Derecho. Diplomado en relaciones humanas, en métodos y remuneración del trabajo y en investigación social. Ex becario del Centro de Estudios Sociales. Interventor de empresas del Instituto Nacional de Previsión. Ha ocupado los cargos de director provincial del INP en Segovia, en Las Palmas y en Barcelona. Subdelegado general de Personal del Instituto Nacional de Previsión. Subdirector general de Personal del Instituto Nacional de la Salud.

**DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE LA SALUD: José Luis Izaguirre Robledo.** Nació en Madrid. Tiene en la actualidad cuarenta y tres años. Es maestro y realizó la carrera de Derecho, como alumno becario del CEU, en la Universidad de Madrid. Al principio de su actividad profesional actuó como abogado de empresas, pasando después a la gestión de las mismas. Tiene una amplia experiencia en este campo, habiendo ocupado puestos de la máxima responsabilidad en empresas de las más variadas actividades, marketing y publicidad, empresas industriales, inmobiliarias, turismo y, finalmente, en el sector bancario. Ha realizado estudios sobre temas empresariales en diferentes países europeos. En 1969, y durante cuatro años, trabajó como contratado por la Presidencia del Gobierno. En mayo de 1979 fue nombrado director de la Tesorería General de la Seguridad Social, cargo que desempeñaba en la actualidad. ■

## TRES FRESCOS CON LA MAR DE VITAMINAS



**SARDINA,  
JUREL,  
CABALLA.**

Frescos, sabrosos y baratos.

Una iniciativa de la Dirección General de Pesca.



# REESTRUCTURACION DEL MINISTERIO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

MADRID.—Un Real Decreto que el pasado 2 de junio publicó el "Boletín Oficial del Estado" dispone la reestructuración del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social.

Esta reestructuración persigue las siguientes ideas esenciales:

- Distinguir entre las funciones del Estado y las de la Seguridad Social.
- Adecuar el aparato orgánico necesario para servir a las líneas maestras de la reforma sanitaria.

— Efectuar los imprescindibles reajustes operativos exigidos por la experiencia adquirida en el funcionamiento del nuevo cuadro de la gestión institucional de la Seguridad Social.

— Operar con el realismo necesario en los momentos actuales en orden a la contención del gasto público.

El Ministerio de Sanidad y Seguridad Social quedará, a partir de ahora, estructurado en los siguientes órganos, todos ellos bajo las órdenes del minis-

tro: Secretaría de Estado para la Sanidad, Subsecretaría del Departamento, Secretaría General Técnica, y las Direcciones Generales de Inspección y Personal, Régimen Económico, Acción Social, Planificación Sanitaria, Salud Pública y Farmacia y Medicamentos. Por otra parte, existen las delegaciones territoriales de Sanidad y Seguridad Social, como órganos periféricos para la acción administrativa encomendada al Departamento.

Publicamos íntegramente este Real Decreto:

**REAL DECRETO 1274/1980, de 30 de junio, por el que se reestructura el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social.**

La creación del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social en virtud del Real Decreto mil quinientos cincuenta y ocho/mil novecientos setenta y siete, de cuatro de julio, supuso la unificación en un solo Departamento de competencias hasta entonces dispersas, faltas de la coordinación necesaria y exentas de una planificación de conjunto. En efecto, se hacían confluír bajo el ámbito de competencias de un único Departamento ministerial tres grandes áreas funcionales con identidad propia y características definidas: la Sanidad, la Seguridad Social y la Asistencia y Servicios Sociales.

Desde su momento fundacional distintas disposiciones orgánicas han ido sucesivamente estableciendo la estructura conveniente para atender en cada etapa las necesidades de este importante sector de la vida nacional. Se trataba de operar el tránsito desde una organización de yuxtaposición hasta una organización de síntesis.

En los momentos actuales debe considerarse ya superada la etapa de consolidación y puesta en marcha inicial para entrar en una fase de regularidad y clarificación orgánica, a la cual pretende servir el presente Real Decreto, con cuya concepción se instrumentan las siguientes ideas esenciales.

**Primero:** Una diáfana distinción entre las funciones que corresponden al Estado y aquellas otras que competen a la Seguridad Social. Así, el Departamento, en cuanto órgano de la Administración del Estado, asume ineludiblemente las funciones de planificación, ordenación, coordinación y control sobre las tareas de gestión que realizan los entes instrumentales de la Seguridad Social, de una manera especialmente intensa sobre los aspectos financieros de dicha gestión.

**Segundo:** Adecuar el aparato orgánico necesario para servir a las líneas maestras de la reforma sanitaria, cumpliendo con ello la voluntad parlamentaria de hacer realidad la misma.

**Tercero:** Efectuar los imprescindibles reajustes operativos exigidos por la experiencia adquirida en el funcionamiento del nuevo cuadro de gestión institucional de la Seguridad Social diseñado por el Real Decreto-Ley treinta y seis/mil novecientos setenta y ocho, de dieciséis de noviembre.

**Cuarto:** Finalmente, operar con el realismo necesario en los momentos actuales en orden a la contención del gasto público. En este sentido, la presente disposición supone una minoración del mismo respecto de la estructura que ahora se deroga.

En su virtud, a propuesta del ministro de Sanidad y Seguridad Social, previo informe del Ministerio de Hacienda y con aprobación de la Presidencia del Gobierno, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión celebrada el día treinta de junio de mil novecientos ochenta.

## DISPONGO:

### Sección primera.—Organización del Ministerio

Artículo primero.—Uno. El ministro de Sanidad y Seguridad Social, como jefe del Departamento y en su carácter de superior autoridad del mismo, está investido de las atribuciones que se determinan en el artículo quince de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado y Real Decreto-Ley treinta y seis/mil novecientos setenta y ocho, de dieciséis de noviembre, sobre gestión institucional de la Seguridad Social, la salud y el empleo.

Dos. El Ministerio de Sanidad y Seguridad Social se estructura en los siguientes órganos:

Secretaría de Estado para la Sanidad.  
Subsecretaría del Departamento.  
Secretaría General Técnica.  
Dirección General de Inspección y Personal.  
Dirección General de Régimen Económico.

Dirección General de Acción Social.  
Dirección General de Planificación Sanitaria.  
Dirección General de Salud Pública.  
Dirección General de Farmacia y Medicamentos.

Como órganos periféricos para la acción administrativa encomendada al Departamento existen las delegaciones territoriales de Sanidad y Seguridad Social.

Artículo segundo.—Presidido por el ministro existirá un Consejo de Dirección que le prestará asistencia en la elaboración de la política del Departamento. Formarán parte del mismo el secretario de Estado para la Sanidad, el subsecretario, el secretario general técnico y los directores generales del Departamento. También podrán incorporarse al Consejo de Dirección, cuando así lo disponga el ministro, los presidentes y directores de los organismos autónomos, entidades gestoras y servicios comunes, sometidos a la dirección, vigilancia y tutela del Departamento.

Artículo tercero.—El Consejo Superior de Sanidad y Seguridad Social, supremo órgano consultivo del Departamento, creado por Real Decreto mil novecientos dieciocho/mil novecientos setenta y siete, de veintinueve de julio, tendrá la composición y funciones que se

determinen por el ministro de Sanidad y Seguridad Social.

Artículo cuarto.—Como órgano de asistencia directa al ministro, existirá un Gabinete Técnico que elaborará cuantos trabajos le encomiende el titular del Departamento. El jefe del Gabinete Técnico, con nivel orgánico de subdirector general, será nombrado y separado libremente por el ministro.

Artículo quinto.—Se constituyen en el Departamento los Servicios Informativos y la Oficina de Prensa, de conformidad con el Real Decreto tres mil cuatrocientos catorce/mil novecientos setenta y ocho, de veintidós de diciembre.

### Sección segunda.—Secretaría de Estado para la Sanidad

Artículo sexto.—Uno. La Secretaría de Estado para la Sanidad ejercerá respecto de dicha materia y bajo la superior dirección del ministro, las atribuciones previstas en los números uno, cuatro, cinco, seis, siete, diez y once del artículo catorce de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado.

Dos. Para el ejercicio de sus funciones, la Secretaría de Estado para Sanidad está integrada por los siguientes órganos:

— Dirección General de Planificación Sanitaria.  
— Dirección General de Salud Pública.  
— Dirección General de Farmacia y Medicamentos.

— Gabinete Técnico, con nivel de Subdirección General, para el ejercicio de funciones relativas a coordinación, documentación y estudios, información técnico-sanitaria y relaciones con las organizaciones profesionales.

— Inspección de Sanidad, con nivel orgánico de Subdirección General, que dirigirá, coordinará y controlará las funciones de inspección que tengan atribuidas los correspondientes Cuerpos Sanitarios, en materia de sanidad y salud, dentro de la competencia del Departamento. La titularidad de dicha Unidad recaerá en un funcionario de los mencionados Cuerpos.

Tres. La Secretaría de Estado ejercerá, en materia de su competencia, las funciones de dirección, vigilancia y tutela que corresponden al Departamento sobre la Administración Institucional de la Sanidad Nacional y sobre el Instituto Nacional de la Salud, entidad gestora de la Seguridad Social con personalidad jurídica.

Cuatro. La Escuela Nacional de Sanidad y la Escuela de Gerencia Hospitalaria quedan adscritas a la Secretaría de Estado para la Sanidad.

Artículo séptimo.—Uno. La Dirección General de Planificación Sanitaria ejercerá las funciones que competen al

Departamento en materia de planificación, coordinación y propuesta de ordenación de los servicios sanitarios y los medios personales e instrumentales, de acuerdo con las necesidades sectoriales y territoriales, así como la evaluación económica de calidad de tales servicios.

Dos. La estructura orgánica de la Dirección General de Planificación Sanitaria será la siguiente:

— Subdirección General de Planificación Territorial, con los siguientes servicios:

— Servicio de Planes y Programas.  
— Servicio de Coordinación y Concursos.

— Subdirección General de Ordenación Funcional, con los siguientes servicios:

— Servicio de Medicina de Familia.  
— Servicio de Centros de Salud y Asistencia Especializada.  
— Servicio de Hospitales.

— Subdirección General de Evaluación Sanitaria, con los siguientes servicios:

— Servicio de Economía Sanitaria.  
— Servicio de Calidad Sanitaria.

Artículo octavo.—Uno. La Dirección General de Salud Pública tendrá a su cargo la competencia ministerial en materia de planificación, dirección, coordinación, evaluación y ordenación de Medicina preventiva; promoción y protección de la salud; sanidad ambiental; control y vigilancia de actividades, establecimientos y locales públicos e industriales; servicios veterinarios de salud pública; control y vigilancia sanitaria de los alimentos y sus centros de producción y distribución, en coordinación con la Dirección General de Farmacia y Medicamentos, y cualquiera otras competencias relacionadas con la salud pública.

Dos. La estructura orgánica de la Dirección General de Salud Pública será la siguiente:

— Subdirección General de Programas de Salud, con los siguientes servicios:  
— Servicio de Promoción de la Salud.  
— Servicio de Control Epidemiológico de las Enfermedades.

— Subdirección General de Sanidad Ambiental, con los siguientes servicios:

— Servicio de Ingeniería Sanitaria.  
— Servicio de Riesgos Ambientales.  
— Subdirección General de Veterinaria de Salud Pública, con los siguientes servicios:

— Servicio de Zoonosis.  
— Servicio de Ordenación Veterinaria.  
— Subdirección General de Higiene de los Alimentos.  
— Servicio de Alimentos de Origen Animal.

(Pasa a la Página siguiente)



# REESTRUCTURACION DEL MINISTERIO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

(Viene de la página anterior)

— Servicio de Alimentos de Origen Vegetal, Bebidas y Productos Alimentarios.

Artículo noveno.—Uno. La Dirección General de Farmacia y Medicamentos ejercerá las funciones que competen al Departamento en materia de planificación, dirección, coordinación, evaluación y propuesta de ordenación de la producción, registro, distribución, dispensación de los medicamentos y productos para farmacéuticos, pesticidas y plaguicidas, como asimismo el de los medios personales e instrumentales con que se desenvuelven las actividades farmacéuticas, sin perjuicio de las competencias que corresponden a otros Departamentos ministeriales.

Dos. La Dirección General de Farmacia y Medicamentos se estructura en las siguientes unidades:

— Subdirección General de Establecimientos y Asistencia Farmacéutica, con los siguientes servicios:

— Servicio de Ordenación de Centros de Distribución de Oficinas de Farmacia y Farmacia Hospitalaria.

— Servicio de Ordenación de Laboratorios, Especialidades, Productos Farmacéuticos y Estupefacientes.

— Subdirección General de Control Farmacéutico, que contará con el Servicio de Control, Información y Análisis Farmacéutico.

## Sección tercera.—Subsecretaría

Artículo décimo.—El subsecretario ejercerá las funciones que le están atribuidas por la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, por el Real Decreto-Ley treinta y seis/mil novecientos setenta y ocho, de dieciséis de noviembre, y cuantas otras le sean delegadas por el ministro.

Artículo once. Uno. Dependerán directamente de la Subsecretaría las siguientes Direcciones Generales:

— Dirección General de Régimen Económico.

— Dirección General de Acción Social.

— Dirección General de Inspección y Personal.

Dos. Dependerán orgánicamente del subsecretario con nivel de Subdirección General, el Gabinete Técnico de la Subsecretaría, la Subdirección General de Coordinación de Servicios y la Oficina Presupuestaria, sin perjuicio de la dependencia funcional de esta última respecto de la Dirección General de Régimen Económico. Igualmente, y con nivel de Servicio, el Servicio Central de Recursos.

Tres. Sin perjuicio de su dependencia funcional de otros Departamentos, quedarán adscritos a la Subsecretaría del Ministerio:

— La intervención General de la Seguridad, con el rango y estructura previstos en el Real Decreto mil trescientos setenta y tres/mil novecientos setenta y nueve, de ocho de junio.

— La Asesoría Económica.

— La Asesoría Jurídica.

— La Intervención Delegada de la General de la Administración del Estado.

Cuatro. Corresponden a la Subsecretaría las facultades de dirección, vigilancia y tutela del Departamento sobre las entidades gestoras y servicios co-

munes de la Seguridad Social, con excepción de las que corresponden a la Secretaría de Estado para la Sanidad.

Cinco. Corresponde igualmente al subsecretario presidir la Comisión de Informática del Departamento y cuantos otros Organos colegiados no tengan específicamente atribuida una presidencia distinta.

Seis. Directamente dependientes del subsecretario, sin perjuicio de su adscripción a los distintos centros directivos, según las necesidades de los Servicios, existirán los vocales asesores, consejeros técnicos y directores de Programas en el número que se determine en la plantilla orgánica del Departamento.

## Sección cuarta.—Secretaría General Técnica

Artículo doce. Uno. La Secretaría General Técnica ejercerá las funciones que se determinan en las Leyes de Régimen Jurídico de la Administración del Estado y de Procedimiento Administrativo.

Dos. La Secretaría General Técnica se estructura en las siguientes unidades con nivel orgánico de Subdirección General:

— Vicesecretaría General Técnica, en la que existirán el Servicio de Coordinación Administrativa y el Servicio de Estadística e Informática.

— Vicesecretaría de la Salud.

— Subdirección General de Asuntos Internacionales, que contará con los servicios de Asuntos Internacionales de Sanidad y Asuntos Internacionales de Seguridad Social.

Tres. Quedan adscritos a la Secretaría General Técnica:

— El Servicio de Publicaciones.

— La Delegación del Instituto Nacional de Estadística.

## Sección quinta.—Dirección General de Régimen Económico

Artículo trece. Uno. Corresponde a la Dirección General de Régimen Económico proponer el ordenamiento sobre planificación económica, la elaboración de las normas y los proyectos de presupuestos y la propuesta de adopción de las modificaciones presupuestarias. Igualmente, proponer el ordenamiento de la gestión y control de los recursos financieros y gastos de la Seguridad Social, adoptando las resoluciones y medidas para el cumplimiento del ordenamiento en la materia y centralizando toda la información económica y presupuestaria para su análisis, integración y consolidación. Asimismo, conocerá e informará preceptivamente cualquier medida a adoptar por la Administración que incida sobre los gastos y la financiación de la Seguridad Social, así como tramitar, informar y proponer la autorización de resoluciones de índole económica de las entidades gestoras y servicios comunes de la Seguridad Social que lo requieran del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social. El titular de este centro directivo desempeñará la vicepresidencia de la Comisión Presupuestaria del Departamento.

Dos. La estructura orgánica de la Dirección General será la siguiente:

— Subdirección General de Planificación Económica y Presupuestos de la Seguridad Social, que contará con los siguientes servicios:

— Servicio de Planificación Económica y Presupuestos de las Entidades Gestoras y Servicios Comunes.

— Servicio de Presupuestos y Control de Inversiones de las Mutuas Patronales.

— Servicio de Presupuestos por Programas y Nuevas Técnicas Presupuestarias.

— Subdirección General de Financiación de la Seguridad Social, que contará con los siguientes servicios:

— Servicio de Ordenación de Recursos Financieros.

— Servicio de Informes Financieros y Análisis de Costos.

— Subdirección General de Coordinación de la Gestión Económica de la Seguridad Social, que contará con los siguientes servicios:

— Servicio de Régimen Económico de Personal.

— Servicio de Régimen Económico de otros gastos corrientes y de capital.

— Oficina Presupuestaria, con dependencia orgánica de la Subsecretaría y funcional de la Dirección General de Régimen Económico, que contará con los siguientes servicios:

— Servicio de Presupuestos por Programas.

— Servicio de Evaluación y Seguimiento.

— Servicio de Ejecución Presupuestaria.

## Sección sexta.—Dirección General de Acción Social

Artículo catorce. Uno. Ejercerá las funciones que competen al Departamento en materia de planificación, dirección, coordinación, evaluación y propuesta de ordenación de prestaciones sociales, tanto por parte del Estado como de la Seguridad Social. También ejercerá la tutela que corresponda al Estado respecto a las entidades asistenciales, ajenas a la Administración, y el protectorado del Gobierno sobre las fundaciones de beneficencia particular no sometidas a otros Ministerios. El Instituto Nacional de Asistencia Social queda adscrito al Departamento a través de este centro directivo.

Dos. La Dirección General comprenderá las siguientes Subdirecciones:

— De Planificación y Gestión. Que contará con las siguientes unidades con nivel orgánico de servicio:

— Servicio de Planificación y Asistencia Técnica.

— Servicio de Gestión Económica e Inversiones.

— De Prestaciones y Protectorado. Que contará con las siguientes unidades con nivel orgánico de servicio:

— Secretaría General y Registros.

— Servicio de Fundaciones.

— Servicio de Ayudas a la Tercera Edad y Marginados.

— Servicio de Ayudas a Minusválidos.

— Servicio de Ayudas Individualizadas.

— De Ordenación y Normativa. Que contará con las siguientes unidades con nivel orgánico de servicio:

— Servicio de Contingencias y Prestaciones.

## Sección séptima.—Dirección General de Inspección y Personal

Artículo quince. Uno. Corresponde a este centro directivo la alta inspección y control del cumplimiento de las normas en todo lo relativo a la organización y personal de los servicios del Departamento y de las entidades gestoras, así como las que se refieren a las prestaciones e ingresos de la Seguridad Social. Dirigirá, promoverá y coordinará todas las Inspecciones de las entidades gestoras y servicios comunes de la Seguridad Social.

Dos. La estructura orgánica de la

Dirección General de Inspección y Personal es la siguiente:

— Subdirección General de Inspección y Servicios.

— Servicio de Delegaciones Territoriales.

— Servicio de Entidades Gestoras.

— Subdirección General de Inspección Técnica.

— Servicio de Control de Prestaciones.

— Servicio de Control de Ingresos y Recaudación.

— Subdirección General de Personal y Régimen Interior.

— Servicio de Personal del Estado.

— Servicio de Personal de la Seguridad Social.

— Servicio de Patrimonio y Régimen Interior.

## DISPOSICIONES ADICIONALES

**Primera.**—Sin perjuicio de las facultades de dirección y tutela que en aplicación del Real Decreto-Ley treinta y seis/mil novecientos setenta y ocho, de dieciséis de noviembre, corresponde a la Dirección General de Régimen Económico sobre la gestión y Administración de la Tesorería General de la Seguridad Social, quedan atribuidas al director general de este servicio común las funciones de tesorero general y ordenador central de Pagos, derogándose en consecuencia el artículo nueve, número uno, del Real Decreto dos mil trescientos dieciocho/mil novecientos setenta y ocho, de quince de septiembre.

**Segunda.**—En todos los Consejos y Comisiones en los que estén representadas las Direcciones Generales que ahora se suprimen, sus titulares se entenderán sustituidos de la siguiente manera: el director general de Régimen Jurídico de la Seguridad Social, por el director general de Inspección y Personal; el director general de Régimen Económico de la Seguridad Social, por el director general de Régimen Económico; el director general de Servicios Sociales, por el director general de Acción Social, y el director general de Asistencia Sanitaria, por el director general de Planificación Sanitaria. Igual sustitución se operará en cuanto se refiere a las delegaciones de atribuciones establecidas.

**Tercera.**—Los funcionarios del Cuerpo Nacional de Inspección de Trabajo adscritos al Ministerio de Sanidad y Seguridad Social desarrollarán las funciones que por Ley les corresponden en materia de Seguridad Social y mantendrán la dependencia orgánica prevista en el artículo cuarto del Real Decreto-Ley cuatro/mil novecientos setenta y ocho, de veinticuatro de enero, y la funcional a través de la Subsecretaría del Departamento de adscripción.

## DISPOSICIONES FINALES

**Primera.**—Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo dispuesto en el presente Real Decreto, y en especial los artículos octavo, décimo, undécimo y decimoquinto del Real Decreto tres mil trescientos dos/mil novecientos setenta y ocho, de veintidós de diciembre.

**Segunda.**—El presente Real Decreto entrará en vigor el mismo día de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Dado en Madrid a treinta de junio de mil novecientos ochenta.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Sanidad  
y Seguridad Social,

JUAN RIVIRA TARAZONA



# EL PROBLEMA SARDINERO DE GALICIA, SIN SOLUCIONES INMEDIATAS

● El subdirector general de pesca se reunió en la Casa del Mar con los patrones mayores de las Cofradías

LA CORUÑA. —La impresión general entre los patrones mayores de las Cofradías de diversos puertos sardineros de Galicia es que los problemas que vienen planteándose en relación a este pescado no van a tener solución a corto plazo, impresión de la que también participan algunos medios oficiales.

En la Casa del Mar de La Coruña se celebró una reunión de representantes de todos los puertos afectados por el problema de la sardina con el subdirector general de Pesca, don Lázaro de la Rosa; el secretario de la Confederación Nacional de Cofradías de Pescadores, don Paulino Sanemeterio; director general de Pesca de la Xunta, don José Luis Torres, y el delegado del Instituto Social de la Marina. La reunión, que se prolongó durante casi cuatro horas, apenas si ofreció medidas concretas para paliar la grave crisis por la que pasa el sector sardinero gallego y que, después de todo, es una parte más de la crisis que sufre todo el sector pesquero, urgiendo cada vez más intensamente una reestructuración efectiva.

En síntesis, los cargos de la Administración presentes en la reunión situaron el problema sardinero de Galicia en que se capturan demasiadas sardinas, que luego se ofrecen en el mercado con bajas cotas de calidad. Los patrones, por su parte, indicaron que la baja cotización empuja a elevar el número de capturas, cuya calidad pierde puntos, efectivamente, pero que también es el único modo de mantener la rentabilidad de las explotaciones. O sea, un círculo vicioso.

Asimismo quedó sobre la mesa la evidencia de que hay que cambiar la actual dinámica de capturas porque de lo contrario serán muchas las empresas que se vayan a pique. El cambio se traduce en una reducción sustancial en las capturas, lo cual afectaría a puertos como los de Aguiño y Riveira, que pescan

masivamente para después convertir el producto en harina de pescado. Aunque se expresaron serias reticencias a esta política, representantes de otros puertos, como Sada o Malpica, se manifestaron dispuestos a aceptarla siempre que la Administración garantizara unos precios mínimos, como así se hará. Dentro de esa denuncia a la excesiva pesca, el uso de la dinamita provocó enconadas discusiones, ante una presencia arbitral de la Administración, cuyos representantes hubieron de reconocer los motivos que llevan a esa práctica prohibida (volver rentable la baja cotización del producto en el mercado), aunque la condenaron sin reservas.

Al final se determinó crear una comisión entre los propios patrones, la cual decidirá abordar una experiencia piloto con algunos puertos, siempre en contacto con la Administración. Las capturas en estos puertos, todavía sin elegir, serán más reducidas y, en contrapartida, la Administración garantizará unos precios mínimos de venta. Paralelamente, la Administración va a promover una modernización de las técnicas de pesca, financiando incluso la función asesora de técnicos mediterráneos; es constatable —se dijo— cómo la sardina del Mediterráneo tiene mayor aceptación en el mercado, precisamente por la mejor calidad del producto, que se atribuye también a la aplicación de técnicas más adecuadas.

La necesidad de abrir nuevos mercados, particularmente en los países del Tercer Mundo, es presentada también como una alternativa al problema de la sardina gallega. Ya se sabe que está siendo enviada periódicamente sardina congelada a Guinea. Y tanto por aquí como en las restantes variables del problema y sus eventuales soluciones, a la Administración los patrones le piden una eficacia que hasta ahora se ha cuidado muy poco en demostrar. ■

## PESCADORES FURTIVOS EN LA RIA DE AROSA

SANTIAGO DE COMPOSTELA. —El Secretariado del Partido Comunista de Galicia acordó dirigirse al Gobierno, a través del Grupo Parlamentario Comunista, para plantear diversas preguntas con relación a la seguridad ciudadana y de los trabajadores del mar en la isla de Arosa, donde recientemente se han producido varios atentados perpetrados por pescadores furtivos.

El PCG pregunta qué actuaciones se han llevado a cabo para la detención y procesamiento de los autores; qué medidas tiene previstas el Gobierno para "defender el derecho a la seguridad ciudadana de estos trabajadores del mar, así como el derecho al trabajo"; y si el Gobierno piensa contestar a las "repetidas peticiones de las Cofradías y Sindicato de Comisiones Mariñeiras para acabar con la situación de anarquía y esquilma que se da en las rías gallegas".

En otro comunicado, el Partido Comunista de Galicia muestra su preocupación "por el creciente deterioro del orden ciudadano y falta de garantías para que los trabajadores del mar puedan ejercer su derecho al trabajo, reconocido en nuestra Constitución".

Señala el PCG que "los furtivos navegan por la ría de Arosa con las armas en sus embarcaciones, y haciendo uso de ellas, sin que hasta la fecha, en ninguno de los casos denunciados, hubiera una acción eficaz que trajera como consecuencia la identificación de los autores de los mismos".

Finalmente, el PCG hace una relación de los últimos atentados registrados en la zona, a raíz de los cuales resultaron heridos varios marineros. ■

## EL CARGUERO "SKY FAITH" NO SERA PUESTO A FLOTE

BURELA. —Los técnicos de Estrasa han inspeccionado el casco del carguero griego "Sky Faith", encallado en las rocas del faro de Burela el pasado día 13 de abril (como informábamos en el número anterior de "Hoja del Mar"), cuando transportaba mil setenta y cinco toneladas de hierro con destino al puerto inglés de Liverpool.

Según hemos podido saber, el mal estado del buque, partido por la primera bodega, no permite ponerlo a flote, en contra de lo que se creía. Por consiguiente, será preciso desguazarlo en el lugar donde encalló, cuando las condiciones meteorológicas lo permitan.

Por lo que se refiere a la carga, permanece depositada en el muelle de Burela, en espera de que sea subastada. ■

## LIMPIEZA DE PLAYAS

Los mariscadores de las rías gallegas han efectuado campañas de limpieza de las playas para aumentar el rendimiento del marisco, y han sido las mujeres mariscadoras quienes se han dedicado principalmente a estas tareas. (Efe.) ■





## Cartas al director

### ALUMINA-ALUMINIO DE SAN CIPRIAN NO EVACUA A LA RIA LIQUIDOS CON FLUOR

En relación con el contenido del artículo "Fluor en moluscos y peces de la Ría de Arosa", publicado en HOJA DEL MAR del pasado mes de abril, la empresa Aluminio Español, S. A., a cuyas factorías de Alúmina-Aluminio en San Ciprián (Lugo) se alude en el mencionado artículo, nos remite, con el ruego de su publicación, la siguiente nota:

"Señor director:

Con el fin de contribuir a una mejor información y con referencia al contenido del interesante artículo que sobre el fluor en mariscos y peces se publicó en el último número de HOJA DEL MAR, en el que se hace mención al proceso de fabricación en las factorías de Alúmina-Aluminio de San Ciprián (Lugo), nos satisface hacer las siguientes aclaraciones:

1.ª Que para producir aluminio se utiliza especialmente criolita como fundente y no fluorita, que en el mencionado artículo se cita como 'mineral insustituible'.

2.ª Que los lodos o 'barros rojos' no contienen fluor, ya que no son residuos de una fábrica de aluminio, sino de alumina.

3.ª Que las factorías de Alúmina-Aluminio de San Ciprián (Lugo) se han proyectado y ejecutado con los más modernos sistemas de captación y lavado de gases existentes hoy en el mundo, de forma tal que no se evacúan a las aguas continentales o marinas efluentes líquidos que pudieran contener fluor, puesto que hasta los lavadores de techo, instalados en las series de electrolisis, funcionan con agua dulce en circuito cerrado.

4.ª Que la chimenea más alta de las factorías corresponde a la de la central de vapor, de la planta de alumina, por la que, obviamente, no se desprende fluor.

5.ª Que del análisis de agua de mar efectuado en el puerto comercial de Alúmina-Aluminio, se desprende que el contenido de fluor es de 0,8 ppm. que, según el artículo de referencia, es el valor mínimo que aparece en las aguas marinas continentales". ■

## MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Pedidos al Gabinete de Información del Instituto Social de la Marina

## DURANTE 1979 DESCENDIO LA PESCA CAPTURADA EN LOS PUERTOS ASTURIANOS

GIJON (De nuestro corresponsal).—Las capturas de pesca entrada y subastada en cada lonja de los puertos asturianos durante el pasado año arroja este balance:

	Kilos	Valor en lonja
Avilés .....	10.121.722	894.228.558
Candas .....	—	—
Cullidero .....	738.077	259.669.669
Figuera .....	2.270	1.051.619
Gijón .....	2.945.707	309.749.225
Lastres .....	578.557	155.364.212
Luanco .....	698	78.721
Luarca .....	531.167	117.689.801
Llanes .....	2.794	232.912
Ortiguera .....	23.690	2.455.636
Oviñana .....	7.778	5.499.922
Puerto de Vega .....	58.465	9.109.473
Ribadesella .....	242.951	77.617.564
San Juan de la Arena ..	44.198	29.882.280
Tapia de Casariego ....	68.830	17.690.707
Tazones .....	42.096	12.069.597
Viavélez .....	19.446	1.871.558
Total .....	15.428.446	1.894.261.454

### Diferencias con respecto a 1978:

1.621.640 kilos menos de pesca y 101.252.265 pesetas más.  
 Precio medio del valor en lonja, en 1978, 105,16 pesetas.  
 Precio medio del valor en lonja, en 1979, 122,77 pesetas.

### Desglose por especies y su precio medio en lonja:

	Kilos	Precio medio (ptas.) En 1979	En 1978
Abadejo .....	36.609	154,60	152
Angula .....	30.978	1.252,30	986
Bacaladilla .....	3.414.954	18,82	22
Barbada .....	37.679	229,47	224
Besugo .....	781.545	287,77	251
Bonito .....	1.676.681	139,44	119
Caballa .....	379.583	11,28(no hubo)	
Calamar .....	65.378	409,82	344

Precio medio (ptas.)

	Kilos	En 1979	En 1978
Congrio .....	310.971	152,77	146
Crustáceos .....	53.026	743,44	442
Chicharro .....	2.589.805	18,19	14
Faneca .....	173.476	146,19	143
Gallo .....	364.451	330,25	271
Lubina .....	31.146	559,54	464
Merluza .....	1.372.914	391,55	341
Mero .....	11.804	445,68	463
Pescadilla .....	275.656	331,10	322
Potarro .....	20.984	158,59	134
Pulpo .....	25.956	141,06	147
Rape .....	863.087	165,27	145
Salmonete .....	36.213	500,73	452
Sardina .....	1.430.800	21,14	23

Otras especies, rayas, escualos y una extensa variedad de peces menores constituyen un capítulo de "varios" que totaliza 1.200.000 kilos, con el índice de 100,93 pesetas como precio medio.

### DESCENSO

En comparación con los resultados de 1978, la angula, barbada, bonito, crustáceos, chicharro, lubina, merluza, pescadilla y salmonete han experimentado descenso en sus capturas. El bocarte ni siquiera figura en "varios". Y en cuanto al bonito, su "bajón" quizá haya estado en que en los meses punta de la costera se había pasado por la escasez en la producción de hielo, y ante el temor de una larga espera en su aprovisionamiento, los barcos, aun los de base en Avilés, tomaban otros rumbos. Para esta próxima costera es posible se cuente ya con la fábrica en construcción acelerada por la Co-fradía de Avilés; con las otras dos existentes habrá producción suficiente para barcos y exportadores.

### AUMENTOS

Las especies que han experimentado crecimiento en su pesca fueron el abadejo, bacaladilla, besugo, caballa, calamar, congrio, faneca, gallos, mero, potarro, pulpo, rape y sardina. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

## BURELA MARINERO DE DIECIOCHO AÑOS DESAPARECIDO EN EL MAR

BURELA.—Entró en este puerto el pesquero "Solavarrieta Arrizabalaga", que regresa de la pesca del pez espada. Lamentablemente, lo hizo sin la presencia del marinero José Luis Ron Álvarez, de dieciocho años, soltero y vecino de A Veiga (Ribadeo), desaparecido.

Al percatarse de la ausencia del joven ribadense, el barco regresó al punto de partida para tratar de encontrarlo, pero la búsqueda resultó inútil. Se cree que el joven cayó al mar, aunque se ignora la causa. ■

## RESCATADO UN BARCO JAPONES ENCALLADO

GIJON.—El barco japonés, aunque con matrícula liberiana, "Titán" ha sido rescatado y se encuentra anclado en el puerto de El Musel, donde se procede a la descarga de las 70.000 toneladas de carbón que transportaba desde Australia para la central de Ensidesa.

El "Titán" había encallado en las proximidades del puerto local, pero con la ayuda de varios remolcadores y prácticos del puerto y aprovechando la fuerza de sus motores y la pleamar, pudo salir del lugar donde se encontraba y fondear en la rada del puerto. Atracó en el muelle de pódicos y comenzaron las operaciones de descarga. No parece presentar daños de importancia, salvo los golpes que pueda haber sufrido el casco.



## DISMINUYO LA FLOTA DE ARRASTRE DEL PAIS VASCO

BILBAO.—La flota de arrastre del País Vasco ha descendido en un 32,23 por 100 desde el año 1975, y el número de capturas, también desde el mismo año, se ha reducido en un 35 por 100, según se desprende de un informe elaborado por el Instituto Vasco de Estudios e Investigación (IKEI).

En 1975 había en Euskadi 295 barcos de arrastre, que se redujeron en 1977 a 232. En el 78, la tripulación de estos barcos se calculaba en 3.460 hombres, lo que supone el 40 por 100 de los empleos totales de la mar.

Según IKEI, esos 3.460 empleos crean un volumen aproximadamente igual de puestos de trabajo en tierra, incluidas las industrias de ámbito portuario. Esto supone que cerca de 7.000 familias dependen en la actualidad del subsector de arrastre.

La producción de la flota vasca de arrastre puede estimarse —según el citado informe— en 38.904,6 toneladas anuales de pescado, cuya composición se divide en un 45 por 100 de blanco, 40 por 100 de variado y el restante 15 por 100 de especies destinadas a subproductos.

En números índices, adoptando el año 72 como base 100, en el año 1973 se desembarcó 109; en 1974,

el índice fue 108; en el 75, el índice fue de 111; en el 76, de 94, y en el 1977, de 77. Es decir, que entre el año de producción más elevada, que fue 1975, y el de mínima, que fue el 77, media una diferencia del 35 por 100 en el nivel de capturas.

IKEI, después de hacer un estudio minucioso de producciones, rendimientos, etcétera, llega a analizar la cuenta de explotación de un buque de 250 toneladas de registro bruto, 1.200 caballos de fuerza y 14 tripulantes, y dice que los ingresos mínimos para que la actividad de un arrastrero de estas características cubra costes, deben ser 35.300.000 pesetas, lo que en peso de capturas supondría alrededor de las 262 toneladas, de otra forma no es rentable.

El sistema de medidas a establecer para el desguace —cuya cuantía estima IKEI en 15 millones por barco— debe tener en cuenta aspectos tales como líneas de crédito preferentes, exenciones fiscales, subvenciones a través de la Seguridad Social, prestaciones anticipadas, seguros de desempleo, etcétera, medidas que han de arbitrase de forma que operen positivamente en la adecuación de la flota al tamaño deseado. ■



## INCIDENTE CON UN PATRULLERO

Tripulantes de un pesquero de Fuenterrabía descargan el pescado a su llegada a puerto, después de haber tenido un incidente con un patrullero francés.

## DESCIENDE LA CAPTURA DE ANCHOA

SAN SEBASTIAN.—Las capturas de anchoa en las costas guipuzcoanas han descendido en más de cien mil kilos de pescado, según ha podido confirmar EFE en fuentes de la Cofradía de Pescadores.

Durante la última jornada, veintidós barcos que llegaron a la dársena de Guetaria descargaron 120.000 kg., cuando la semana anterior, las capturas conseguidas ascendieron a 291.000 kg.

Este descenso de las capturas en la costera guipuzcoana ha hecho que los precios se disparen y los conserveros llegaran a pagar a 134 pesetas el kilo.

En la misma Cofradía de Guetaria han señalado que "de seguir en esta línea de precios y capturas, la flota de bajura retrasará la campaña de bonito y cimarrón y continuará en la de la anchoa, a no ser que ésta dé un bajón espectacular o falle de golpe".

## SOLUCIONADO EL CONFLICTO DE LOS MERLUCEROS

FUENTERRABIA (Guipúzcoa).—El conflicto pesquero de los merluceros de Fuenterrabía ha quedado parcialmente solucionado, después de largas y laboriosas gestiones que el comandante de Marina de San Sebastián ha realizado junto con el cónsul de España en Bayona para conseguir que les fuese devuelta la licencia del "Santa Gema III".

La licencia del "Santa Gema III" fue arrebatada por el comandante de la patrullera francesa "Ancelle" cuando el pesquero hondarribitarra, junto con otros 14 pesqueros de Fuenterrabía, se encontraba faenando legalmente en aguas comunitarias a 31 millas al Noroeste del cabo Higuer.

Por fin se logró la localización de la citada patrullera, ordenando las autoridades francesas su inmediato regreso a Bayona. Posteriormente entregó la licencia al cónsul español en aquella localidad, y éste la trasladó a la Comandancia de Marina de San Sebastián.

El comandante de Marina, personalmente, hizo entrega de la licencia al patrón del "Santa Gema III", Eustaquio Inarra. ■

## APRESADO UN PESQUERO POR FAENAR SIN LICENCIA

SAN SEBASTIAN.—El barco arrastrero "Lagunak", con base en el puerto guipuzcoano de Pasajes, ha sido apresado por una lancha patrullera francesa por faenar sin la correspondiente licencia en aguas comunitarias.

El barco, propiedad de la casa armadora Juan Romo, ha sido trasladado al puerto francés de L'Orien, donde permanecerá hasta la celebración del juicio previsto contra él. ■

## FUENTERRABIA

### CONVERSACIONES HISPANO-FRANCESAS PARA TRATAR DEL PROBLEMA DE LOS MERLUCEROS

FUENTERRABIA (Guipúzcoa).—Representantes de la flota merluquera de Fuenterrabía se han entrevistado con autoridades pesqueras francesas en el Sindicato de Marineros de Ciboure y San Juan de Luz, para tratar de buscar una solución al problema que afecta a los pescadores españoles.

Desde hace más de un mes, los 61 barcos que componen la flota merluquera de Fuenterrabía se hallan amarrados en su base, ante la serie de apresamientos efectuados por patrulleras francesas cuando faenaban entre las seis y 12 millas de la costa gala, a lo que tienen derecho.

Los representantes de Fuenterrabía están dispuestos a insistir en que al menos se les permita faenar entre las 10 y 12 millas, más concretamente en la cala llamada Erreka, que está situada a tan sólo once millas de Fuenterrabía.

Si bien los Tribunales franceses de justicia han dado hasta el momento la razón a los pescadores vascos, a la hora de la verdad, las patrulleras insisten en su postura de apresamientos, situación esta que crea graves problemas. ■



## AVISOS

### CAMBIOS DE DOMICILIO

● Pese a los reiterados avisos que hemos venido publicando en estas páginas acerca de la necesidad de que todo suscriptor que cambie de domicilio y desee continuar recibiendo la revista debe indicarnos con toda claridad tanto las señas nuevas como las antiguas (completas en ambos casos), a la administración de HOJA DEL MAR llegan todavía numerosas cartas sin estos requisitos.

Lamentándolo mucho, hemos de advertir que no se formulará ningún cambio de domicilio si no contamos con los datos dichos, ni podemos mantener correspondencia sobre este tema. ■

### SUSCRIPCIONES

● En los últimos meses se han producido numerosas peticiones de suscripción a HOJA DEL MAR, que no pueden ser satisfechas con carácter general, ya que la suscripción a la revista está cerrada.

En diversas ocasiones se abrieron amplios plazos de suscripción, que fueron atendidos en todos los casos, por lo que entendemos que se ha cubierto el cupo de lectores a quienes específicamente va dirigida la revista. No obstante, podría ocurrir que algunos trabajadores del mar, de nueva incorporación a esta actividad, hayan quedado al margen de los mencionados plazos de suscripción y deseen recibir la publicación en sus domicilios. Al efecto, HOJA DEL MAR atenderá las peticiones de alta cuyos remitentes acrediten, de alguna forma, que son, efectivamente, trabajadores del mar, y en todo caso aquellas que vengán tramitadas por las delegaciones provinciales y locales del ISM y las Cofradías de Pescadores. ■

### COLABORACIONES ESPONTANEAS

● La amabilidad de nuestros lectores hace que continuamente recibamos colaboraciones espontáneas de todo tipo, incluso fotográficas y dibujos. Cualquier información es bien recibida en esta casa, pero deben comprender estos colaboradores que razones de espacio, estructura de la publicación, etcétera, impiden que, en la mayor parte de los casos, podamos dar acogida a sus valiosas aportaciones.

Creemos un deber por nuestra parte advertir que en línea con las normas que se siguen en todos los medios de comunicación, no podemos garantizar la publicación de las colaboraciones espontáneas ni mantener sobre las mismas correspondencia. Declinamos también, a su vez, cualquier responsabilidad sobre la conservación o devolución de estos originales no solicitados, sean de la clase que fueren. ■

## MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Pedidos (contra reembolso) al Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.



### TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE. ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"

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



VICENTE BRULL, 22 y 24  
FRANCISCO CUBELLS, 38  
Teléfono 67 01 27  
VALENCIA (Grao)





**Su barco será tan  
rápido como  
nuestro servicio.  
Confíe en Caterpillar.**



F. 9.80

## **instale un motor marino Caterpillar serie 3.400**




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

**FINANZAUTO, S.A.**  
compromiso de continuidad

Con Caterpillar, usted conseguirá un motor más robusto y compacto, con reducido consumo específico de combustible, pudiéndolo instalar en cámaras de máquinas de reducidas dimensiones.

Con Finanzauto, S. A., tendrá la garantía de un servicio rápido y eficaz, no sólo donde disponemos de instalaciones, sino también en cualquier puerto, mediante nuestros coches de servicio y almacenes de repuestos, que disponen de más de 850 millones de pesetas en piezas y un 96 por ciento de disponibilidad en 48 horas.

Además, cuenta con la red mundial de Caterpillar, que cubre cualquier puerto donde precise recalar, ya sea en Canarias, Africa, Atlántico Norte, etc..

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.









# LA MAR VIVIENTE

Por JOSE CURT

El hombre es un ser terrestre por naturaleza. Su morfología y su anatomía no admiten comparación con ninguna de las criaturas que viven en el seno de las aguas marinas, peces y otros animales inferiores. Su forma de respirar por pulmones establece una absoluta frontera entre la tierra y el agua; pero aun comparando al hombre con los seres pulmonados que pueblan los mares, tampoco podemos encontrar características comunes.

Pensemos en un alcatraz, cuyos pulmones le han liberado de la esclavitud de las aguas: sus patas están palmeadas para nadar, su plumaje es un auténtico y confortable abrigo impermeable que le protege de la humedad y frios marinos; su fuerte pico está diseñado para la certera zambullida pescadora; su total existencia discurre en la mar, desde que abre los ojos en los más insolentes acantilados hasta que un día, gastado el vuelo por los años, entrega la vida a las aguas, que serán su mortaja.

Indudablemente que nosotros no estamos hechos para vivir en un medio tan ingrato como es el marino. Nuestra resistencia, en caso de auténtica vivencia en la mar —más que vivencia, supervivencia—, sin la protección de nuestro barco, se limita a pocos días y en la mayoría de los casos, si las inclemencias la merman, a pocas horas.

Sin embargo, a pesar del contrasentido que supone el vivir en y de un medio hostil, nosotros, los que nos llamamos “gentes de la mar”, tenemos nuestra vida, nuestros recursos en esa masa líquida a la que afanosamente nos hemos entregado: las amplias extensiones marinas, donde alientan una flora y una fauna prácticamente desconocidas.

Me refiero a esa flora y fauna que son los recursos del arte de la pesca, pero también a aquellas otras sin valor comercial y que por tanto no son objeto de explotación, pero que tantas veces llaman nuestra atención al preguntarnos cómo viven, cómo se reproducen, cuáles son los medios de defensa con que cuentan y cuál es la razón de ser de muchísimos especímenes que hacen de la mar ese sexto continente, mucho más rico, variado, interesante y curioso que la misma tierra firme.

Trataremos de estudiar en estas páginas, sin tecnicismos y de una manera práctica y sencilla, las curiosidades que guarda celosamente la mar. Pretende ser este un trabajo vivo, escrito por un hombre de la mar, que no cuenta con más merecimiento que su apasionada admiración por la Naturaleza. Todo lo que se escriba, eso sí, será de primera mano.

(Pasa a la pág. siguiente)





## LA MAR VIVIENTE

(Viene de la pág. anterior)

La Historia de la civilización es la historia de la pugna que el hombre —ser inteligente— estableció con la Naturaleza para oponerse a las poderosas armas que eran la sequía, la lluvia, los fríos terribles, los calores insólitos, el rayo y la tempestad. Estas armas, unidas a la resistencia que mostraba la Naturaleza a dejarse arre-

batar los recursos que constituían el alimento del hombre, fueron la causa de que ambos se enemistasen. Para poder triunfar, el hombre tuvo que aprender la primera lección de estrategia: conocer al adversario.

Por medio de la observación, el hombre supo cómo germinaba el grano de trigo, al que decidió confinar en los límites de una tierra que llamó suya, naciendo así la agricultura. De su profunda sabiduría sobre el lobo, el bisonte, el caballo salvaje y todos

los animales que poblaban la Tierra, conquistó la fidelidad del perro, la ligereza del caballo y el trabajo y paciencia del buey. había nacido la ganadería.

Cierto día un hombre audaz, viendo flotar un tronco de árbol, concibió la idea de ahuecarlo y adentrarse con él por los desconocidos caminos de la mar, que le ofrecía cosechas de succulentos crustáceos y plateados peces. Es probable que, desde la altura de su vuelo, la gaviota —muy antigua en el escalafón de la mar— contem-

plase con curiosidad la primera singladura del primer navegante.

A partir de entonces, la Naturaleza, tantos millones de años señora, adquirió la calidad de siervo. Hoy, hasta su rayo terrible baja humilde por un alambre, obedeciendo a la inteligencia humana, para sumergirse inerte en el silencio de un pozo. La Naturaleza, vencida, agoniza víctima de la contaminación, y el vencedor, quizá avergonzado por haber pretendido enmendar la plana a la Creación, ha sentido compasión del agonizante, y han surgido voces de alarma intentando aplicar una terapéutica que salve de la muerte al medio que, más que enemigo, debiera haber sido considerado como aliado.

La mar, cuna de culturas, expansión de civilizaciones milenarias, también necesita ayuda si no queremos que sus aguas queden yermas. Es patente el alarmante descenso en las capturas pesqueras del último decenio. Cada día es menor el número de grandes mamíferos —la ballena y el cachalote—, que ya son casi reliquias de un pasado en que hombre y Naturaleza pudieron haberse entendido. Muchas de nuestras costas expiran ahogadas por los vertidos industriales. La mar pide también ayuda, y la pide a quien puede prestársela, a nosotros, los hombres de la mar.

Hoy siguen por el mismo rumbo las singladuras del hombre y de la gaviota común o argentea, cuyo nombre científico es "*Larus argentatus*". El pescador sigue fijándose en su vuelo para poner rumbo seguro a los lugares donde abunda el pescado, sigue mirando su vuelo para pronosticar el inminente temporal: "Gaivotas a terra, mariñeiros á merda", dice el refrán gallego. Muchos de nosotros, desde la cubierta del barco o desde el alerón del puente, hemos levantado la mirada —casi en oración a la vida— buscando en las alturas el lento aleteo de la vieja amiga. ¡Cuántos de nosotros nos hemos evadido de la soledad siguiendo su vuelo ágil y elegante que acompaña la estela de nuestros buques!

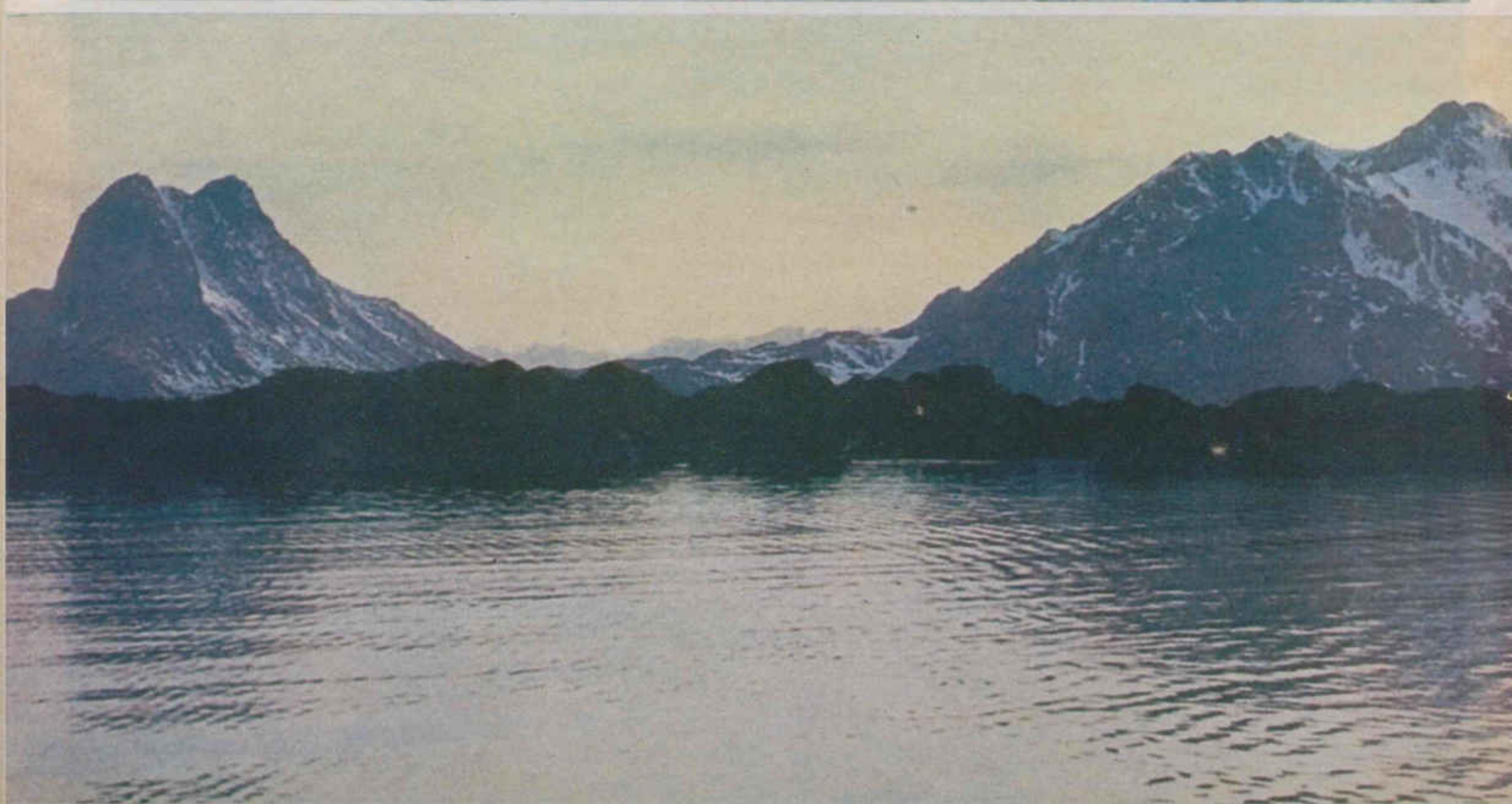
Pero nuestra relación con la gaviota y con las demás criaturas marinas se limita a sentir por ellas un cariño casi poético, desconociendo prácticamente cómo son sus vidas. Nosotros, llevados de esta inquietud, nos decidimos a seguir el vuelo de la gaviota común hasta sus zonas de nidificación en las islas Cies y Ons de nuestra mar gallega. Hasta allí llegamos armados de cuerdas y clavijas para la escalada y de nuestro equipo fotográfico —archivo de nuestras miradas—, para poder contaros lo poco que sabemos de lo mucho que nos enseñaron sus costas y acantilados. ■ **Fotografías del autor.**













# NORUEGA

## La costa más variada y atractiva de Europa

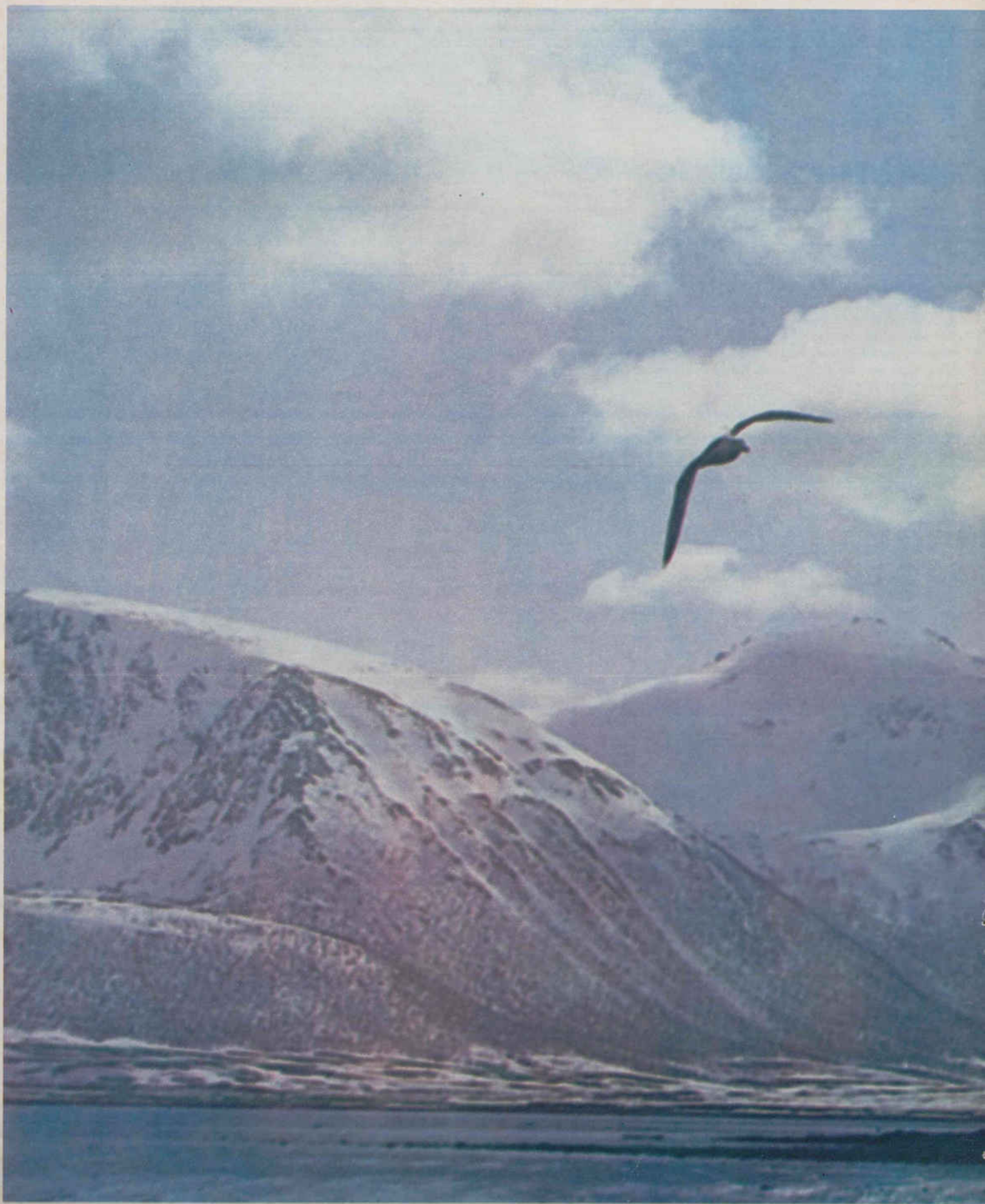
HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar", por Manuel Noales).—Jamás vi una costa tan variada, tan atractiva y llena de sorpresas, como la de Noruega. A bordo del "King Olav" ("Rey Olaf"), la he recorrido en seis días de viaje desde Bergen, en el Atlántico, hasta Kirkenes, en el mar Artico. En total: 1.250 millas marinas, a lo largo de fantásticos fiordos, pasando ante ciudades y pueblecillos de pescadores, ante millares de islas o islotes, y flotillas de lanchas pesqueras en las que miles de noruegos tienen su puesto de trabajo, día tras día, rodeados de gaviotas, en el mar, en el aire puro, en el viento del Atlántico.

Recorriendo la costa noruega se comprende por qué el himno nacional noruego empieza diciendo: "Sí, los noruegos amamos nuestro país". Noruega (Norge, la llaman en su idioma los noruegos) es un país de 320.000 km<sup>2</sup> llenos de montañas, de fiordos y de islas, con una población de cuatro millones de habitantes (España: 500.000 km<sup>2</sup> y 36 millones de habitantes). El 74 por 100 del territorio noruego son montañas, rocas, páramos desiertos. Sólo el 3 por ciento es aprovechable para la agricultura. Y el 32 por

*(Pasa a la pág. 27)*



























## NORUEGA, LA COSTA MAS ATRACTIVA

(Viene de la pág. 21)

ciento son bosques. Pero Noruega posee —por así decirlo— el mar. Es un pueblo de marinos. Noruega tiene las pesquerías más importantes de Europa y es uno de los países más importantes del mundo en construcción naval. Su flota (23,5 millones de toneladas de registro bruto) ocupa el cuarto lugar entre las flotas nacionales más grandes de la Tierra.

### TRECE BUQUES-CORREOS SIEMPRE EN RUTA

De los 74.200 km. de carreteras del país, sólo una cuarta parte es transitable en invierno. Pero las poblaciones costeras mantienen todo el año su normal comunicación por medio de 13 buques-correos que viajan sin interrupción por la costa. Cada día sale uno de ellos de Bergen, hacia el Norte, y otro sale de Kirkenes, hacia el Sur. El viaje de Bergen a Kirkenes se lleva seis días. Para muchos pueblos de la costa, estos buques-correos son el único medio de comunicación con el mundo exterior. A bordo de ellos viajan comerciantes, soldados, muchachas y muchachos que diariamente van de su pueblo a otra población mayor en la que siguen estudios en escuelas superiores, marinos que van a buscar el barco para el que fueron enrolados en alguna naviera de Oslo, mineros que vienen de vacaciones, turistas extranjeros curiosos de conocer el Norte. Los buques-correos son barcos fuertes, sólidos, preparados especialmente para hacer su ruta sin fallar, haga el tiempo que haga. A bordo domina ese típico ambiente noruego, acogedor sin aspavientos, cordial dentro de una suave reserva. Tanto los camarotes individuales como los salones en que se hace vida colectiva, permiten disfrutar de la vista de las montañas, de los fiordos, de las lindas poblaciones situadas junto al mar. La comida es buena y abundante. Cada uno se sirve lo que quiere y repite las veces que lo desea, sin que esto influya en el precio de la consumición. La cocina permanece abierta hasta la medianoche o más.

### DESFILE RAPIDO DE PUERTOS Y PAISAJES

Mi viaje comienza en Bergen, la ciudad con mil años de historia, con centenares de casas de madera, con el policromo mercado del pescado, en el que abundan los puestos de flores. Luego, deslizándose por el fiordo de Hjelte, el buque se adentra en la noche del Atlántico. Al amanecer estamos en Hornele, una isla, de la que seguimos hasta Torwik y Aalesund, la ciudad pesquera más importante de Noruega, construida sobre varias islas unidas entre sí por numerosos puentes. El perfil de la costa es grandioso y bello. De vez en cuando, ráfagas de lluvia lavan el paisaje. Al atardecer estamos en Kristiansund, la ciudad que sirvió de escenario a Knut Hamsun para su famosa novela "Hambre". Y al otro día llegamos a Trondheim, tercera ciudad noruega por su tamaño y una de las más antiguas de Escandinavia.

Nuestro buque navega ante paisajes de belleza indescriptible, llevándonos hacia el Norte, siempre hacia el Norte, hacia Roerwik. Y al otro día vemos, por la borda de babor, en el mar un islote insignificante...

—In diesen Augenblick ueberqueren wir den Polarkreis (en este momento atravesamos el círculo polar) —me dice, sonriente, señalando hacia el islote, el segundo oficial. Y yo pienso, al darle las gracias, en la gran cantidad de cosas que pasan ante mis ojos sin llegar a verlas. En este viaje y en otros viajes.

El próximo puerto importante es Bodø. Bodø, recogido, arropado en la falda de majestuosas montañas, es de una maravillosa belleza. Las techumbres de las casitas, los botes de los pescadores, todo resplandece en el sol del atardecer. Pero... ¿cómo es la vida de los hombres que habitan esas casitas tan pintorescas? ¿Qué salario percibe un pescador de Roerwik o de Bodø?

### LA AURORA BOREAL: FANTASIA DE COLORES

El círculo polar quedó hace tiempo atrás. El buque sigue navegando hacia el Norte. El mar es apacible. Arriba, despejado, lleno de una singular claridad, está el cielo sin sol. Poco a poco, me siento envuelto en la noche polar: en lo alto, estrellas claras como diamantes; en el horizonte, mar y cielo se confunden en una luz suavemente dorada. Ni es de día ni es de noche y, sin embargo, uno siente que está entre ambas cosas a la vez. Y tiene la sensación de que el cielo se ensanchó, adquiriendo colosales dimensiones. La inmensa bóveda celeste es inundada por una luz maravillosa que, en anchas y lentas olas, pasa sobre el paisaje, haciéndolo resplandecer con reflejos de azul y oro. De pronto, el cielo parece roto por una explosión de rayos gloriosos: amarillos, violetas, verdes, nacarinos o anaranjados, como si mar y cielo se hubiesen confundido en un gigantesco arco iris por el que uno, como en sueños, navega y navega...

### EL FINAL DEL MUNDO

El viaje sigue hacia Stamsund y, después, hasta Svolvær, capital de las islas Lofoten. Luego, por estrechos metidos entre montañas encaperuzadas de nieve, llegamos a Tromsø, la ciudad más importante del Norte de Noruega, la "puerta del Ártico". Y navegando, mar adelante siempre, llegamos a Hammerfest, importantísimo puerto pesquero, fábricas de conservas, astilleros, apenas 10.000 habitantes. Hammerfest es la ciudad más nórdica de Europa (70° 38'). De aquí salimos hacia Havoysund y, finalmente, doblamos el cabo Norte. Luego, dejando atrás Batsfjord y Vardø, nuestro buque llega al final de su viaje: Kirkenes.

Durante la segunda guerra mundial, Kirkenes fue 320 veces bombardeado. Los alemanes suponían aquí submarinos ingleses. Después de la guerra, todo fue reconstruido, modernizado. Resulta difícil ahora imaginarse el zumbido de las escuadrillas de aviones y las explosiones de las bombas, en la exquisita quietud de la tarde. Para un hombre del Mediterráneo, aquí todo ofrece una suave serenidad: los ruidos, los colores, los hombres. Uno se siente un poco "on top of the world" (al final del mundo). Por lo menos, al final del mundo que conoce. De aquí hasta Bergen hay 1.250 millas marinas. Pero hasta la frontera rusa sólo hay diez minutos. ■ MANUEL NOALES.







Costa expuesta al oleaje: vegetación algal en marea baja.



Masas de musgo irlandés ("Chondrus") marrón o rojo.

Su distribución está determinada por interesantes factores ecológicos

El medio marino ocupa el 71 por 100 de la superficie total de la Tierra, lo que equivale a una extensión de 360 millones de km<sup>2</sup>. De toda esta superficie, sólo una parte muy pequeña está poblada por las algas, ya que éstas son seres autótrofos, es decir, plantas que necesitan de la luz para producir los compuestos necesarios para su supervivencia. Así, las algas viven únicamente en zonas de menos de 200 metros de profundidad, a las cuales llega la suficiente luz para permitir su desarrollo.

Atendiendo a su tamaño, las algas marinas pueden ser macro o microscópicas. Las segundas, sólo visibles al microscopio, viven en la superficie del mar y forman el llamado **fitoplancton**. Pueden encontrarse tanto en zonas próximas a la costa (región nerítica) como en alta mar (región pelágica). Por el contrario, las algas de gran tamaño, a excepción de los sargazos, viven fijadas a un sustrato constituido por los fondos existentes hasta los 200 metros de profundidad y forman el **bentos marino**.

Otra clasificación de las algas, más científica y basada en características morfológicas y fisiológicas, es la determinada por los ficólogos en cinco divisiones que agrupan multitud de géneros y especies con características semejantes: I. Cianófitas, II. Rodófitas, III. Pirrófitas, IV. Crisófitas, V. Feófitas, VI. Euglenófitas, VII. Clorófitas. Cada una de ellas suele presentar colores muy variados, desde el verde hasta el marrón y el rojo, debidos a pigmentos coloreados como son la clorofila, carotenoides y ficobilinas.

#### DISTRIBUCION E IMPORTANCIA

Algunas especies planctónicas de Cianófitas pueden encontrarse en cantidades tan grandes que llegan a colorear una determinada masa de agua de un brillante color verde-azulado o incluso rojo. Estas densas concentraciones son responsables de las llamadas **flores de agua**, originadas en circunstancias especiales en las que coinciden largos periodos de luz que iluminan aguas cálidas con una elevada cantidad de nitrógeno y fósforo. El nombre del

## EL MAR Y LAS COSTAS: CUNA DE LAS ALGAS MARINAS

Dentro de la asombrosa y variada vegetación del medio marino se encuentran unas plantas de fundamental importancia para el desarrollo armónico de este ecosistema y de sus habitantes. Las algas son plantas poco evolucionadas, pero su presencia en determinadas zonas condiciona la vida en las mismas y es, a su vez, regulada por distintos factores ambientales: la luz, la temperatura, el clima, la salinidad y la influencia de otros seres vivos.

mar Rojo, por ejemplo, es debido a la coloración rojiza que le da una especie del alga **Oscillatoria**, la cual puede incluso producir la muerte de grandes poblaciones de peces, como ocurre en el océano Índico, cuando se encuentra en enormes cantidades. Por otra parte, las algas de esta división tienen importancia en la formación de arrecifes marinos tropicales, como resultado de sus incrustaciones en las rocas calcáreas.

Dentro de las **Pirrófitas**, algunas algas de la clase **Dinoflageladas** son responsables de la luminiscencia que presenta el mar al ser agitado por la noche y otras son las que dan color a los tentáculos de las anémonas. En general representan una fuente de alimentos para los animales herbívoros que forman parte del plancton; sin embargo, a veces, son culpables de la muerte de otros animales. Así, algunas **Pirrófitas** provocan las mareas rojas típicas de las costas de América del Norte cuando la temperatura del agua es demasiado elevada y de las regiones nórdicas en épocas en que los días de luz son más largos. Estas mareas producen la muerte de mejillones y mariscos al ser envenenados por las toxinas producidas por las algas, lo cual supone que si el hombre ingiere estos animales puede llegar a morir o a quedar paralizado.

Las algas de la división **Crisófitas** son más abundantes en aguas frías y tienen gran importancia en la alimentación de los animales marinos. Así, las que se encuentran en el plancton de las aguas del mar del Norte son las principales productoras de alimento de esa zona. Entre ellas destacan las **diatomeas**, de gran aplicación industrial. Quizá las algas más conocidas sean las algas pardas, pertenecientes a las **Feófitas**, debido al tamaño tan enorme que alcanzan algunas de sus especies: la **Nereocystis** llega a medir más de 35 metros y puede llegar a pesar los 125 kilogramos. Se localizan en el mar de los Sargazos, en el mar del Japón, en el Pacífico Norte, en Australia y Nueva Zelanda y están influidas por fenómenos mareales. Las algas pardas son empleadas en muchas industrias e incluso como alimento para el hombre. También algunas **Rodófitas** (división II) son utilizadas en repostería, pero son más importantes por la obtención, que de ellas hace el hombre, del **agar**. Estas algas son, sobre todo, típicas de mares tropicales y presentan colores verdes, rojos, marrones y negros.

Los diferentes tipos de algas varían sensiblemente de unas zonas a otras, dependiendo de los factores ecológicos que confluyen en ellas. Estos factores pueden ser de naturaleza física, química o biótica y se-

rán los responsables de la distribución de las algas en todos los mares del mundo.

#### DINAMICA DEL AGUA Y FACTORES FISICOS

A diferencia de las plantas terrestres y de otras marinas, el sustrato no sirve a las algas como medio de obtención de alimento, ya que éste lo constituyen sustancias disueltas en el agua del mar. La función del sustrato es únicamente la de servir de soporte para que las algas realicen su ciclo biológico. El mejor sustrato es el formado por rocas de estructura heterogénea que, por efecto de la erosión del mar, presenta grietas con cavidades en las que pueden fijarse las algas con mayor facilidad. Este es el caso de las costas gallegas, que ha sido bien estudiado por don José Luis Pérez-Cirera, profesor de la Facultad de Farmacia de la Universidad Complutense. Por el contrario, si el suelo es arenoso o de constitución muy homogénea, sólo algunos tipos de algas muy determinadas pueden fijarse en él. Las especies de algas que viven sobre las rocas, al aire libre, presentan un ciclo de vida muy corto en comparación con las otras.

Otro factor físico de gran importancia es la propia dinámica del agua: el oleaje, las corrientes, las rocas y las mareas son movimientos del mar que influyen en la distribución de las algas. En las zonas protegidas del oleaje, como son los golfos y estuarios, la vegetación de algas es muy diferente a la que puede encontrarse en zonas muy batidas, como es el caso de los cabos. Asimismo, cuanto mayor sea el oleaje, las algas tenderán a subir a una mayor altura sobre el litoral.

La marea es la principal responsable del establecimiento de las denominadas cinturas o bandas de vegetación a distintas alturas de la costa. Es en ésta, llamada zona litoral, donde actúan con mayor intensidad los agentes ecológicos. Cuanto más tiempo esté sumergida una zona, es decir, cuanto más cerca esté del nivel cero de marea, las algas tendrán unas condiciones ambientales más homogéneas, tales como la lumi-



nosidad y la temperatura. Aquellas zonas de la costa próximas al nivel más alto de marea tendrán, sin embargo, condiciones más extremas, ya que al quedar fuera del agua estarán sujetas a fuertes variaciones de los factores atmosféricos.

En el Mediterráneo, las mareas son de pocos centímetros, mientras que en el Atlántico pueden llegar a alcanzar hasta quince metros. Estas diferencias dan lugar a la formación de una serie de bandas de vegetación, fenómeno conocido como **zonación**. El factor emersión influye en el crecimiento y desarrollo de las algas, pues repercute en sus procesos respiratorios y fotosintéticos.

Dentro del mar, por otra parte, la temperatura es mucho más homogénea que la atmosférica, si bien pueden existir perturbaciones producidas por las corrientes marinas, las cuales influyen, sobre todo, en el fitoplancton y, en menor medida, sobre las algas bentónicas. Así, existen algas estenotermas que no soportan grandes cambios de temperatura y viven en la zona por debajo del nivel mínimo de marea; a las que soportan grandes variaciones se les denomina eurytermas y presentan una localización más amplia.

Por último, la luz incide sobre las algas por su grado de penetración, que depende de la reflexión, del ángulo de incidencia sobre la superficie del agua y de la turbulencia del medio acuático. El ángulo de incidencia está en función de la latitud: cuando incide perpendicularmente sobre la superficie del agua la luz alcanzará mayor profundidad, como es el caso de las regiones situadas entre los trópicos; cuando el ángulo es muy pequeño, como sucede en las zonas cercanas a los polos, la profundidad alcanzada será menor. Esto conlleva a que, por ejemplo, en los mares nórdicos no puedan encontrarse algas a más de cuarenta metros de profundidad, mientras que en los mares templados, como el de las Baleares, existan algas hasta incluso los 180 metros.

La naturaleza de la propia luz es otro factor importante, ya que la absorción de la luz por el agua es selectiva. Las radiaciones infrarrojas de los rayos solares son absorbidas poco a poco por las algas durante los primeros diez u once metros; las radiaciones violetas o azules lo son hasta profundidades superiores a los cien metros. El hecho de que unas algas absorban determinadas radiaciones es debido a los pigmentos coloreados que poseen, de manera que son complementarios a dichas radiaciones. Así, las algas **Clorófitas**, que tienen pigmentos verdes, se encuentran en la superficie marítima; las **Rodófitas**, con coloraciones que van desde el rojo al negro, se sitúan en capas más profundas y las **algas pardas** aparecen en zonas intermedias a las anteriores.

La lluvia y la humedad relativa del aire son, igualmente, factores climáticos que también intervienen en la distribución de las algas marinas, pero no de manera tan condicionante como los anteriormente citados: todos los factores físicos se ven acompañados por la acción de los seres vivos y de las sustancias químicas del agua del mar en la regulación de este maravilloso ecosistema.

#### LA VIDA Y LA QUÍMICA DEL MAR

El mar puede imaginarse como un enorme medio de cultivo con gran cantidad de

sales, minerales y elementos en solución, algunos nutritivos y necesarios para la vida y otros antagónicos. Los seres marinos han sufrido adaptaciones fisiológicas y ecológicas, de acuerdo, entre otras causas, con las condiciones químicas de su entorno.

Las algas, como el resto de los seres vivos, son organismos constituidos por complejas moléculas orgánicas de naturaleza química que se encuentran dispuestas para la consecución de la vida. Los mecanismos de que se valen para lograrlo se establecen a niveles bioquímicos, físicos y fisiológicos, lo cual implica una íntima relación con el medio que rodea al ser vivo. Las algas, pues, interaccionan con el agua de mar, mediante las sustancias disueltas en la misma, aprovechadas como nutrientes, y expulsando sus desechos o productos no utilizables. Del mismo modo, la existencia de otros seres vivos en el mismo hábitat condiciona la propia vida de las algas.

Las sustancias químicas que más influyen en la ecología de las algas son las sales, el oxígeno, el nitrógeno, el fósforo y el anhídrido carbónico en el agua de mar. Dependiendo de las concentraciones en



Algas laminariáceas.



Algas del género "Saccorhiza" marrones.

que se encuentren estas sustancias en las distintas zonas en que hipotéticamente podríamos dividir los mares, aparecen diferentes especies de algas adaptadas a estas condiciones. Así, la variación de la salinidad produce un efecto más pronunciado, o al menos más observable, en el plancton que en la flora bentónica. Igualmente, los cambios en la concentración de los iones de hidrógeno afectan a la fotosíntesis de algunas algas y hacen que dominen unas especies sobre otras.

La polución o contaminación es, también, un factor implicado en la vida de las algas. Las sustancias contaminantes pueden ser producidas bien por organismos marinos naturales, como resultado de su metabolismo, tal es el caso de las vitaminas, antibióticos y toxinas, o bien por los desechos vertidos al mar por el ser humano. Las algas son sensibles a estas sustancias y algunas especies pueden desaparecer por esta causa. Tenemos, pues, en nuestra mano la persistencia de un recurso natural tan importante como son las algas.

■ EQUIPO DE INFORMACIÓN CIENTÍFICA.





# 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.

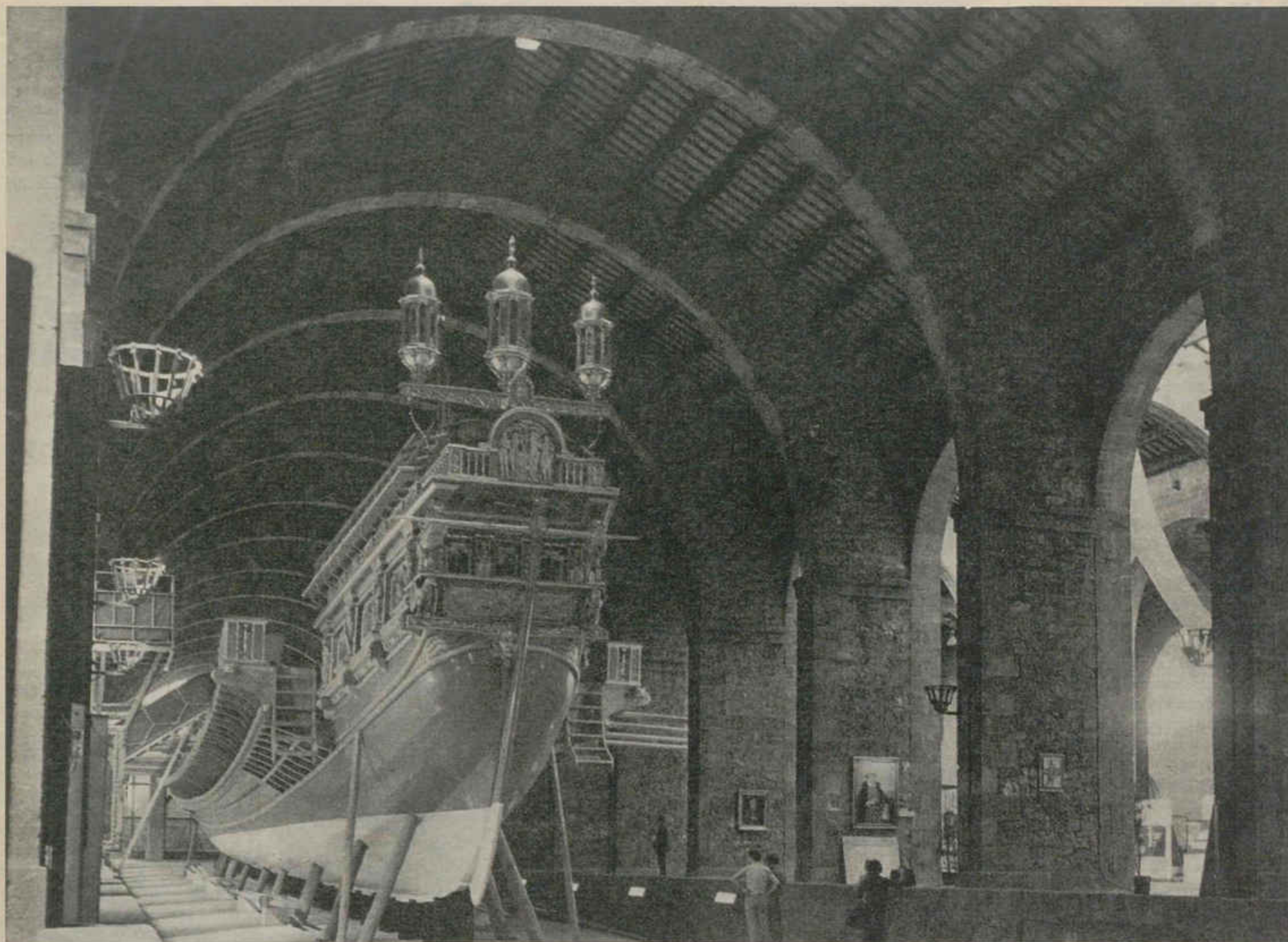
Potencia por cilindro: 350 CVE a 450 r.p.m.



**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





Galera real, en el Museo Marítimo de las Reales Atarazanas de Barcelona, que mandó Juan de Austria en la batalla de Lepanto.

## MUSEO MARITIMO DE BARCELONA

# TESTIMONIO DEL MEDITERRANEO CATALAN

Testigo de excepción de las mejores gestas del Medievo catalán. Son piedras nobles que permanecen de cuando éramos la proa de la cultura mediterránea. Las Reales Atarazanas fueron el compás que marca el ritmo y las inquietudes de nuestra historia. Las **Dressanes** (Atarazanas), una de las mejores muestras del gótico civil catalán, albergan en su interior el Museo Marítimo de Barcelona, esa institución cultural que es todo un museo de museos. Es un complejo que reúne historia, arte, ciencia,

técnica, etnología, arqueología y numismática; en otras palabras, cuanto ha sido la cultura marítima de Cataluña.

En un documento del siglo XIII, exactamente del año 1243, al señalarse los límites de la ciudad de Barcelona se hace referencia ya a las Atarazanas. Este bello inmueble se conserva completo en nuestros días. Hay indicios muy racionales para atribuir su fundación a Jaime I de Aragón, conde de Barcelona, en aquellos años en que se conquistó Mallorca y cuando las empresas

navales hicieron famosa a Cataluña. Las Reales Atarazanas fueron el primer arsenal de España, ya que el de Sevilla lo fundó Bonifaz en 1252 por orden de Alfonso X el Sabio. En todo el Mediterráneo sólo es superado en antigüedad por el arsenal de Venecia, aunque sea este último más modesto.

Las Reales Atarazanas son una impresionante muestra del gótico civil y se concibieron, además de para la construcción naval, para la fábrica, armamento y conservación de galeras. Se trata de un soberbio monumento con diez naves, algunas de hasta ciento veinte metros de longitud con pilastras de sección cuadrada y unos seis metros de altura.

El primitivo recinto de las Atarazanas era rectangular con cuatro torres en los ángulos, de las que se conservan tres. Aquella que permite el acceso al museo está rebajada por una cubierta de tejas a cuatro vertientes y sobre las dovelas de su portal campea el escudo de Pedro el Ceremonioso, el gran impulsor de este arsenal.

### VIAJE AL PASADO

Es una impresión sobrecogedora en belleza y en recuerdos de nuestro glorioso

pasado marítimo la que se advierte cuando nos adentramos en el Museo Marítimo, cuyas tres primeras naves tienen los nombres de Jaime I, Laura y Requesens. Por doquier se contemplan bajo la elegante sucesión de arcos y columnas, ánforas, cepos de anclas romanas y otros testimonios de la navegación desde los principios de la Era cristiana. La galería de Jaime I, caso único de arsenal del Medievo, conserva intactos sus elementos más esenciales.

Seguidamente nos encontramos con recuerdos de la Marina catalanoaragonesa, de la que es genuina representación las estatuas de Roger de Lauria y Galcerán Marquet. Pero también hay una serie de tumbas originales y reproducidas de capitanes y almirantes de renombre como Cruilles, Pinós, Roera, Vilamari y Cardona, cuyos escudos heráldicos ennoblecen el ambiente.

Como recuerdo a Alvaro de Bazán se intitula la quinta nave, y está especializada en todo cuanto afecta a la Armada y a las armas navales. La nave siguiente se encuentra en fase de preparación y estará especializada en el arte de la pesca, sobre manera en las costumbres del litoral catalán

(Pasa a la página siguiente)



## ● Las Reales Atarazanas, donde se encuentra, fueron el primer arsenal de España

(Viene de la página anterior)

con embarcaciones que son verdaderas reliquias de la época del remo y la vela; la sala siguiente lleva el nombre de Sáñez Reguart, autor del "Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional".

Y junto a los muros y espacios que limitan con el popular Paralelo, o sea, la calle Marqués del Duero, se instalará toda una zona dedicada al puerto, a la exploración submarina, maniobra y pertrechos, amén de temas monográficos captados en diorama con fines educativos para la juventud.

### PRESENCIA DE LA "REAL"

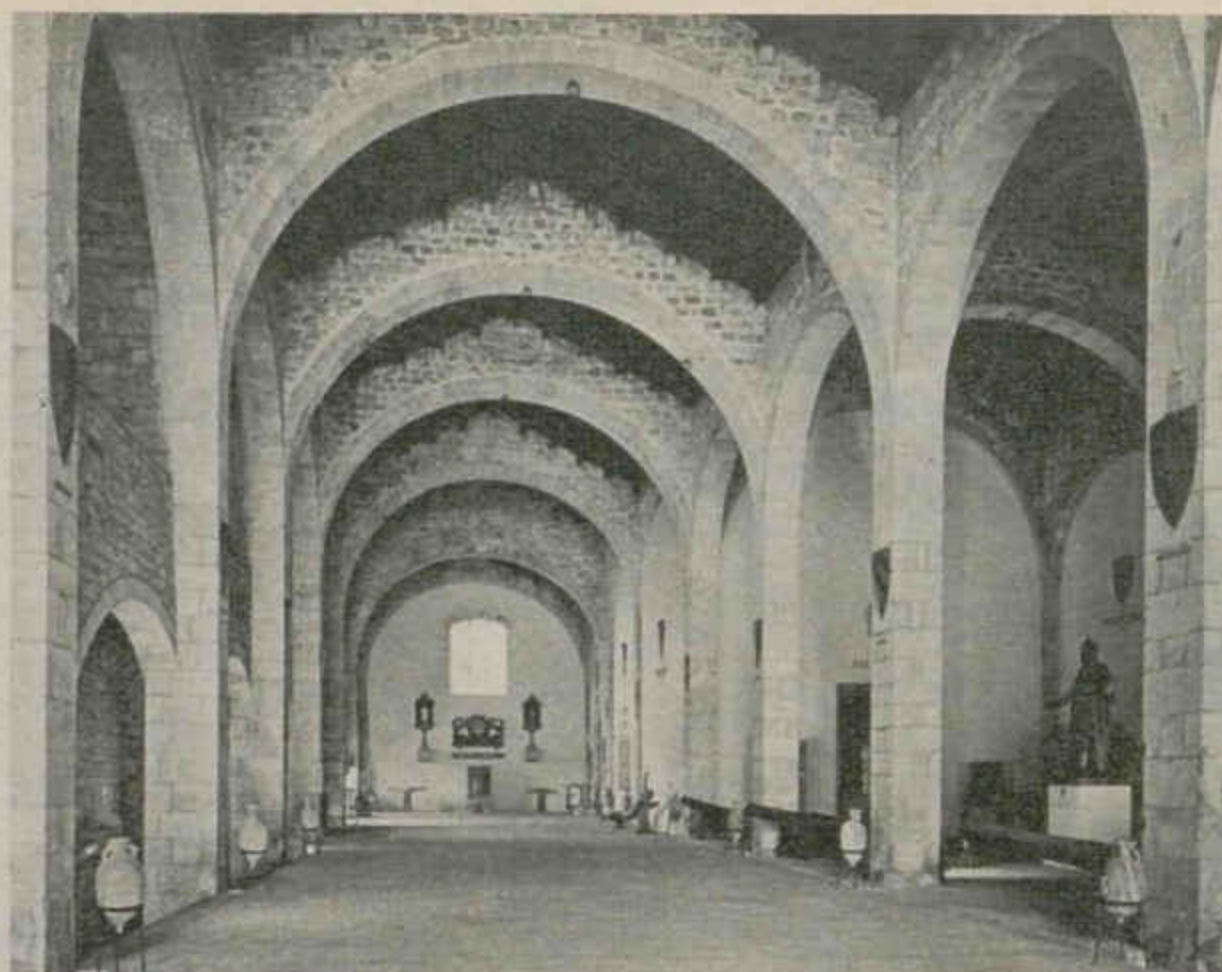
Las Atarazanas barcelonesas construyeron numerosas galeras, algunas de ellas alcanzaron un singular protagonismo en la historia naval española, como es el caso de la "Real" de don Juan de Austria, capitana del generalísimo de la Santa Liga en Lepanto. Cuando se entra al museo, lo primero que distingue al visitante es una réplica de la galera "Real", con más de cincuenta y dos metros de eslora en cubierta. Sus finos adornos, su perfil elegante y su grandioso empaque hace que esta venerable reliquia sea la pieza más contemplada del museo.

Pero también es todo un símbolo de máximo interés la réplica de la nao "Santa María", que, si amarrada al puerto de la Ciudad Condal está incorporada al Museo Marítimo. Más de doscientas mil personas visitan cada año la "Santa María", que nos recuerda la audacia exploradora de Cristóbal Colón. A bordo de la nao pueden contemplarse réplicas de instrumentos de navegación utilizados por Colón en su primer viaje y de otros elementos notables. Se exhibe igualmente una copia de la carta de Juan de la Cosa y la interpretación de la de Toscanelli.

### SALA CAPMANY

Proseguimos nuestra singladura en las salas del museo. La sala Capmany está dedicada a la navegación a vela, con especial atención a la época ochocentista. Está formada por tres espaciosas naves resultantes de la ampliación en el siglo XVII de las Atarazanas. La sala está presidida por un cuadro de Antonio de Capmany y Montpalau, notable historiador del comercio y de la Marina de Barcelona y de las mismas Atarazanas. En el centro se exhibe un modelo de fragata que sirviera antaño para las enseñanzas que se daban en la Escuela de Náutica de Mataró.

También figuran muestras de las Escuelas de Náutica de Barcelona, Masnou, Vilasar, Mataró y Arenys de Mar, que tan significativas fueron en la Marina de vela catalana. Dos piezas de interés son el modelo de navío de dos puentes y 74 cañones del siglo XVIII y el jabeque redondo "San Antonio", del legendario Barceló. Retratos de armadores distinguidos de la época que nos ocupa se distribuyen en los paramentos de la sala: Mir, Capella, Ruidor, Jané,



Galería de Jaime I (arriba), que preside la estatua de Roger de Flor. Sala del marqués de Comillas (abajo), dedicada a buques de propulsión mecánica; desde el vapor de ruedas de paletas hasta el buque nuclear. En la página de la derecha, la nao "Santa María", en el puerto de Barcelona. Es reconstrucción de la nave capitana de Cristóbal Colón.

Samá, Balcells, Subirán, Gusi, Bosch, Talavera y Matas. En las vitrinas se presenta la documentación de a bordo: patentes de sanidad, diarios de navegación, conocimientos de embarque y demás. A ello hemos de añadir la reproducción de la póliza inglesa de seguros citada en el boletín Lloyd's Register como la más antigua del mundo. ¡Pues bien!, a su lado hay otra expedida en Barcelona casi cien años antes que la anterior.

Un mascarón de proa, de la corbeta

"Camila", alias "Primera de Tossa", y una deliciosa vista del puerto barcelonés a finales del siglo pasado, obra maestra del escenógrafo Francisco Soler Rovirosa, comparten nuestra atención con otras muestras y recuerdos de las exploraciones y descubrimientos españoles y de las actividades marítimas de la Cataluña de aquella época.

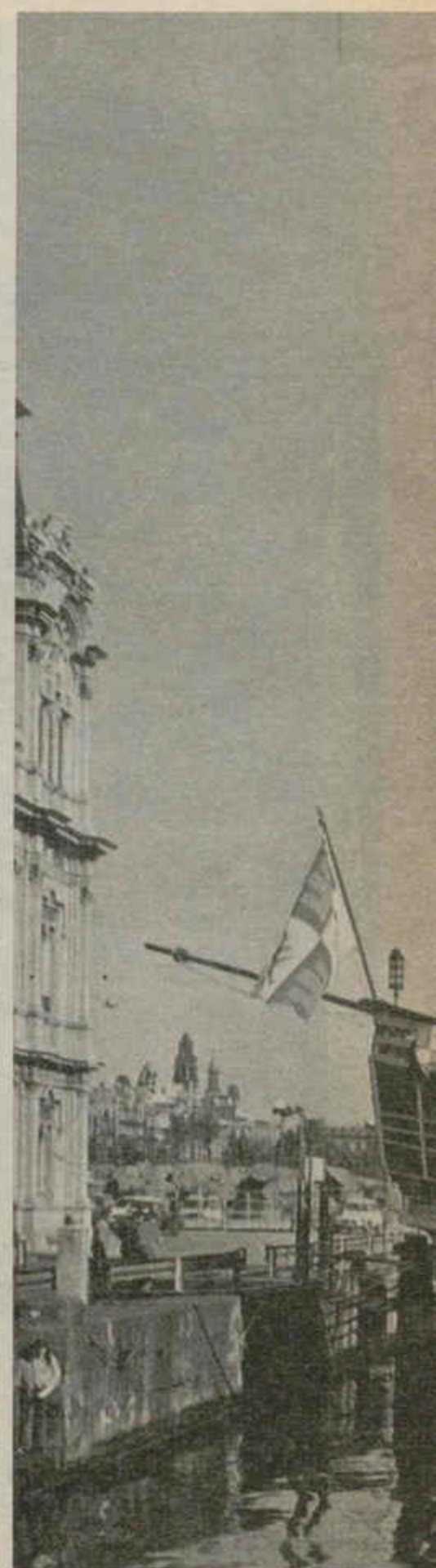
### LOGIA DE SAN CRISTOBAL

Entramos en la logia de San Cristóbal. La puerta es una reproducción de la existente en la iglesia de San Cristóbal de Premiá de Mar; el jardín real, recoleto y de belleza serena, nos recuerda el propósito que albergaba Pedro el Ceremonioso de construir aquí un palacio, idea que también ansiaba Juan I y su hermano y sucesor Martín el Humano. Al principio del jardín se puede apreciar una de las torres del recinto primitivo (siglo XIII); la torre está coronada de almenas en punta y las saeteras en los cuatro costados declaran una función del cuerpo de guardia y defensa exterior. Junto a la torre, otra puerta dove-

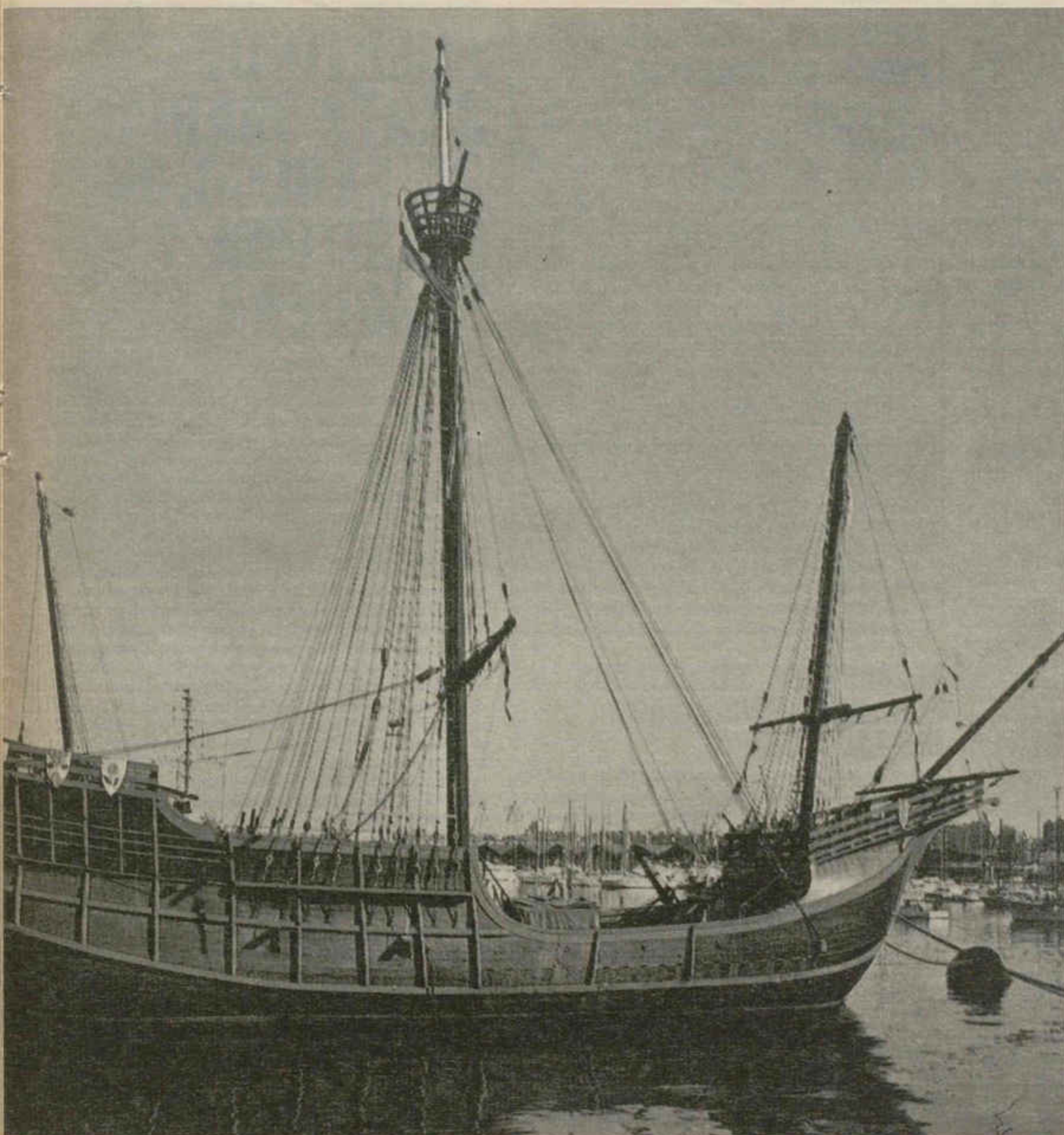
lada sirve de acceso al patio de Galcerán Marquet, donde está la estatua del almirante Pedro IV de Aragón y III de Cataluña (el Ceremonioso), rodeada de piezas de artillería naval.

### VESTIBULO DE MASCARONES DE PROA

La escalinata de honor que arranca del patio de Galcerán Marquet conduce a la planta superior, con un vestíbulo donde se acogen esas bellas proas que son los mascarones. En ellos vemos la dimensión del tiempo y los golpes de mar de una época romántica y sensible. Uno de los mascarones más atractivos es el de la "Blanca Aurora", que representa a una joven de Lloret de Mar, hija del capitán y armador de la fragata del mismo nombre; el mascarón "Ninot" dio nombre a un barrio de la Ciudad Condal, ya que servía de reclamo de una taberna. El "Negre de la Riba", sito en la Barceloneta y junto a la fuente de Neptuno, sirvió tiempo atrás de "coco" a los pequeños.







Cuatro paneles de cerámica, de la antigua Cofradía de Mareantes de Palma de Mallorca, siglo XVIII, además de varios navios de la época, muestran el jabeque-correo entre Barcelona y Palma.

#### **SALA PEDRO EL CEREMONIOSO**

Del anterior vestíbulo entramos en la sala de Pedro IV, donde contrastan arcos apuntados de una sala y los de otra que son de medio punto; a la altura del despiece de uno de los arcos se lee la inscripción en caracteres del siglo XV: "Paveses de la Santa Catarina", lugar donde se guardaba la galera del mismo nombre. En lugar privilegiado hay una estatua de Enrique Monjo que representa a Pedro IV, quien tanto contribuyó al engrandecimiento de las Atarazanas. En el fondo de la estancia hay una instalación dedicada a Narciso Monturiol, inventor del "Ictinio", y a Isaac Peral, que fue el auténtico realizador práctico del primer submarino.

#### **DE RAMON LLULL A LA MARINA DE RECREO**

La cartografía es la especialidad de la sala Ramón Llull, donde podemos contemplar las cartas trazadas por Bartomeu Pliwas, Juan Oliva, Francisco Oliva, Vicente Prunes y Pedro Russo, y la gran joya: el portulano de Gabriel de Vallseca (1439); esta carta náutica es de las más antiguas que hay en España y perteneció a Américo Vespuccio. Nos adentramos luego en la sala de arte popular, donde se muestran piezas que antaño estuvieron en hogares de marinos y armadores y hasta en ermitas del litoral. A los faquines del puerto y aduana de Barcelona está dedicada la sala siguiente. Contaron los faquines con gremio y cofradía, cuyos orígenes se remontan a finales del siglo XIII; en la sala se conserva la bandera del gremio y enseres de sumo interés.

También la construcción naval en madera tiene una sala: la Galería de Constructores Vieta y Monjo. Vieta fue el más famoso de una dinastía de cinco generacio-

nes de constructores en Blanes. Juan Monjo, también constructor, fue un colaborador de Monturiol y director de las Escuelas Náuticas de Arenys y Vilasar de Mar, autor de la famosa "Arquitectura naval" (1856). La sala Marqués de Comillas abarca la época de la propulsión mecánica, desde el vapor de rueda hasta la actual energía nuclear, cuyo representante es un modelo del "Savannah"; preside la sala un retrato de don Antonio López y López, primer marqués de Comillas y fundador de Trasatlántica Española. Por último, la sala de la Marina de Recreo completa este viaje sumamente atractivo y recomendable a todo amante del mar o de la mar, como usted prefiera.

El Museo Marítimo dispone de una excelente biblioteca, especializada en temas referentes al mar, las costas, la pesca, etcétera. Es un centro para la investigación y el estudio de primerísima categoría. Y para que los marinos aficionados a la lectura no se sientan a disgusto, se permite fumar en los salones de lectura. ¡Sólo falta subir a bordo! ■ F. GUTIERREZ LATORRE.

## **EFFECTOS NAVALES**

# **FERROMAR**



**La primera casa de  
efectos navales en  
Santurce**

### **CABLES**

Flexibles de acero inoxidable.  
AISI 316 18/8/2.

### **CORDELERIA**

Cuerdas aplomadas con  
perdigón de plomo.

### **FERRETERIA**

Clavos de cobre.  
Clavillos de latón.  
Tornillos barraqueros de  
acero inoxidable.  
AISI 316 18/8/2.

### **PESCA**

Jibioneras cromadas.  
Jibioneras con corona.  
Cabeza de alfileres de ace-  
ro inoxidable.

### **MERCADO DE OPORTUNIDAD**

Yates a motor.  
Yates a vela.  
Pesqueros.  
Motoras - Botes.  
Motores Diesel.  
Motores fuera borda.

### **Dirección:**

Puerto Pesquero.  
SANTURCE.  
94-461 02 52/461 81 54.



## BARCELONA

### LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION MARINA DEL PUERTO

BARCELONA.—El día 31 de mayo se detectó en el puerto de Barcelona una mancha de sustancias extrañas que contaminaban las aguas de la dársena Príncipe de España, por lo que inmediatamente se procedió a su identificación, resultando ser fuel-oil, y a la fijación de su salida al mar, que era un colector del municipio de Barcelona que tiene su vertido en el indicado punto.

En colaboración con las autoridades civiles, el Sector Naval de Cataluña inició una exploración para detectar el origen de la contaminación, en la cual los bomberos de Barcelona efectuaron un seguimiento del mencionado colector por más de cuatro kilómetros, sin poder precisar el punto exacto de inicio de la mancha.

Comenzó el tratamiento de las aguas contaminadas en una operación ordenada por la Comandancia Militar de Marina, con la colaboración y medios de CAMPSA y las lanchas de la empresa Garriga, lográndose su total extinción, pero volviendo a aparecer a última hora.

Los servicios técnicos civiles están investigando el origen del vertido, que se halla en el interior de la ciudad, y que ha sido localizado, habiendo cesado el derrame. ■

## ALICANTE

### CURSO DE INICIACION A LA MEDICINA SUBACUATICA

ALICANTE.—Organizado por el Instituto Nacional Marítimo-Pesquero del Mediterráneo, en colaboración con la Universidad de Valencia, se celebrará en Alicante, del 30 de junio al 12 de julio, el III Curso de Iniciación a la Medicina Subacuática: para médicos, ATS y estudiantes del último curso de ambas titulaciones. Optativa y simultáneamente se celebrarán también dos cursos prácticos: uno de tratamientos de accidentes de buceo y otro de escafandrismo.

Para cualquier información sobre dichos Cursos, los interesados pueden ponerse en contacto con el mencionado Instituto, que se encuentra en el puerto pesquero de Alicante (teléfono 22 72 40). ■

## ALGECIRAS

### IMPORTANTE PUERTO CARBONIFERO

ALGECIRAS.—Los puertos españoles se preparan ante lo que supone el fin de la hegemonía del petróleo y la vuelta al carbón, hecho que ha de incidir en la potenciación de la producción nacional y en el renglón de las importaciones, según "Valencia Marítima" y recoge Efe.

En el puerto de Tarragona se van a descargar 250.000 toneladas de carbón procedente de Sudáfrica y se prevé que este tráfico alcance el millón de toneladas para 1981.

También se ha firmado un contrato para la importación de 1,25 millones de toneladas anuales de Colombia.

Ante estas importaciones, los puertos españoles se están preparando para recibir el nuevo tipo de carga: el puerto de El Musel, en Gijón, quiere convertirse, con la oportuna transformación, en el mayor puerto carbonero de la CEE. También se están acondicionando los puertos de La Coruña, Algeciras, Almería y el ya citado de Tarragona.

Algeciras y Gijón serán los puertos donde se realicen las mayores inversiones para equiparlos, dado que sus calados son grandes y tienen una buena situación y enlaces por ferrocarril. ■

### PRIMERAS JORNADAS DE PESCA DE BALEARES

PALMA DE MALLORCA.—Las I Jornadas de Pesca de Baleares, que reúnen a representantes de la administración de todas las Cofradías de las islas, con el objeto de analizar la situación del sector y estudiar las posibles mejoras a introducir, comenzaron el día 11 de junio en la Casa del Mar de Palma de Mallorca.

Las Jornadas han sido organizadas por el Consell General Interinsular y la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante. Las conclusiones que se elaboren servirán de base al Plan Nacional de Acuicultura, que se integrará más tarde en el Plan Estatal de Acuicultura.

Los trabajos comenzaron con una conferencia del biólogo Miguel Durán Ordinyana sobre "contaminación marina". A continuación, el oceanógrafo y biólogo del centro costero de Baleares Pedro Oliver hizo una evaluación de los recursos pesqueros del archipiélago. La jornada de hoy se cerrará con una conferencia del secretario de las Cofradías de Pescadores de Baleares, en la que explicará la formación de la flota pesquera de la región.

La inauguración de las Jornadas estuvo presidida por el presidente del Consell General, Jerónimo Alberti. Asisten los patronos mayores y asesores de las quince Cofradías de Pescadores de las islas, junto con miembros del Consell y de la Administración. Las Jornadas se clausuraron el pasado día 13 de junio. ■

### PESCADORES RESCATADOS POR UN HELICOPTERO DE LA ARMADA

Dos pescadores ceutíes fueron rescatados de su embarcación, a la deriva, por un helicóptero de la Armada.

Don Alejandro Alaminos Campos y su hijo Francisco, naturales de Ceuta, se encontraban pescando en la embarcación "Carisa", a unas tres millas de Riffien; habían ya conseguido algunas capturas de gran tamaño y al intentar poner el motor en marcha observaron que se le había venido abajo la batería y no podían arrancarlo. Colocado el toldo de la embarcación como vela, intentaron dirigirse a la costa, pero a la altura del Sarchal cambió el viento y la embarcación empezó a alejarse de tierra, mar adentro.

Desde las 9.30 horas del domingo, en que la embarcación comenzó a ir a la deriva, hasta el mediodía del lunes, en que fue localizada, los dos tripulantes del "Carisa" se encontraron sin ningún medio de comunicación, ya que la radio no funcionaba porque se alimentaba con la batería de la embarcación, que, como hemos dicho, se había venido abajo, y tampoco llevaban a bordo ninguna clase de bengala para pedir auxilio.

Al conocerse la desaparición del "Carisa", el comandante militar de Marina de Ceuta dio conocimiento a la superior autoridad de la Zona Marítima del Estrecho, quien dispuso salieran dos aeronaves de la base naval de Rota para localizar a la embarcación, así como los medios de superficie que se encontraban por las proximidades donde ocurrió el accidente. Por otra parte, el comandante militar de Marina de Ceuta envió a la lancha LVI-13, que realizó un minucioso barrido de búsqueda, sin resultado positivo.

También el patrullero de nuestra Armada "Lazaga" se unió a la búsqueda de la citada embarcación, así como numerosas embarcaciones del Club Náutico de Ceuta, que estaban a la escucha, e incluso algunos pesqueros hicieron toda clase de reconocimiento por las inmediaciones de la zona.

Al mediodía del lunes fue avistada la embarcación por una avioneta del Aero Club de Málaga, que indicó su posición, acudiendo en su socorro uno de los helicópteros de nuestra Armada, que, a pesar del fuerte viento reinante en la zona, que hacía muy peligrosa la operación, ya que éste iba aumentando, logró rescatar a los tripulantes, trasladándolos a Ceuta sin más novedad.

La embarcación "Carisa" se encontraba en el momento del salvamento a 35 millas de Punta Almina, entre Ceuta y cabo Quilates. Posteriormente fue hallada y recuperada a 12 millas al Norte de cabo Quilates por un pesquero con base en Almería. ■

## PUERTO DE SANTA MARIA: SU EVOLUCION MARITIMA Y PESQUERA

Por Baltasar Veiga

El Puerto de Santa María se dice que fue fundado por el mítico Menesteo, héroe navegante troyano. Lo que se sabe cierto es que en las épocas árabes era un alcázar gobernado por un alguacil moro dependiente del reyezuelo de Xerez antes de la Reconquista, y que después de ella, un dictamen real de 16 de marzo de 1283 establecía que los bajeles que pasasen a Jerez de la Frontera con viandas y maderas vendieran en la desembocadura del Guadalete un tercio de lo que portaban "para que se pueble el lugar". En 1495, Jerez cobraba pasaje a las embarcaciones que navegaban por el mencionado río, aduciendo que era de su municipalidad. Muy posteriormente, el Puerto de Santa María creció en moradores con colonias de portugueses, genoveses, flamencos, gallegos y vascos, a los que siguieron los "cargadores" de Indias, consignatarios portuarios que fundaron su florecimiento, algunas de cuyas solariegas mansiones conserva aún la ciudad transformadas en casas de vecindad y sus portalones de clavazón de bronce, que ya reseñó don Sebastián de Miñano como "casas bellísimas". Copiando a este autor, que escribía a principios del pasado siglo, "volviendo la vista hacia el Este, en una extensión de seis leguas, hay infinidad de salinas, cuyos montones semejantes a tiendas de campaña imitan el campamento de un gran ejército". El castillo de San Marcos, símbolo del escudo de la ciudad, estaba rodeado de agua y todavía en 1841 distaba 100 varas del Guadalete, aunque hoy se encuentra en el centro del casco urbano.

Santa María del Puerto, que fue el nombre que le otorgó su reconquistador, don Alonso el Sabio, fue base de galeras durante la Edad Media. Población eminentemente marítima, pasó a ser después invernadero de flotas, y su abundante gremio de calafates poseía una calle a su nombre. El Rey don Enrique el Doliente fijó en El Puerto el almirantazgo de Castilla cuando la jurisdicción abarcaba las villas marineras de Rota, Chipping y Sanlúcar de Barrameda, siendo hacia el año 1700 centro de expediciones a Canarias y sosteniendo cuatro hospitales, de los que el denominado de San Juan de Letrán estaba exclusivamente destinado a los tripulantes de las galeras.

Hubo un nexo de unión entre mareantes españoles y portugueses que hizo olvidar viejas rencillas: la necesidad de defenderse conjuntamente del enemigo común, que era la piratería berberisca. El Puerto de Santa María fue convergencia de actividad marítima y guerrera durante dos siglos y lugar de recluta y aprovisionamiento de muchas expediciones lusas a tierras africanas desde Espartel a Guinea. Estos contactos mercantiles se mancharon con la trata de esclavos que hacia el año 1500 dejaron saneados ingresos robando ganado y raziando el noroeste del Continente Negro. El Puerto fue también —con Palos de Moguer— lugar de pregón para ir a las minas de oro de Guinea en 1476, motivo de fabulosas narraciones. Un decreto real dado en Toledo el 3 de febrero de 1480 nombraba exatores en ambos puertos sudatlánticos al iniciar el comercio negro de las carabelas portuguesas que desembarcaron su gente en Azanegún, tomando 120 esclavos "que se vendieron a buen precio en Andalucía". Con la expedición llegó un reyezuelo guineano y los exatores encargados de cobrar el quinto de maravedíes sobre las mercancías permitidas notificaron el trato negro a la Reina Católica, que puso el grito en el cielo. Lisboa, que en tiempos calamitosos ayudó al Puerto de Santa María con grandes remesas de cereales, importaba guineanos esclavos de Andalucía, que en 1521 se vendían a diez ducados.





La población guadaleteña tuvo tres centurias de poderío naval, dentro del que no podía faltar la empresa pescadora. Dos centenares de pesqueros de altura lusitanos tenían entonces su base de operaciones en el Puerto de Santa María. La navegación portuense iba de Bugía a Ceuta y desde Larache a Mar Pequeña, y en 1480 llegaba a Azamor una flota de 150 velas. A partir de 1700, el Puerto compartió con Cádiz el disfrute del tercio del tonelaje de las navegaciones de ultramar en el monopolio del comercio de América. Mas la apertura posterior de otros puertos hispanos al tráfico americano y el abandono por los portugueses de sus posesiones de África marcó el declive del movimiento portuario portuense. Don Luis Igarburu, en su "Manual de la provincia", dice que en 1588 el Puerto de Santa María sostenía 1.400 edificios y 6.000 habitantes, que en 1846 subieron a 18.763, de los que 638 hombres pertenecían al gremio de mar. Diez años después, la estadística de buques "en el río" era de 33, mientras que los "de entrada", que suponían los de tráfico, sumaban solamente 10.

## HOMBRES DE MAR

Santa María del Puerto tuvo un célebre capitán de mar en la persona de Pedro Cebrón. Otro de sus marineros famosos fue Charles de Varela, regidor mayor en 1489, que hizo una expedición a Guinea y fue el que impuso la carabela como nave descubridora. Micer Benedetto terminó con las excursiones árabes en tierras castellanas por el Guadalete. La vieja crónica registra el nombre de su invencible nao capitana, "Duvvizia", y suscribió un pacto con el Rey de Castilla por 6.000 doblas de oro a cambio de mantener 12 galeras patrullando el estrecho y sostener otra de vigilancia entre los ríos Guadalete y Guadalquivir. Obtuvo el título de almirante al vencer una flota de guerra mogrebina de 20 galeras, apresando ocho y hundiendo las restantes, y cooperando al cerco de Tarifa combatió con 27 galeras contrarias, cautivando 13 y sumergiendo el remanente.

Del Puerto de Santa María partieron las escuadras al mando de los Bocanegra, que vencieron a portugueses, aragoneses y musulimes. De el Puerto partió la expedición de Pedro de Vera para la conquista de las islas Afortunadas; del Guadalete arrancó la flota de Alonso de Ojeda el 18 de marzo de 1499, y los expedicionarios mandados por Rodrigo de las Bastidas. Américo Vesputio moró en Puerto Santa María y Juan de la Cosa vivió en la villa portuense de 1492 a 1503, y aquí firmó el famoso mapa del descubrimiento. Cristóbal Colón tuvo residencia en el Puerto en los años 1483 a 1485, con gastos de manutención a cargo del duque de Medinaceli, quien vio cristalino el pensamiento del descubridor, llegando a firmar una libranza de 4.000 ducados para la construcción de tres navíos para la expedición coloniana, mandando a sus carpinteros de ri-

bera "que no alzasen las manos de ellos hasta acabarlos". Entre las prebendas ducales figuraba la renta de la mancebía "y una dobla a las naos por ponerse al monte en las riberas del Guadalete".

El historiador portuense don Hipólito Sancho aporta dos citas tomadas de archivo que demuestran la importancia de las colonias noroesteña y vascuense en el Puerto de Santa María: "Los tripulantes más arriesgados y duchos de entonces que se encontraban en España eran los marineros gallegos y de la costa cantábrica", que abundaban extraordinariamente en la desembocadura del Guadalete, morando o adquiriendo carta de vecindad y que se contrataban con los armadores y capitanes genoveses para las galeras de los monarcas castellanos; "comercio activísimo con gallegos y vizcaínos se hacía por la mar y que detallan los documentos del siglo XVI, demostrando un movimiento considerable". En las antiguas actas capitulares de Jerez se dice que el Puerto era punto de reunión de gallegos y vascones, que arribaban aquí para vender mercancías o piratear. El P. De las Casas testimonia que en el Puerto de Santa María eran frecuentes las construcciones navales en la centuria anteriormente citada, participando en el trazado de planos gallegos y vizcaínos en unos astilleros que eran de renombre mundial entonces, donde se fabricaban las flotas que disputaron el monopolio del comercio en África.

## PESCA ANTAÑONA

Reinando en Castilla Sancho IV, Santa María del Puerto era una reducida aldea de pescadores. Pasan dos siglos y medio y a mediados del XVI era la pesca la mejor fuente de ingresos del puerto guadaleteño, que desde entonces siguió de modo constante. Los contratos que se conservan de la centuria decimosexta testimonian cartas de dotación que fue la sal el medio de vida principal del Puerto de Santa María en el año 1400. El duque vendía este producto a los pescadores portugueses y nortños, y tras este ejemplo nació la pesca portuense en gran escala, a lo que convidaba la abundancia del cloruro de sodio, lo sosegado de la ría y la vecindad de los caladeros africanos.

La primera "Historia de España" fue escrita en 1794 por don Juan de Mariana, y dice en su tomo octavo, refiriéndose al Puerto de Santa María: "Había en este lugar mucho trato de chalupas que iban a la pesquería de cabo Aguer, de donde traían pescado cecial en abundancia, que enriquecía a los vecinos y a los que andaban en el trato con más de cien chalupas que salían cada año". El padre Mariana da una prolija relación de los distintos fuertes y los nombres de los caudillos portugueses que los defendían de los cercos moros. Los lusitanos abandonaron África en 1549, y aun después de este abandono, los pescadores portuenses siguieron avituallándose en aquellas costas, abonando un ducado por cada navío. Mas en una ocasión, el xerife árabe

prendió a 76 maleantes de el Puerto cuando saltaron a tierra para aprovisionarse de agua y leña y este incidente cortó las pesquerías africanas, bastantes años después de la dominación lusa en aquellos lugares, expediciones que cesaron del todo veinte años después, porque aquellos mares "no eran ya vírgenes por el riesgo con navíos ingleses y franceses que acudían al trato de Berbería en los puertos de Zalé, Azafé y La Mamora, que están en la pesquería del cabo Aguer", cabo donde hubo posteriormente una factoría de "castellanos", nombre genérico aplicado a los españoles y que probablemente eran portuenses.

Los pescadores portugueses del Algarve, tuvieron una decidida intervención en el Puerto de Santa María en los siglos XV y XVI. Aquí se surtían de pan, vino, sal, aceitunas y todos los efectos necesarios para sus navegaciones a Ceuta, Tanger y Mazagan primero, y después hasta cabo Aguer. Así lo reseñan los documentos consistoriales exhumados por el ya citado investigador portuense, pertenecientes a 1506. Dos partidas de cobro del archivo capitular del año 1528 acreditan que la pesca era abundantísima en el Noroeste africano cuando la hermandad luso-portuense abarcaba a los pescadores del Norte hispano y concretamente a los de San Vicente de la Barquera, que poseían privilegios ducales, según actas de 1525. El Puerto de Santa María era el lugar de recepción de la pesca capturada y la fidelidad lusa cristalizó en la fundación de una cofradía religiosa en la prioral portuense que llevaba el nombre de Tavila.

El Puerto de Santa María era poseedor de una cartapuebla que rebajaba a sus pescadores la mitad de los derechos que pagaban los de Sevilla. Se trataba así de estimular la guerra en curso en África y a ello conducía el nombramiento de un alcalde de mar por mandato real. Los marineros portuenses pagaron a un alto precio esta pugna con los bereberes: "Las mazmorras de Fez y de Salé, con todos sus sufrimientos, eran familiares a muchos pescadores de Santa María del Puerto y allí permanecieron en algunas ocasiones años enteros".

## PUERTO PESQUERO

La situación del Puerto de Santa María es ya alabada por López de la Gomara en su "Historia de Indias". Dice el historiador gaditano don Agustín Horozco en su biografía impresa en 1845, que en el río Guadalete podían nadar navíos de 500 toneladas "y están en quietud cual lo pueden estar en ningún sitio de Europa por ser muy mansa la corriente del río, anclados con menos amarras que en otros puertos". Fue por ello, quizá, una de las capitánías generales de la Mar Océana y puerto militar que compartió con Cartagena durante siglos ser enclave de grandes empresas marítimas. Su actual movimiento comercial es la exportación de clinker y cemento, sal, vinos y brandies, que en 1979 supusieron 580.000 toneladas, mientras la pesca desembarcada totalizó 402.423 cajas.

El inconveniente que el fondeadero portuense presentaba antaño, que era la barra arenosa, ha desaparecido por las obras marginales de defensa. El canal de entrada tiene 80 metros de anchura por 3.000 de longitud y cuatro de fondo en bajamar y es fácil de tomar en todo tiempo. Desde la barra hasta el atraque hay quince minutos de marcha normal para cualquier barco.

El puerto pesquero está establecido en la orilla derecha del Guadalete, y enfrente, en la margen opuesta, el servicio exclusivo de la nueva lonja, cuya inauguración tuvo lugar el 27 de agosto de 1979. El puerto pesquero propiamente dicho cuenta con ocho cuartos de red, que están alquilados a los maestros rederos, guardándose en cada uno de ellos enseres de varios barcos. La lonja, hoy en desuso, es plásticamente el más vistoso ejemplar de lojas pescadoras españolas desde Palamós a Ayamonte, con columnas interiores decoradas con mármoles bastos y 23 arosos arcos que miran al cauce del río. Adosada a su muro exterior una lápida descubierta en 1967 recuerda la aportación alicantina al resurgimiento contemporáneo de la pesca portuense, correspondiéndole esta primacía a la villa de Calpe.

La fábrica de hielo, de propiedad particular, puede producir unas 25.000 toneladas al año, insuficiente para surtir la actual flota pesquera, y por ello, la Cofradía de Pescadores tiene en avanzado proyecto una

(Pasa a la pág. siguiente)





Antiguo embarcadero del Puerto de Santa María (grabado del siglo XVIII).

(Viene de la pág. anterior)

nueva manufacturera de nieve artificial capaz de elaborar 157 toneladas por día. La bomba de gas-oil establecida en el mismo muelle despacha un millón de litros por mes. El puerto carece de astilleros de construcción naval, causa de que la flota sea de fabricación foránea, y cuenta con el servicio de dos varaderos, uno de los cuales admite hasta unidades de 70 toneladas de desplazamiento.

La dársena pesquera está dividida en tres zonas, que totalizan 410 metros de línea de atraque, y el recinto pescador tiene una superficie techada de 1.542 m<sup>2</sup> y 13.000 m<sup>2</sup> de áreas descubiertas. En la margen opuesta, el moderno conjunto lonjístico tiene una superficie de espacios cerrados de 5.100 m<sup>2</sup> y suman 25.000 m<sup>2</sup> las zonas no cubiertas. Se construyeron asimismo seis edificaciones adyacentes a la lonja con 18 departamentos cada uno para preparación de pescado. El muelle de atraque es de 160 metros y en la línea de la loja abarloan nueve pesqueros directamente para descarga simultánea. También el nuevo recinto cuenta con un bar-restaurante.

Al extremo de los servicios portuarios se alza el espléndido edificio de la Casa del Mar, construido por el Instituto Social de la Marina e inaugurado a comienzos de 1977.

## PESCA Y FLOTA

En los últimos diez años, la pesca portuense fue en constante alza en lo que afecta a importes dinerarios, y durante 1979 se subastaron en lonja 10.826.492 kilogramos de pescado fresco con un valor de 2.020.159.000 pesetas.

Las ventas pescaderas son matutinas y vespertinas, mayoritariamente de las 16 a las 20 horas. En vísperas o antevísperas de fiestas mayores, en las capitales a donde habitualmente va destinada la pesca portuense, se efectúan excepcionalmente subastas mañaneras del pescado de arrastre para que la mercancía ictiológica llegue a fecha prevista a los mercados en holganza. La distribución exportadora camina a los pueblos del interior peninsular y a Barcelona, Sevilla y Málaga, aunque las plazas preferentes son Madrid y Valencia.

Se subasta a ojo y a la baja, y el duro es la moneda de transacción. Son 200 los compradores detallistas y 50 el número de exportadores. La afluencia a la lonja de elementos extraños hacen que se estén confeccionando actualmente —escribimos en mayo de 1980— unos carnets de entrada que ahuyenten las raterías que se producen.

En los barcos de base fija en el Puerto de Santa María solamente se practica un estilo de pesca: el arrastre, aunque en la lonja, correspondiendo a un 25 por 100 de sus subastas, se está vendiendo también pesca de superficie desembarcada por 42 barcos forasteros. La flota portuense suma un centenar de unidades, cuya mitad pasa de las 100 toneladas de registro, desplazando la mayor 212 toneladas, con dos barcos con casco de hierro, sumando un total de 8.540 TRB, con una fuerza motriz de 24.095 HP. El censo activo de tripulantes es de 1.100 y es el de 80 el número de armadores, la mayoría de oriundez alicantina, cuya matrícula ostentan asimismo una gran parte de los barcos de base.

Los ciclos pescadores se dividen en tres tipos con arreglo al tonelaje de las embarcaciones: treinta y cinco-cuarenta días, los pesqueros que trabajan al Sur de

cabo Noum; dos semanas para los que faenan al Norte de este cabo, y las embarcaciones llamadas de bahía, que emplean cuatro o cinco fechas en cada viaje. El promedio de dotación es de 12 hombres. Como patrones de pesca que en el Puerto ganaron buena fama, ya todos fallecidos, se cuentan Antonio Herrero, Joaquín Calatayud y El Chozizo.

Son varios los problemas en que se debate hoy la pesca portuense, siendo los más importantes los excesivos gastos de explotación del negocio, que se han duplicado en el solo transcurso de un año por el precio de los carburantes y las licencias de pesca, ya que el Puerto paga 60 millones de pesetas por pescar en los caladeros de Marruecos, y que, a pesar de ello, sus armadores no pueden planificar una política pesquera ni siquiera a medio plazo, debido a la transitoriedad de los acuerdos con la nación marroquí.

Y esto es lo que ha dado de sí la definición marítima y pesquera del antíguísimo Puerto Menesteo, después Portus Gaditanus de los romanos, el Alcanate de los árabes, que significa Puerto de las Salinas, y Santa María del Puerto, nombre que le dio su reconquistador, don Alonso X de Castilla, al mismo tiempo que le otorgó el título de ciudad. ■





## CADIZ

### SE INSTALARA UNA FACTORIA DE CRIA Y ENGORDE DE ESPECIES DE AGUA SALADA

CADIZ.—El INI promoverá la cria y engorde de especies de agua salada, especialmente lenguado, dorada, lubina, anguilas e incluso langostinos, y con tal fin ha proyectado la instalación en Cádiz de una empresa que aprovechará el cultivo tradicional que se ha realizado en sus salinas. En la nueva empresa participarán, además del Instituto Nacional de Industria, los propietarios de dichas salinas y un grupo multinacional de alimentación.

Según recoge Europa Press, el presidente del INI, José Miguel de la Rica, ha encargado a la Empresa Nacional de Desarrollo Alimentario (ENDIASA) que estimule las actividades de acuicultura o cultivos marinos, así Endiasa recobrará el esfuerzo que inició hace

tres años en colaboración con el Instituto Oceanográfico Español y otros organismos de investigación, pero que por circunstancias ajenas a la empresa pública hubo de abandonar posteriormente. Igualmente, Endiasa tiene incluido en su plan de acuicultura otras actividades. Su actuación podría extenderse a zonas como Santander, Galicia, Murcia y Canarias, tratando de complementar iniciativas privadas que estén interesadas en incorporar tecnología punta en el desarrollo industrial de la acuicultura.

Aunque las posibilidades de cultivo industrial son aún reducidas, el INI y Endiasa consideran que es muy interesante avanzar en una eventual alternativa a los problemas de caladeros que aquejan al sector pesquero.

Los firmantes del escrito pidieron que el Cabildo dé cuenta de estos hechos al presidente de la Junta de Canarias para que éste los transmita al presidente del Gobierno.

### LAS PALMAS, PRIMER PUERTO PESQUERO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El puerto de Las Palmas es el primero del país en materia de pesca, según manifestó a los medios informativos el presidente de la Junta de Obras del Puerto, Rafael Bittini Delgado.

El señor Bittini comentó con los medios informativos la Memoria de las actividades en el puerto de Las Palmas en el año 1979, recientemente editada y distribuida, señalando que "en el pasado año se registró en materia de pesca un movimiento de 6.000 barcos con 500.000 toneladas de pesca".

En términos ya generales, el presidente de la Junta de Obras del Puerto dijo que en el pasado año se había experimentado unos ingresos totales superiores a los 775 millones de pesetas, lo que supone un 20 por 100 más que en el año anterior.

### NUEVOS ASTILLEROS PARA TENERIFE

TENERIFE.—El sector pesquero canario puede experimentar próximamente un relanzamiento con la construcción en Tenerife de unos nuevos astilleros.

ASTESA (Astilleros del Teide, S. A.) producirá a pleno rendimiento, antes de seis meses de cumplirse las previsiones de sus promotores, uno de los cuales hizo referencia a aspectos concretos de la nueva empresa. En una primera etapa, la sociedad constructora y de reparación de barcos de pesca dará trabajo a unas 100 personas y su capital inicial será de 50 millones de pesetas.

Según el proyecto de la nueva sociedad, ASTESA creará asimismo un departamento de asesoramiento para el pescador canario, que aconsejará sobre la obtención de créditos previstos en la Ley de Pesca para la construcción de barcos, etcétera.

La nueva empresa posee tecnología propia y modelos de buques muy apropiados para faenar en las aguas atlánticas, con especial atención a las exportaciones africanas.

## LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

### LIBERADO EL PATRON DEL PESQUERO "LIBDA"

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—"Estuve confinado en el barco y no se me permitía circular libremente. Lo más que podía hacer era bajar del barco al muelle y del muelle volver a subir al barco. Algo realmente inaguantable", ha manifestado el patrón del "Libda", Francisco Giraldes Cordeiro, que ha permanecido retenido en Villa Cisneros por las autoridades marroquíes durante siete meses y que llegó a este aeropuerto el pasado sábado. Le acompañaban otros dos marineros, asimismo retenidos.

"Lo importante ahora para mí es que estoy libre, que todo ha quedado atrás y que voy a volver a ver a mis familiares", fueron sus primeras palabras. "La situación en que me encontraba —añadió—, en la monotonía que me desenvolvía meses y meses sin saber nada sobre mi liberación, era como para volverse loco. Afortunadamente, todo lo fui superando. No nos castigaron. Sin embargo, hubo muchos momentos amargos que no quiero recordar, porque allí estuve como si no existiera para nadie, como si no fuera un ser humano".

Se desconoce aún la causa por la que fue detenido el señor Giraldes Cordeiro. En un principio se habló de que el "Libda" traficaba en drogas, cosa que quedó plenamente desmentida después. Posteriormente se le acusó de que pescaba en aguas saharianas sin la correspondiente licencia.

El "Libda" ha quedado en Villa Cisneros. La compañía libia a la que pertenece no va a pagar la multa de dos millones que exige Marruecos, por lo que posiblemente el barco sea subastado.

Francisco Giraldes, que permaneció el domingo en Las Palmas, ha emprendido viaje a Galicia.

## SEVILLA

### ARROJARON AL MAR A UN TRIPULANTE CLANDESTINO

SEVILLA.—Un Tribunal de Rotterdam (Holanda) condenó a tres años y medio de cárcel al capitán del buque "Emmely", como principal responsable de la muerte de un pasajero clandestino arrojado al mar.

La denuncia de uno de los tripulantes —informa Efe— descubrió los hechos acaecidos el año pasado, frente a las costas de Nigeria: tras el descubrimiento de un súbdito guineano escondido en el barco, dos marineros recibieron la orden de arrojarlo por la borda.

Además del capitán del "Emmely", el Tribunal condenó a dos años de cárcel al timonel, como segundo responsable. Los dos marineros tendrán que purgar cuatro meses de cárcel cada uno por no haberse negado a ejecutar una orden "ilegal".

## LANZAROTE

### CRISIS DEL SECTOR PESQUERO

ARRECIFE DE LANZAROTE.—El Cabildo Insular de Lanzarote ha aprobado en un Pleno extraordinario de urgencia que una Comisión representativa del sector pesquero se traslade a Madrid para exponer la crisis que atraviesa.

En la sesión se puso de manifiesto que tanto la pesca como las industrias derivadas en Arrecife se encuentran en una situación delicada como consecuencia de los obstáculos para renovar los tratados bilaterales de España con Marruecos y Mauritania.

En el Pleno se leyó un comunicado de la Agrupación de Empresarios Industriales y de la Cofradía de Pescadores, en el que se señalaba que si el problema no se resuelve antes de fin de mes, la flota de Lanzarote, compuesta por 100 unidades y tripulada por 2.000 hombres, podría verse obligada a amarrar en puerto sin ninguna posibilidad de faenar.

En el informe se especifica que las cuatro fábricas conserveras establecidas en Arrecife cuentan con 1.140 trabajadores, que industrializan anualmente productos del mar valorados en 4.300 millones de pesetas, correspondiendo la mayor cantidad a las sardinas en conservas, por un valor de 3.300 millones.

## EFECTOS NAVALES

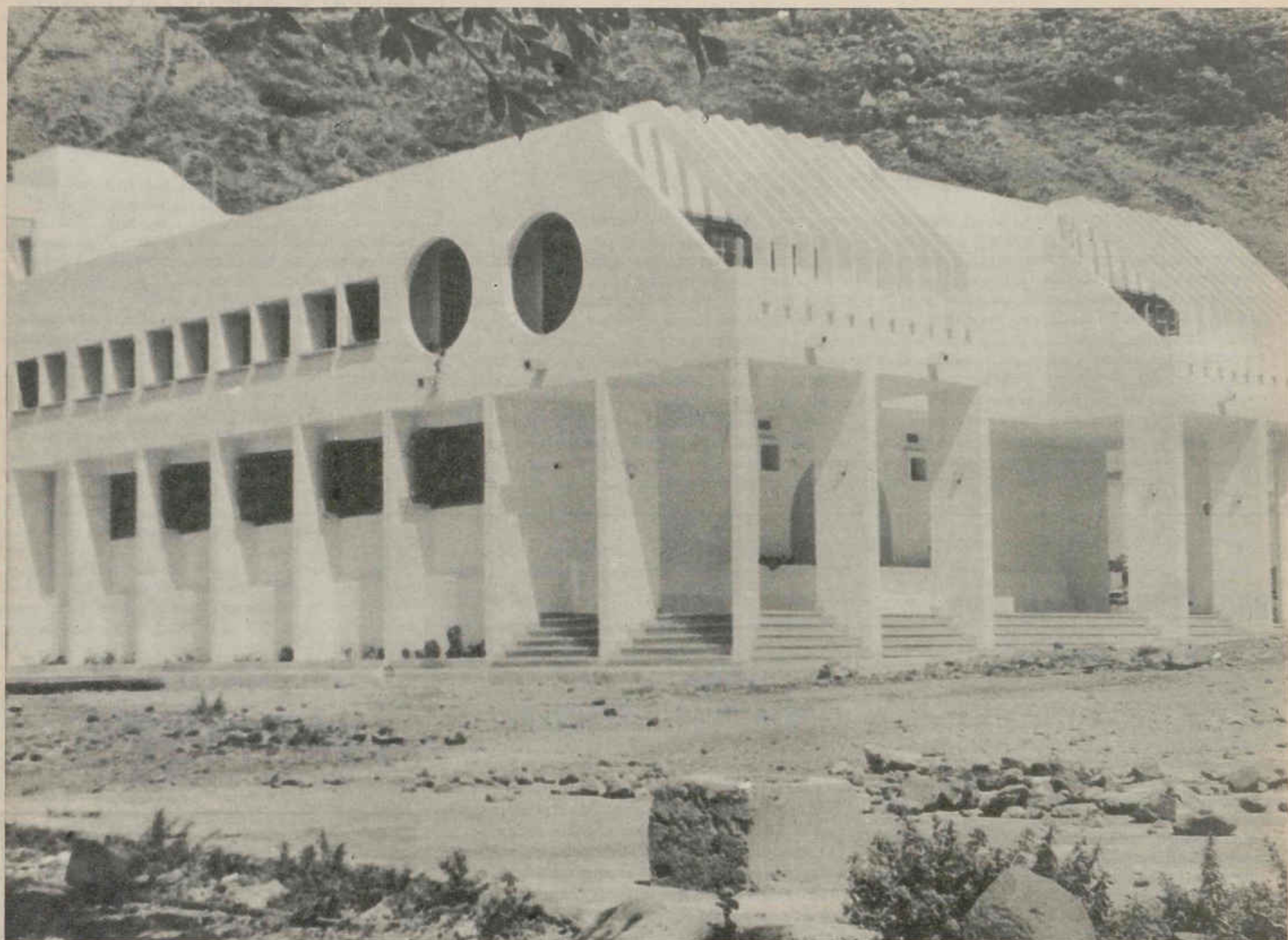
### PAULINO FREIRE, S. L.

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

**Suministros a la Marina en general**

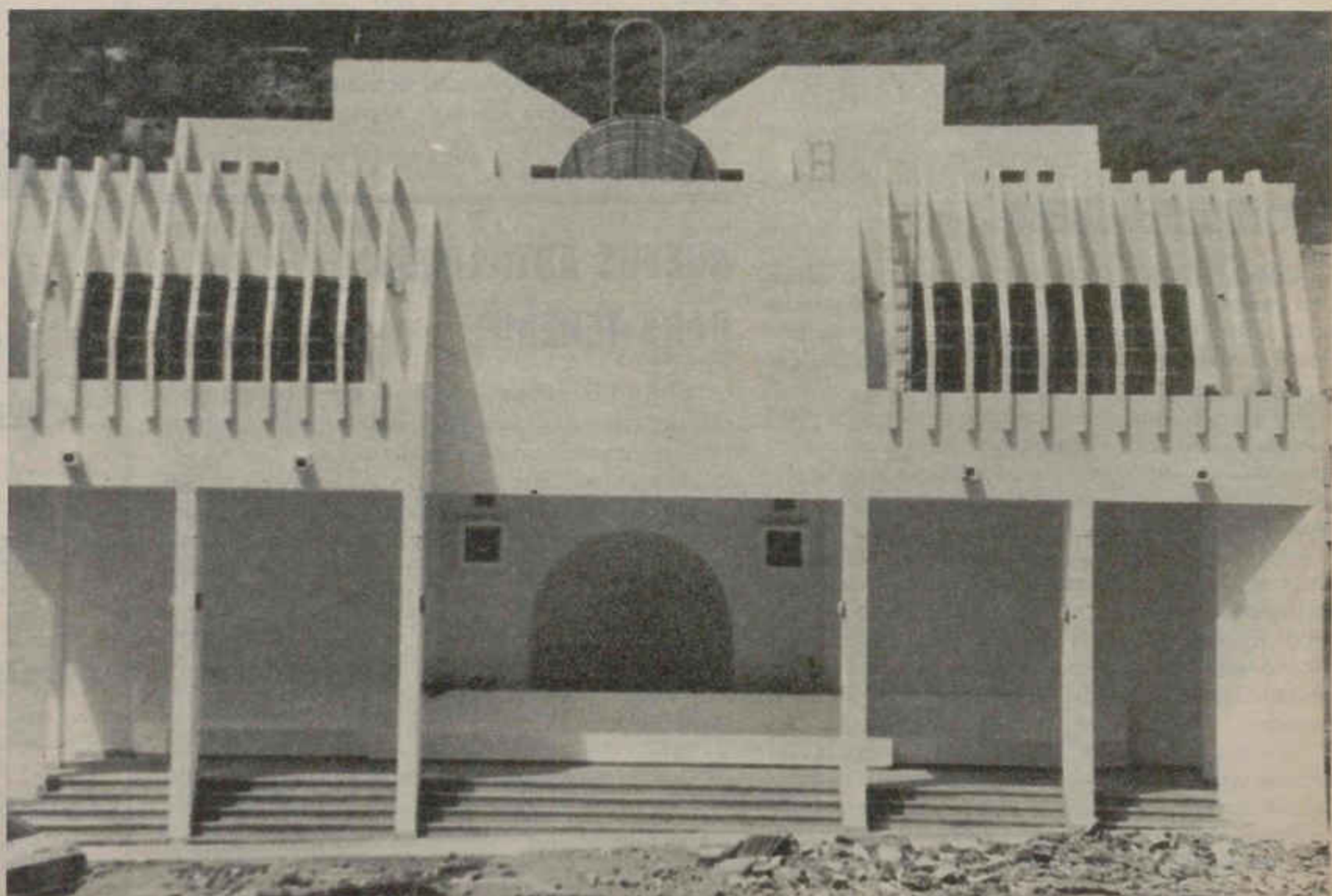
Santo Domingo, 1. CADIZ  
Tels. 27 40 00 y 27 44 04





# CASA DEL MAR DE TAZACORTE

Dentro de las realizaciones del Instituto Social de la Marina en la costa se encuentra la Casa del Mar de Tazacorte, recientemente construida, de la que ofrecemos una vista general (arriba) y la fachada posterior.





# PROTAGONISTA: LA MAR

## PINTURA

### Las marinas de Cézanne

La década de los años 1880 fue realmente fructífera en Francia, donde la pintura de su litoral alcanzó una gran brillantez en temas y colorido, dentro de la tendencia impresionista.

Para Cézanne, el mar fue sólo una superficie plana y su concepto del mismo estaba muy alejado del estudio de su ritmo y movimiento. Captó el mar como si se tratara de un inmenso espejo tranquilo, en el que se reflejaran las montañas y los edificios cercanos a la costa. Sólo pintó las aguas del mar Mediterráneo, siendo su lugar preferido para situar el caballete las cercanías del puerto de Marsella, ciudad en la que prefería pasar muchos de los veranos entre los años 1870 y 1886.

Prueba evidente de ello es su cuadro titulado "El golfo de Marsella visto desde l'Estanque", que los interesados en contemplar su obra pueden ver en el Museo de Luxemburgo de París. En este cuadro, que casi toda la bahía está pintada desde la frondosa cima de l'Estanque, destacándose en el fondo, a lo lejos, los montes que la cierran, puede estudiarse con gran precisión no sólo el contraste entre las aguas calmas y azules de la bahía con los ocres y tierras del paisaje costero, sino la técnica misma de este singular pintor, que da a su obra un aspecto de trabajo inacabado, tosco y rudo, distinto completamente a cualquier otra obra de pintor conocido en aquellos tiempos.

Tanto las marinas que pintó en Marsella como el resto de su relativamente abundante obra, trabajada con una gran personalidad, tenazmente y de forma poco hábil, quizá según sus historiadores realizada así para crear un estilo absolutamente personal, queriendo crear una escuela que fuera seguida por sus generaciones posteriores, fueron subestimadas por los coleccionistas y críticos de arte e incluso rechazadas siempre por los jurados de los salones de París, a donde asistía cada año inviablemente.

Ese continuo desprecio hacia su obra le hizo adoptar una actitud de total indiferencia hacia su obra terminada, hasta tal punto que muchas veces, al terminar sus cuadros, los dejaba abandonados en el mismo lugar donde los había realizado.

Sólo poco después de su muerte, acaecida en el año 1906, cuando los alemanes admitieron en el Museo de Arte Moderno de Berlín los cuadros que había legado a sus familiares y descendientes, los franceses comenzaron a interesarse por su obra y los coleccionistas iniciaron la adquisición de sus lienzos a precios elevadísimos, convencidos ya de la extraordinaria personalidad de su pintura. ■ **ESTEBAN ARRIAGA**

## FILATELIA

### En junio, sólo dos sellos

Con la nueva programación resulta que en el mes de junio únicamente aparecen dos sellos: uno el día 27, dedicado a Hellen Keller, esa mujer minusválida, pero que ello no fue óbice para desarrollar una gran actividad. Se trata de un sello de 19 pesetas, y da la casualidad que en ese mismo día, los Estados Unidos le dedicaron un efecto de 13 centavos. El otro sello salió al día siguiente, el 28, y es el referente al Día del Sello, con valor de ocho pesetas. Del primero, la tirada es de ocho millones de ejemplares, y del segundo, quince millones. Este sello se emitió el mismo día que en Barcelona se inauguró la Exposición Filatélica Nacional.

Damos hoy las reproducciones de los enteros postales que se han hecho como propaganda de Espamer 80 y de los cuales dimos la oportuna referencia en crónica del mes pasado. Digamos de nuevo que llevan una carta geográfica o Portulato del Mediterráneo de Mateo Prunes y la carta de Juan de la Cosa, el primer mapa que se hizo de América. Como hubo la poca previsión de sólo hacer un millón de juegos de estos dos enteros postales, en dos días se vendió toda la tirada.

También en junio y en el día 12 salió el entero postal relativo a Logroño, es de cinco pesetas, con una tirada que en el último momento se ha decidido aumentar a la vista de lo pasado con los dos antes mencionados.

### BUENOS AIRES 80

Con este nombre tendrá lugar, entre el 24 de octubre al 2 de noviembre, en la capital de la República Argentina, una exposición internacional de filatelia, dentro

del marco de las conmemoraciones del IV centenario de la fundación de Buenos Aires por Juan de Garay, burgalés de nacimiento. Entre los sellos hechos en relación con esta efeméride hay una hoja bloque que contiene cuatro sellos, con el mismo dibujo y en los que figura una carabela magallánica. El nominal de cada sello es de 400 + 400 pesos y en los márgenes de la hoja bloque va el primer sello que hubo en el mundo, el un penique negro de Gran Bretaña, más un ejemplar de la serie "barquitos", de Buenos Aires, y un sello de los de la provincia de Corrientes, más el escudo nobiliario de Juan de Garay.

### LA CONSTRUCCION NAVAL DE ITALIA

De nuevo, las Poste e Telecomunicazioni de Italia hacen una hoja bloque dedicada a la construcción naval y es a base de cuatro sellos, todos de 170 liras, en donde figuran, respectivamente: la fragata "Cosmos" (1864-1879), el acorazado "Dandolo" (1878-1928), el submarino "Carlo Fecia di Cossato" (construido en 1977 y actualmente en servicio) y el buque de carga y pasaje "Deledda" (construido en 1978 y, por lo tanto, en servicio activo).

### EL ALMIRANTE LORD DE SAUMAREZ

Esta personalidad, el segundo del almirante Nelson en la batalla del Nilo, figura en sello de 13,5 peniques editado por la isla de Guernesey y componiendo con otro de 10 peniques la serie Europa 80, de dicha administración postal.

### LA DEFENSA DEL MEDIO AMBIENTE

Se ha celebrado el XIV simposio internacional de percepción remota del ambiente y Costa Rica le ha dedicado una pareja de 2,10 y cinco colones, en donde figuran reproducidas sendas fotografías aéreas de Puerto Limón y el golfo de Nicoya.



### PUERTOS DE NUEVA ZELANDA

Una serie formada por los valores de: 25, 30, 35 y 50 centavos, llevan vistas aéreas de los puertos de: Auckland, Wellington, Lyttelton y Port Chalmers. Un dato curioso de esta serie es que se ha fabricado en España por la firma Heracio Fournier, S. A., de Vitoria, que tiene un amplio contrato con el Gobierno neozelandés para la estampación de los sellos del correo.

### SETENTA AÑOS DE SERVICIOS

La República Democrática Alemana, al cumplirse el setenta aniversario de la línea de navegación entre los puertos de Sasnitz y Trelleborg, ha hecho dos sellos que entre si llevan una viñeta y que son de 20 y 35 pfennig, figurando en uno el buque de carga y pasaje "Rostok" y en el otro el "Rüigen", debiendo indicarse que estos buques llevan unas vías a fin de recibir en sus bodegas trenes enteros. ■ **LUIS M. LORENTE**

## Concursos de fotografía, pintura, modelismo y dibujos infantiles

La Comisión Nacional del Día del Mar ha convocado concursos de fotografía, pintura, modelismo naval y dibujos infantiles, bajo la dirección técnica de la Liga Naval. Las bases de los referidos concursos son las siguientes:

### FOTOGRAFIA

1. A este concurso podrán presentarse todos los fotógrafos españoles, aficionados, con un máximo de tres obras por autor, en blanco y negro.
2. El tema de las obras ha de referirse necesariamente a los asuntos marítimos en su más amplia gama.
3. El formato de las obras será de 30 x 40 cm.
4. Las obras participantes no habrán sido expuestas en ninguna otra exposición o concurso. En tal sentido, la Liga Naval Española se reserva el derecho de solicitar los negativos de las obras premiadas, quedando éstas, en cualquier caso, en propiedad de dicho organismo.
5. Se establecen estos premios: Primero, 50.000 pesetas; segundo,

30.000 pesetas, y tercero, 20.000 pesetas.

6. El Jurado estará compuesto por dos miembros de la Comisión Nacional del Día del Mar, dos de la Liga Naval y un profesional de la fotografía.
7. Los premios no podrán ser declarados desiertos, si bien no podrá recaer más de un premio en un mismo autor.
8. Las obras participantes deberán enviarse bajo lema a la sede de la Liga Naval Española, Mayor, 16, Madrid-13, antes del día 31 de agosto de 1980, acompañando un sobre cerrado en el que se hará constar el lema, número y título de las obras presentadas, nombre, domicilio y teléfono.

### PINTURA

1. A este concurso podrán presentarse todos los artistas que lo deseen, con no más de una obra pictórica.

2. Las obras que se presenten no habrán sido expuestas en ninguna otra exposición o concurso.

3. El tema de las obras ha de referirse concretamente a los asuntos marítimos en su más amplia gama.

4. Los premios para este concurso son:

Primero, 75.000 pesetas; segundo, 50.000 pesetas, y tercero, 25.000 pesetas.

El Jurado estará compuesto por dos miembros de la Comisión Nacional del Día del Mar, dos de la Liga Naval y un pintor.

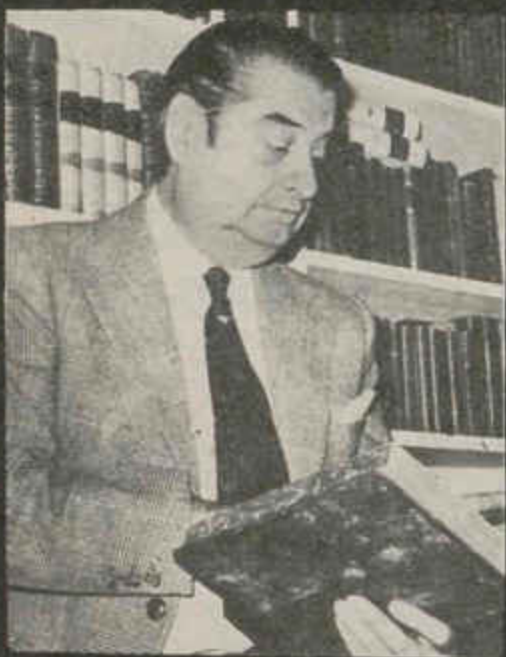
Las obras que se deseen presentar han de estar antes del 31 de agosto del presente año en el lugar que la Liga Naval Española informará a cada uno de los concursantes que quieran participar.

### MODELISMO NAVAL

La Comisión Nacional del Día del Mar organiza una exposición-concurso de mo-

(Pasa a la pág. siguiente)





Por  
**NESTOR  
LUJAN**

## LAS ALMEJAS

La succulenta almeja es un molusco venéreo, del género *Tapes*, del cual hay varios subgéneros. La palabra almeja es de origen desconocido y es posible que venga del latín "amigdula", almendra, por su forma. Entonces procederían de esta raíz no sólo la palabra castellana, sino la gallega y la portuguesa, que son, respectivamente, ameixoas y ameijoa. La palabra catalana "cloïssa" deriva del verbo catalán "cloure", que significa cerrar. En cuanto a la famosa "palourde" —aunque en Francia también se le llama "clovisse"— procede del latín vulgar "pelorida", que daba el nombre a diversas clases de moluscos.

Dice un refrán gallego "que año de almejas es año de quejas" e ignoro por qué. Tengo a este refrán por muy antiguo y creo que al precio que hoy está la almeja, pocas quejas pueden formular los países marisqueros cuando hay abundancia de ellas. Las almejas son un aperitivo clásico en España, ya sean las almejas enlatadas, que se toman con zumo de limón o se acompañan con alguna salsa en la que no falta la pizca de pimentón, o bien de almejas servidas en una cazuelita a la marinera, que es receta antigua y acreditada. Liga la almeja perfectamente con los aperitivos amargos, con los vinos y las cervezas, y tiene un profundo sabor a mar que la hace ser codiciada por todos los verdade-

ros aficionados al mar y a su prodigiosa fauna. La fama de la almeja como aperitivo está acreditada en la literatura. Me viene a mentes ahora una escena del teatro clásico de la obra de Lope de Vega "El amigo hasta la muerte". Se encuentra Guzmán con su don Bernardo en la cárcel y explica el motivo de su prisión:

**"De cierta pescadora que sin lumbre  
En la torre de Sestao me esperaba  
Cené y brindé por tu salud contento  
Incitado de almejas temerarias".**

Recuerdo haber leído que en Galicia, durante el siglo XV, eran tan abundantes las almejas y otros mariscos que se podían coger en las rías durante la baja mar y con ellas se cargaban muchas carabelas de Portugal y de otras partes. Hoy es la almeja muy cara, delicada y de mucha más difícil pesca. Pero ello no basta para que un vermut con almejas sea la petición que más a menudo acude a los labios de un español cuando se sienta a tomar su aperitivo.

Pero la almeja no es sólo una carísima tapa de aperitivo; es, asimismo, una succulenta primera materia, muy principal de varios platos, entre los que destacan las almejas a la marinera y los arroces, ya sean simplemente de almejas como se hace en Galicia, ya como

acompañamiento a los caldosos arroces de pescado catalanes o la paella valenciana.

Las almejas a la marinera, que son, si no me equivoco, un plato de origen vasco, se hacen con ajo, perejil y pimienta negra. José del Castillo, en su "Manual de cocina vasca", explica así la confección del plato: "Previamente se pican muy fino el ajo y el perejil. Se coloca al fuego una cazuela de barro con aceite; una vez caliente se le añade el ajo y, cuando se haya dorado, la harina. Al minuto, aproximadamente, se agregan las almejas y se revuelve con una cuchara durante unos minutos, vertiendo el agua a continuación. Abiertas ya las almejas, se espolvorean con la pimienta negra y el perejil y se sirven".

El arroz de almejas gallego lo cuenta puntualmente la condesa de Pardo Bazán en su libro "La cocina clásica española", que se publicó en Madrid a comienzos de siglo: "Es lo más clásicamente nacional. Se lavan y se ponen en una cacerola a abrir a la lumbre; en otra cacerola se cuece en aceite cebolla picada y, si se quiere, tomate. Se tendrá el arroz medio cocido, con sal y agua, doble cantidad de agua algo salada que de arroz; se añade luego el arroz al aceite y la cebolla, y se incorporan las almejas con el agua que soltaron. Cuando se ve que está a punto, se sirve". ■

### Concursos

(Viene de la página anterior)

delismo naval, que se celebrará en la fecha y en los locales que oportunamente se anunciarán, con arreglo a las siguientes bases:

1. Podrán concurrir a esta exposición todas las personas físicas que lo soliciten con los modelos que deseen. De acuerdo con el número de expositores, se limitarán los modelos a exponer, que serán señalados por el expositor. De la misma manera que si es mayor el número de modelos que los que tienen cabida en los locales designados para la exposición.

2. Se constituirá un Comité de Admisión, que lo formarán tres técnicos del Museo Naval y un representante de la Liga Naval, para aceptar los modelos a exponer, los cuales han de reunir una calidad mínima.

3. El embalaje, transporte y seguro, así como la retirada de los mismos, serán por cuenta del expositor.

4. La entidad organizadora tomará a su cargo la custodia de los modelos una vez depositados en la sala y en el sitio asignado.

5. Los modelos figurarán con el nombre de la embarcación representada, y, a continuación, el lema del expositor, que a su vez entregará en un sobre cerrado, donde figurará el nombre, el lema y su dirección y número de teléfono si lo tiene.

6. El concurso será dotado de los siguientes premios:

Primero, 75.000 pesetas; segundo, 50.000 pesetas; tercero, 30.000 pesetas, y cuarto, 20.000 pesetas.

7. Los modelos se enviarán a la dirección y fecha que oportunamente se anunciará, si bien antes de dicha fecha deberán enviar los concursantes relación del modelo o modelos que quieran exponer, especificando el tipo de embarcación, dimensiones de eslora y manga de arboladura. Una vez recibida esta relación en la Liga Naval, se autorizará a participar en dicho concurso.

8. El Jurado estará compuesto por tres

técnicos del Museo Naval, dos miembros de la Comisión Nacional del Día del Mar y uno de la Liga Naval, actuando de presidente el director de dicho Museo Naval. Los fallos de este Jurado son irrevocables.

### DIBUJOS INFANTILES

1. El tema será la mar y todo lo marítimo en general.

2. Podrán participar en este concurso los niños y niñas de hasta catorce años de edad inclusive.

3. Técnica y procedimientos libres.

4. El tamaño de los dibujos será de 30 x 45 cm.

5. Los originales se presentarán pegados sobre cartón o cartulina de medidas no superiores a 35 x 50 cm., y en cuyo reverso deberán constar los siguientes datos del autor:

— Nombre y apellidos.

— Edad.

— Dirección completa y número de teléfono.

Los originales se entregarán, sin enmarcar, en las oficinas de la Liga Naval Española. Mayor, 16, primer piso. Madrid-13, antes del 31 de agosto, en la forma expuesta anteriormente.

Un Jurado nombrado al efecto seleccionará entre los recibidos los que estime debidamente ser incluidos para exponer.

Con las obras seleccionadas se celebrará una exposición en lugar y fecha que se anunciará oportunamente.

Entre ellos se concederán tres premios, que consistirán en:

1.º Tres pasajes ida y vuelta en barco a Canarias y 30.000 pesetas en metálico para gastos.

2.º Tres pasajes ida y vuelta en barco a Palma de Mallorca y 20.000 pesetas en metálico para gastos.

3.º Tres billetes de tren ida y vuelta a un puerto de mar si el premiado es de una provincia del interior, o viaje a una capital del interior si el premiado es de un puerto de mar. ■



## MODELISMO NAVAL

### El "Victory" de Phillip Hawkins

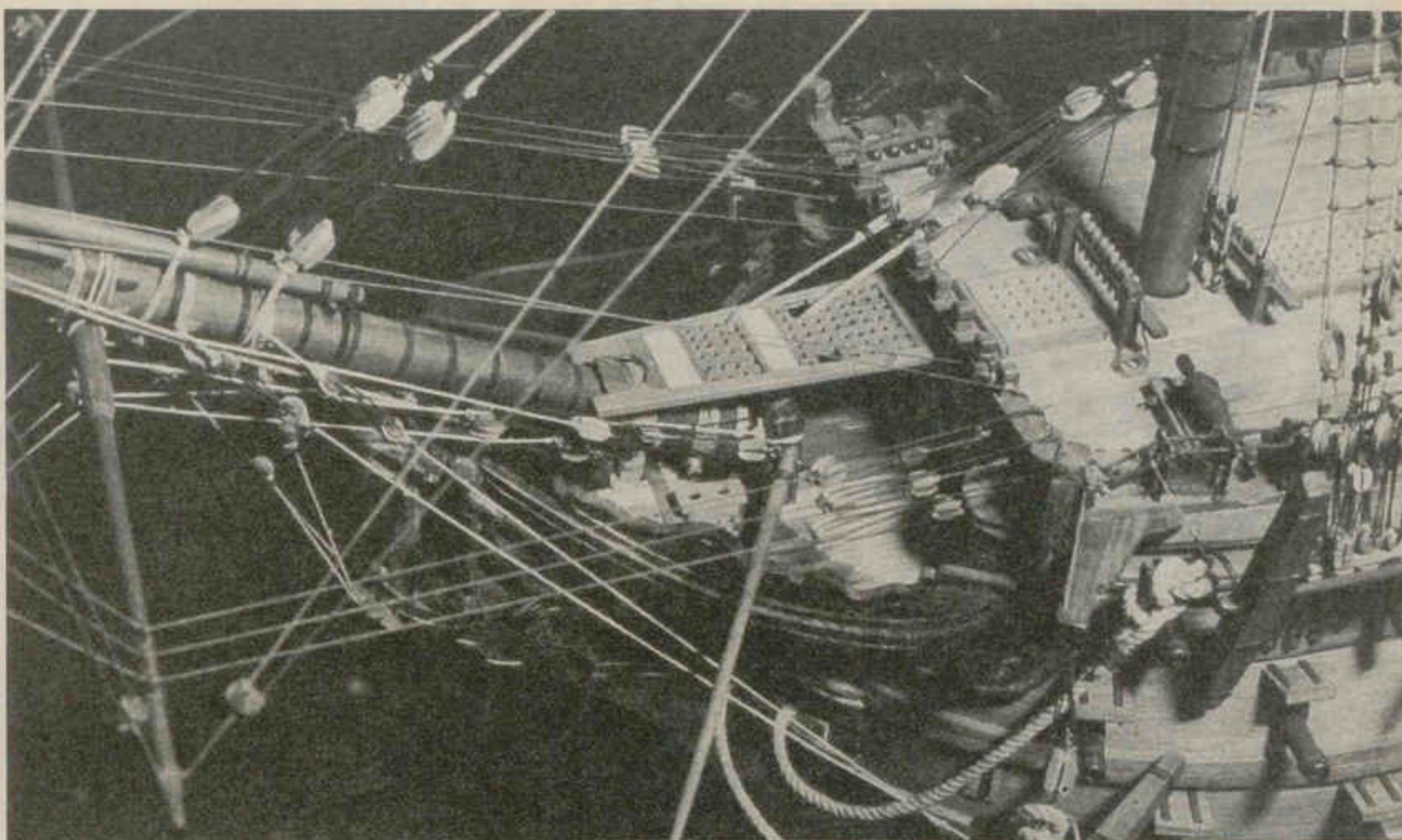
Breve crónica del barco original.  
JAVIER PASTOR QUIJADA

Entre los modelos de barcos expuestos en el Club Esplay de la Caja de Pensiones para la Vejez, de Palma de Mallorca, en la primera quincena de mayo, han figurado dos que reúnen cualidades admirables de documentación, detalle, realización y minucioso ajuste a su escala. Por añadidura se han librado de esa frialdad que suele ser propia de ciertas réplicas eminentemente técnicas. Ambos tienen la prestancia de verdaderas obras de arte. Se trata de la "Victory" como era en 1805, y de un "jacht" holandés de 1660. Su autor, Phillip Hawkins, de cuarenta y siete años, nació en Buenos Aires y tiene nacionalidad británica y, al tiempo, de EE. UU. de América. Desde hace años ha elegido Artá, de Mallorca, como lugar de residencia.

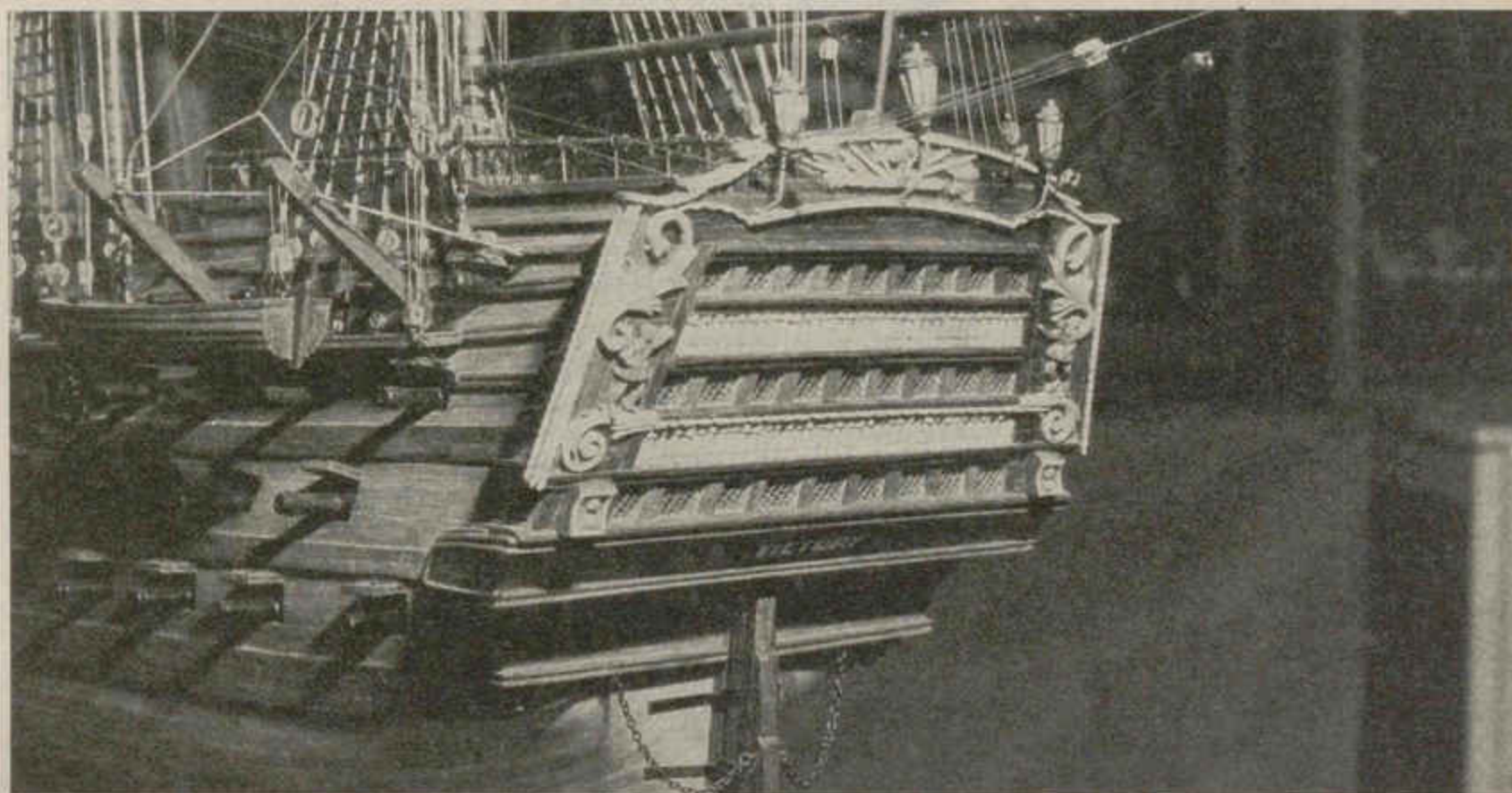
Su conexión con la mar tiene remotas e históricas vinculaciones. Dice, con sutil humor inglés, que su antepasado John Hawkins, el maestro de Drake, "molestó un poco a los españoles"... "El bisabuelo de su abuelo fue capitán de un barco negro". Aparte de estas incidencias, por cierto un tanto remotas, su única relación con la mar han sido varias travesías transatlánticas en grandes paquebotes. Después de la afición infantil a las manualidades se inició su interés hacia los barcos y construyó su primer modelo, un "Cutty Sark" hecho de madera de balsa, que mereció el honor de ser expuesto en el National Maritime Museum de Greenwich. Aunque lo que le atrae es la vela, también otras particularidades le motivan para inclinarse a un barco como tema a tratar, cual pueda ser su ornamentación esculpida, como en el caso del "jacht" holandés o en razón de su significado como hito en la historia de la navegación, como los primitivos barcos propulsados a vapor, que aún conservaban parte del sistema velico, que iniciaba su ya irreversible decadencia. Como todo artista sincero, no está satisfecho de ninguna de sus obras y dice que la mejor está por realizar. Pese a su modestia, creemos que su ya dilatada producción es digna de las más estimables valoraciones.

En un amigable cambio de impresiones hemos hablado de la afición común y de las dificultades a resolver en cada caso especial. Para Hawkins, un modelo es siempre una obra de arte, aun con imperfecciones, y ahí están como ejemplo los que hicieron los prisioneros de guerra franceses, faltos de exactitud, pero llenos de la espontaneidad y devoción de quien los hizo, desde la tristeza de su reclusión.

Considera el casco parte clave de la miniatura, los construye sobre cuadernas, procurando lograr la máxima perfección, ya que si el resultado no es satisfactorio, lo que se haga de cubierta para arriba, aunque perfecto, no dará a la obra el mérito suficiente. Le aburren los trabajos complementarios de soportes y vitrinas, pero tam-



Arranque del bauprés y vista parcial del castillo del "HMS Victory". Autor: Phillip Hawkins.



Realizada a escala 1:96, la perfección de detalle conseguida por Hawkins puede apreciarse en esta vista de la popa.

bién las peanas del "Victory" y del "jacht" son cuidadas obras de marquetería y talla.

Son tantos los barcos repetidos, del mismo origen, los que se exhiben en estos certámenes, que es obligado que surja el tema de los equipos prefabricados. ¿Cómo no estar de acuerdo? Sin dejar de tener en cuenta su mérito para la iniciación, lo lógico es esperar que acabe por perderse el interés en su práctica, una vez conocidas sus limitaciones, para entrar de lleno en la apasionante construcción total, en la que cada uno puede desarrollar sistemas y técnicas propias.

Dice este hábil artista del miniaturismo naval que se nota la falta de una agrupación eficiente, a nivel nacional, y que hay que fomentar estas muestras, no para establecer competencias ni hacer juicios de calidad, sino para que los participantes puedan mostrar sus obras y transmitir individualmente a los demás su peculiar forma de expresión, característica de toda creación personal.

#### EL "VICTORY", NAVIO DE TRES PUENTES Y CIEN CAÑONES

El barco que ha reproducido Phillip Hawkins es todo un símbolo para el pueblo inglés. Luciendo gallardamente, aunque en seco, sus dos siglos de existencia, se muestra en Portsmouth como un monumento nacional, que alguien, muy vinculado a su conservación, denominó "la abadía de Westminster de la Armada inglesa".

Habían sido ya cuatro barcos de este nombre, cuando fue construido el que nos ocupa. Había de ser el mayor de un programa de 12 navios, ordenado en 1758, que sufrió una importante demora a causa de la guerra de los Siete Años. Sus maderas estaban sazonando desde 1746. La quilla se hizo de madera de olmo, con una longitud de 45,75 metros. Las cuadernas, de roble, fueron el sostén de un forro triple, también de roble, traído de Polonia y de Rusia por debajo de la flotación y de roble

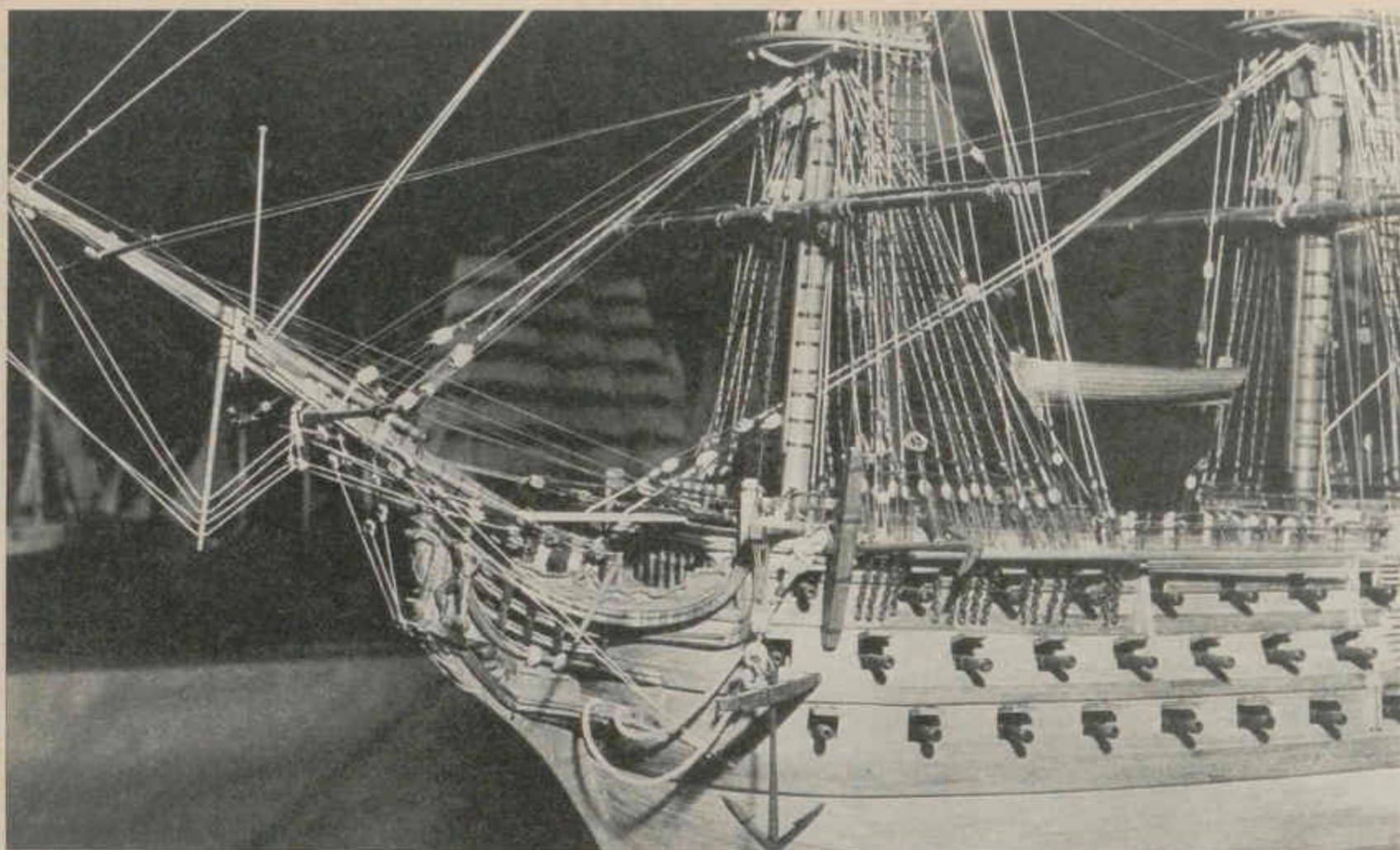
inglés en la obra muerta. La eslora, desde el mascarón hasta el yugo de popa, resultó de 67,95 metros, la manga, de 15,55, y calaba, con carga media, 7,5 m.

#### UNA DILATADA EXISTENCIA

El 7 de mayo de 1765 fue botado, casi seis años después de que fuera puesta la quilla, y luego de realizadas las que resultaron satisfactorias pruebas, quedó amarrado hasta 1771, en que la amenaza de guerra con Francia aconsejó su entrada en servicio. Se descubrió entonces que el forro había sufrido importantes daños por la acción del teredo y hubo de ser sometido a una restauración, al cabo de la cual ya no era necesaria su entrada en servicio. Cuatro años más tarde, reaparecidos los daños ocasionados por estos moluscos, se decidió forrar sus fondos con planchas de cobre, técnica que se venía experimentando para sustituir el pintado tradicional con una

(Pasa a la página siguiente)





Tanto el trabajo de forro como el detalle de los elementos de la proa, el tajamar y el bauprés, como la proporción de la jarcia, son fehacientes en esta imagen. (Fotos: JAVIER PASTOR.)

(Viene de la pág. anterior)

mezcla tóxica de azufre, blanco de plomo y sebo. Los problemas de electrólisis surgidos entre las planchas de cobre y los clavos de hierro que las fijaban condujeron a que la clavazón fuese también de cobre. El peso de este forro era de 170 toneladas y correspondía a algo más de 3.900 planchas, cada una de las cuales estaba clavada con varias docenas de clavos. Alrededor de 1778, una de las reglamentarias varadas periódicas se convirtió en gran reparación, alargándose la cubierta del castillo y modificándose instalaciones internas. Hubo necesidad de desplazar hacia popa los palos, el trinquete 60 cm., 30 cm. el mayor y 15 cm. el de mesana. Como insignia del almirante Hood, en 1792 tomó parte en el bloqueo de Tolón y en las acciones

de Bastia y San Fioranzo. En 1795 sufrió daños en arboladura y velamen en el combate de las islas Hyeres, y en 1797, en el cabo San Vicente, contra nuestra flota. En esta batalla, el comandante del "HMS Captain" fue alguien cuyo nombre quedó ligado para siempre con el "Victory": Horatio Nelson, que murió a su bordo en la batalla de Trafalgar.

En 1797, el barco tenía treinta y dos años cuando fue relegado a la función de hospital para prisioneros de guerra. Sufrió transformaciones internas y algunas de arboladura, decisivas en la historia de la vela. La principal en este sentido fue la sustitución de la entena latina del palo mesana, hasta entonces habitual, por la botavara y el pico, que habían de vestir en lo sucesivo la vela aurica o cangreja.

El historial del barco hizo reconsiderar esta decisión, que fue derogada. Reintegrado al servicio activo a principios del siglo XIX fueron retiradas las galerías salientes de la popa, que quedó convertida en una superficie totalmente acristalada. Las mesas de guarnición de trinquete y mayor fueron instaladas sobre las portas de la cubierta alta, en vez de debajo de ellas; se esculpió y colocó un nuevo mascarón y los cañones de 42 libras fueron sustituidos por otros de 32 libras. También en la pintura hubo cambios, aunque exteriormente subsistieron las franjas amarillas propias de la reglamentación de 1780. El rojo de los interiores se limitó al canto de las portas y al interior de las bocaportas, pintándose el resto de amarillo. Las reatas de cabo de los palos fueron sustituidas por aros de hierro.

Así era el barco cuando combatió en Trafalgar. Por razones obvias omitimos otros cambios, incluyendo artillería, hasta la gran reparación por los daños sufridos en esta acción, que incluyó el cambio de los forros del fondo. Asistió a la evacuación de los ejércitos de Moore de La Coruña y cumplió cinco campañas de verano en el Báltico, en la última de las cuales corrió tiempos duros y temporales que hicieron mella en su arboladura, obligando a cambiar la verga de sobremesana. Entre 1814 y 1816, el frontón de proa, tan característico hasta entonces, fue retirado, haciéndose la proa redonda hasta el nivel de la cubierta del castillo. Y las tres franjas de sus costados, hasta entonces amarillas, se redujeron a dos, pintadas ahora de blanco. A las sucesivas reformas y acondicionamientos para otras funciones que no se citan, había que añadir su vejez, únicamente aliviada con el tratamiento de cada nueva reparación. En 1903 fue abordado por el "Neptune", que con su proa de hierro perforó el casco, precisamente a nivel del punto donde había muerto Nelson. Luego de sufrir reparaciones continuó a flote hasta 1922.

La eficiente Society for Nautical Research había informado en 1921 del deficiente estado de la nave y del riesgo de que se hundiera en su fondeadero. Tenía un importante quebranto de 45 cm. en proa y 20 cm. en popa, con respecto a la horizontal. El Almirantazgo ordenó su varada en dique, gracias a la insistencia de sir Milford Haven, a quien se debe, muy especialmente, la conservación del barco para la posteridad. Murió sin ver culminado su empeño.

El barco se muestra hoy, como se sabe, tal como fue en la época de Trafalgar, pero restaurado a base de materiales actuales y de modernas técnicas. Los palos, que descansaban en su carlingas, han sido sustituidos por tubos de acero de dimensiones exactas y se mantienen mediante barras del mismo material, que atraviesan su fondo y se apoyan en el cemento de la cama, para aliviar al casco del peso de la arboladura.

Todo este trabajo de conservación se debe a la fundación Save the Victory, mantenida con donativos y la cuota de tarifa de entrada al museo que es la nave y a la venta de recuerdos, publicaciones, etc. Dicha fundación está asesorada por un comité que agrupa a miembros de la Armada, del Instituto de Arquitectos Navales y de la Society for Nautical Research, que estudian y proponen las soluciones más adecuadas para su conservación, con un nivel técnico difícilmente superable.

#### DOCUMENTACION

Los planos que tratan con más detalle el barco, más fácilmente adquiribles, son:

Colección de 17 planos, de Basil Lawis. Longitud del casco: 685 mm.

Carpeta de seis planos, de G. F. Campbell. Longitud del casco: 705 mm.

Carpeta de seis planos. Editor: Vincenzo Lusci. Eslora total: 1.051 mm.

#### BIBLIOGRAFIA

HMS Victory; Building, Restoration and Repair. Arthur Bugler.

HMS Victory; Noel C. L. Hackney. PSL.

The anatomy of Nelson's Ships. C. N. Londridge. MAP Ltd. ■ J. P. Q. (Fotos del autor.)



#### EN LA ORILLA

¡Mis barquitas marineras!  
¡Mis barquitas pescadoras!,  
habéis llegado a la orilla  
y conmigo, desde ahora,  
viviréis las añoranzas  
cuando salpiquen las olas.

También arribé a la playa,  
con vosotras no estoy sola,  
cambiaremos de trabajo,  
animando al que en la borda  
va tirando de las redes  
y al salir se decepciona.

Nosotras, desde la orilla,  
al que es dueño de las olas  
le pediremos con fe  
una pesca milagrosa. ■ JOVITA

Jovita Carrascal se ha jubilado en el Instituto. Funcionaria desde muchos años, toda una vida dedicada a esta tarea, como tantos otros hombres y mujeres que el tiempo va alejando de una institución a la que dedicaron sus afanes, no ha podido eludir la nostalgia del mar y de sus gentes y ha escrito estos versos, que presentamos al pie del cuadro, ofrenda de sus compañeros.

No tiene cabida en estas páginas el aleteo de la poesía, por-

que otras urgencias nos requieren. Pero hoy hacemos esta excepción en honor de ella; en honor de los funcionarios que sienten la vinculación estrecha con las gentes del mar; en honor de cuantos desde la costa se acercan a los muelles día a día, recordando la feliz aventura de sus años mozos.

A través de la luz de esos versos, la lágrima de despedida se irisa en un arco iris que sigue poniendo en las barcas viejas varadas en la orilla el rayo de una esperanza. ■ J. C. L.





Por FERNANDO MEDINA

## CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

Con calmas salió el mes de mayo —como ya dejamos constancia en nuestro artículo anterior— y con calmas también entró junio. Estas duraron exactamente hasta las 12Z del día 2, momento en que se iniciaron rachas atemporaladas del NW en el golfo de León y de levante en el estrecho de Gibraltar, prolongándose estas últimas por espacio de dos días más.

Volvieron las calmas nuevamente el día 4 y se extendieron prácticamente hasta el 10 inclusive.

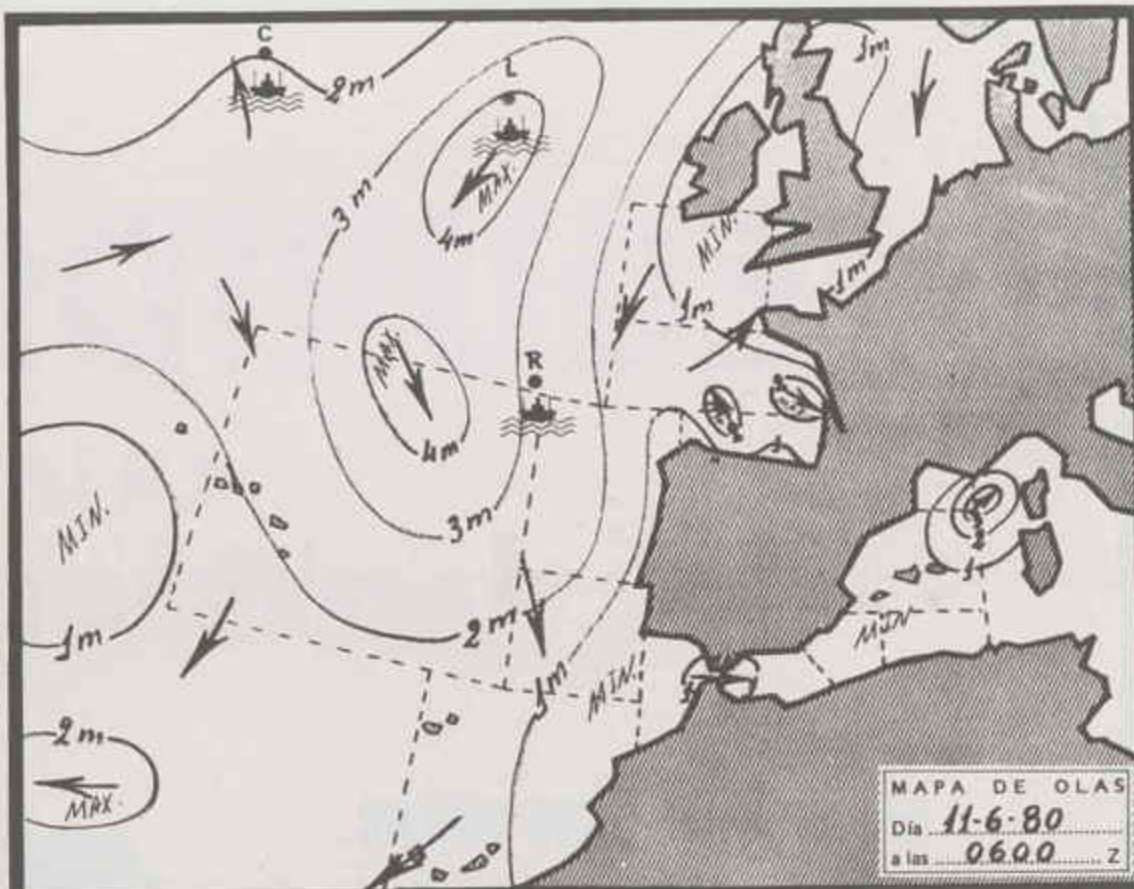
El día 11 aparecieron intervalos de temporal del NW en la mitad N de la zona marítima de Azores, los cuales levantaron mar gruesa a muy gruesa en su cuadrante NE, según apreciarán en el mapa número 1 adjunto, que es el más significativo, a nuestro juicio, de los analizados por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología en el período que reseñamos. La razón de aquéllos estaba en una depresión de 1.008 mb. que se centraba en 47N-11W y que, ya pasado el mediodía, provocaba temporal del W al NW en un radio de unas cuatrocientas millas a partir de su centro, aunque principalmente en su sector W. La fuerte marejada, por otro lado, se extendía a la mayor parte de la

mencionada zona de Azores, mitad W de la de Finisterre, extremo NW de la de San Vicente e —intermitentemente— por áreas del Cantábrico y Vizcaya. También había fuerte marejada, pero del SW, en los extremos NE de Baleares y SE de León, mientras que en las demás zonas marítimas la cosa no pasaba de áreas, más o menos dispersas, de marejada.

El 12 se registran calmas por todas nuestras zonas marítimas. El día 13, rachas atemporaladas del SW en Vizcaya, volviendo a mediar junio —en cuyo momento finalizamos este comentario por exigencias de cierre de la edición— con vientos generalmente muy encalmados.

En el capítulo de pronósticos medios para el mes de julio vean —en primer lugar— la previsión de temporales (mapa número 2), advirtiéndole que van expresados en número de días, indicando las flechas —por otro lado— la dirección dominante del viento cuando éste sopla con fuerza 7 Beaufort o más. En general, con respecto al pasado junio, decrece el número de temporales por todas las zonas. La excepción está en el extremo NW de Gran Sol, donde se prevé un incremento.

El mapa número 3 esquematiza el es-

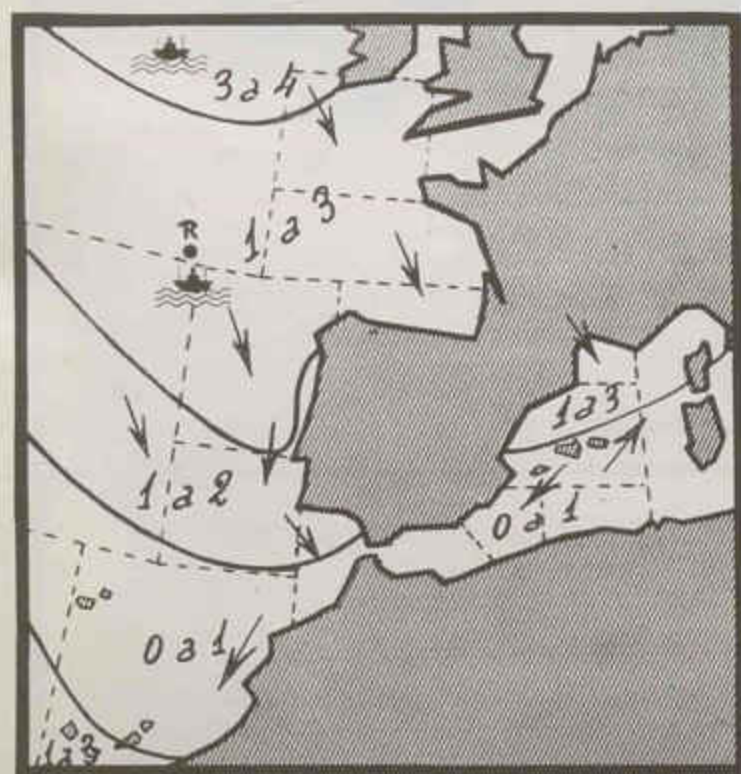


MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas, de 15 de mayo a 15 de junio, por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología. Corresponde, como observarán, a las 06 Z del pasado 11 de junio.

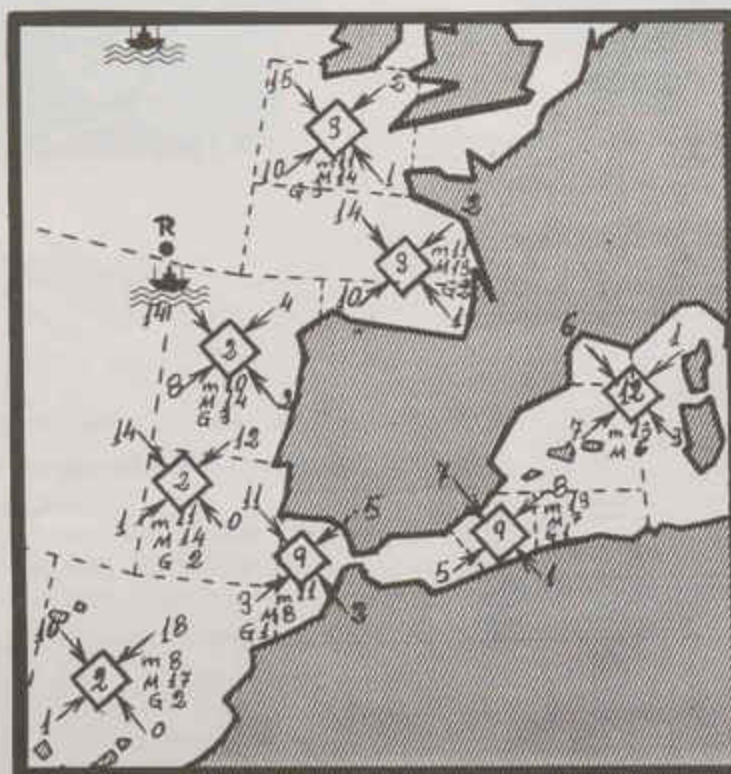
tado medio previsto del oleaje y de su dirección dominante para julio. Como siempre, las flechas que inciden en cada uno de los lados del rombo indican —en cada zona— el número de días en que la mar provendrá del correspondiente cuadrante (N a E, E a S; S a W, W a N), mientras que la cifra del centro representa el de días de mar llena. Los que al totalizar faltan en algunas zonas hasta completar los treinta y uno de que consta julio 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 marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa o más (cuatro metros en adelante), expresada por una "G". También a este respecto tiene plena validez cuanto antes decíamos con respecto a la dirección

de las olas, pero aplicado ahora —naturalmente— a la altura prevista para las mismas: que los días que faltan —al sumar— en algunas zonas hasta completar los treinta y uno de julio corresponden a oleajes confusos o intermedios.

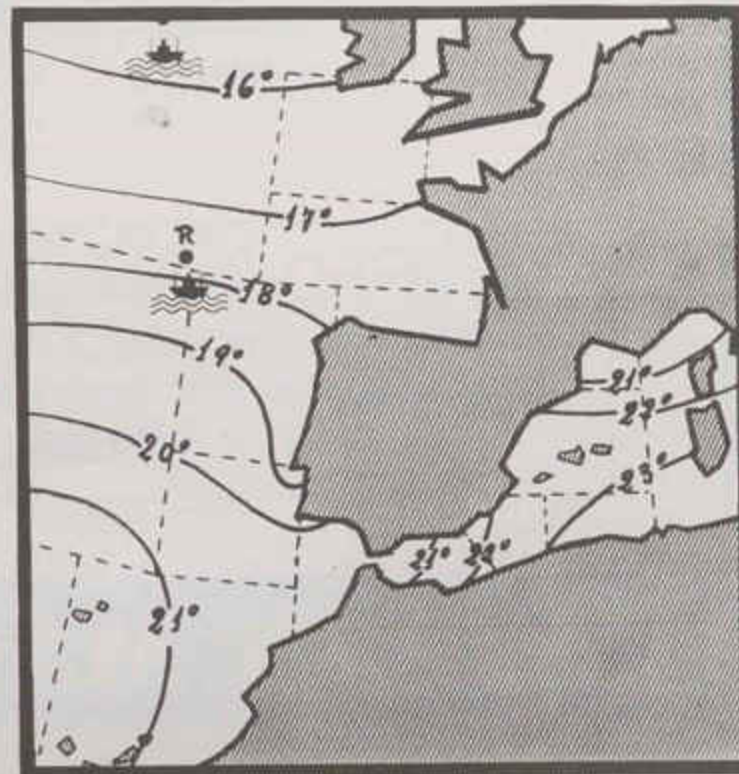
Para terminar, el mapa número 4 muestra bien claramente el reparto de la temperatura superficial media del agua del mar prevista para este mes de julio. Con respecto a junio se nota un ascenso de alrededor de dos grados centígrados por la mayor parte de las zonas marítimas. La excepción está en Canarias, donde sólo se incrementa en uno. Todo ello es totalmente normal si se tiene en cuenta que, por lo general, la temperatura superficial del agua del mar suele ser ligeramente superior a la de la masa de aire situada inmediatamente por encima. Solamente en verano —y en contadas ocasiones— puede ocurrir justamente lo contrario. ■



MAPA NUMERO 2.—Previsión de días de temporal —o rachas atemporaladas— para el mes de julio. Como siempre, 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 julio.



MAPA NUMERO 4.—Isotermas medias del agua del mar en superficie previstas para el mes de julio en curso.



# SEGURIDAD

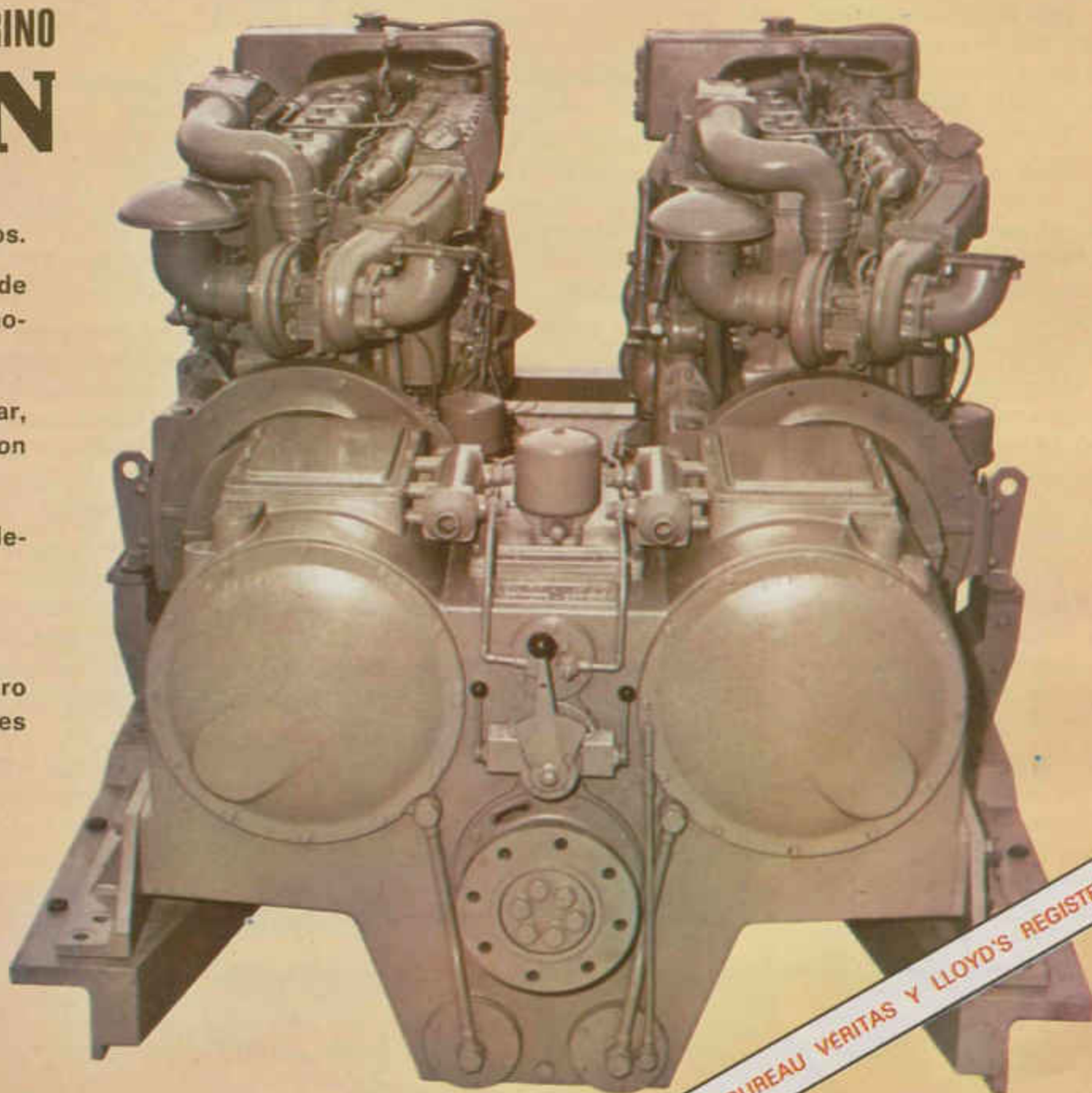
EN LA MAR

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



HOMOLOGADO POR BUREAU VERITAS Y LLOYD'S REGISTER

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

## CAFRAN MARINA

ANTONIO FRANCO

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

AGUILAS (Murcia) - España

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 .....

PAIS .....

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