

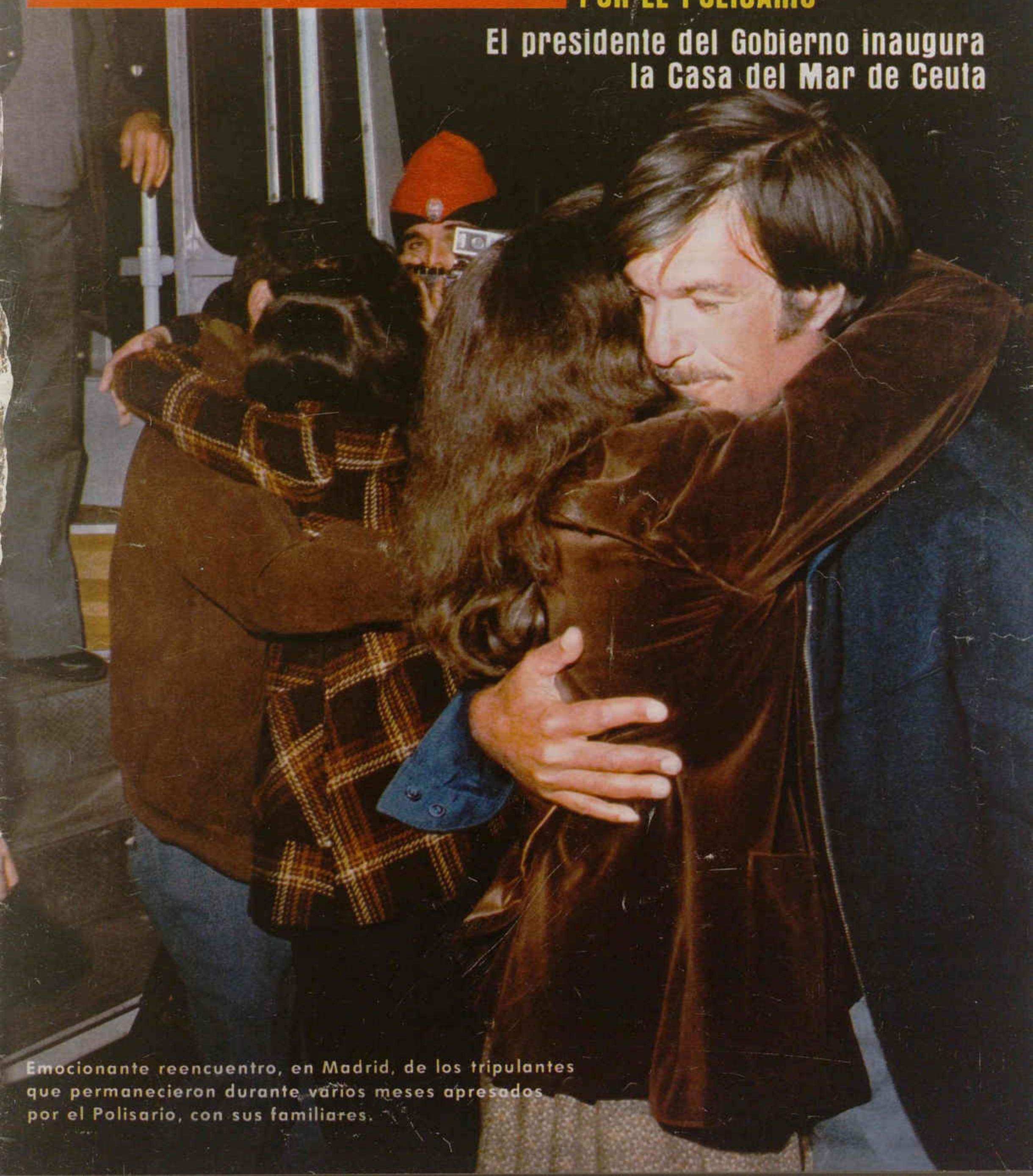
# hoja del mar

NUMEROS 182/183

AÑO XVI • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • NOVIEMBRE-DICIEMBRE 1980

LLEGADA A ESPAÑA  
DE LOS TRIPULANTES  
LIBERADOS  
POR EL POLISARIO

El presidente del Gobierno inaugura  
la Casa del Mar de Ceuta



Emocionante reencuentro, en Madrid, de los tripulantes que permanecieron durante varios meses apresados por el Polisario, con sus familiares.

**EMPRESA  
NACIONAL**

# **BAZAN**

**Más de dos siglos en construcción naval  
e industrias afines**

**CALIDAD TRADICIONAL  
IDEAS MODERNAS**

## **BUQUES de GUERRA**

Bazán. Nuestro nombre no cuenta toda la historia, puesto que es el nombre moderno de una antigua Compañía que ha estado trabajando continuamente en la construcción naval y actividades relacionadas con ella durante más de 200 años.



La actividad fundamental de Bazán es el diseño y construcción de buques de guerra, principalmente para la Armada Española, pero muchos países amigos de ultramar son testigos de nuestra reputación en este especializado campo.

Bazán también fabrica modernas armas navales, lo que nos permite ser el principal y único contratista en todos los casos.

Bazán, una respuesta apropiada a una buena política de compra.

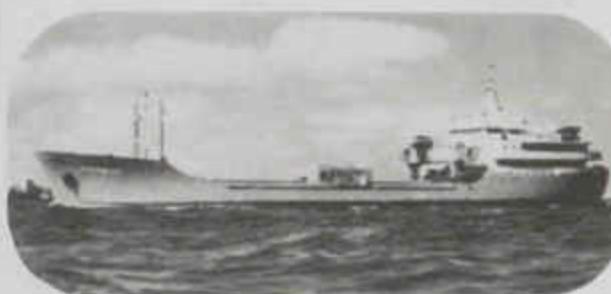


**OFICINA CENTRAL:**

CASTELLANA, 65 - MADRID-1  
TELEFONO 441 50 00 - TELEX 27480  
CABLES: BAZAN

## **BUQUES MERCANTES REPARACIONES**

Otra línea importante de nuestra actividad es la construcción de buques mercantes. Esta actividad se creó para hacer mejor uso de nuestra capacidad de producción y principalmente a causa de nuestro alto desarrollo tecnológico y nivel de calidad.



Gradas y diques para construir buques de hasta 230.000 TPM y adecuados recursos de producción.

La reparación de buques es también una línea de actividad significativa en nuestras tres Factorías. Nuestra alta capacidad en este área radica en el elevado standard impuesto por las reparaciones de buques de guerra tanto para la Marina Española como para Marinas extranjeras amigas. Los buques mercantes que preparamos se benefician de esta gran experiencia y de la alta calidad que requieren los de guerra.



**FACTORIAS EN:**

EL FERROL DEL CAUDILLO  
CARTAGENA  
SAN FERNANDO (CADIZ)

## **MOTORES Y TURBINAS**

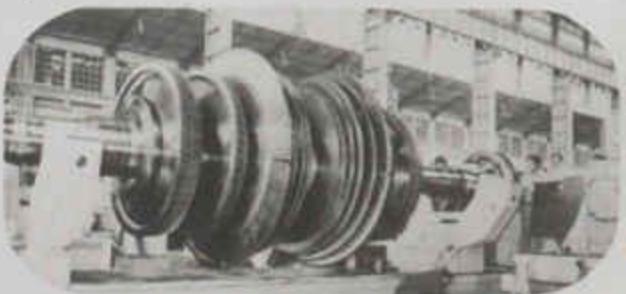
En 1942 la Factoría de Cartagena comenzó la fabricación de motores diesel Krupp y Sulzer. En la actualidad la actividad está concentrada principalmente en la producción de motores MAN y MTU y engranajes reductores Renk.

La capacidad de producción actual es de



250.000 BHP/año. Debido a los requerimientos de los trabajos para la Armada, la fabricación de turbinas de vapor se inició en la Factoría de El Ferrol en 1910, bajo licencia Parson. Actualmente, y debido a las nuevas, tendencias en el mercado de turbinas para propulsión naval y para instalaciones terrestres, Bazán mantiene cooperación técnica y licencias con Westinghouse, Kawasaki, Mitsubishi, Kraftwerk Unión, General Electric y Foster Wheeler.

Bazán está entrando también en el campo de las turbinas de gas para uso naval y terrestre.



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.

Secretarias de Redacción: Juanita Morillo González y Charo S. Harringuey.

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

Lamo de Espinosa prepara un programa de política pesquera a medio y largo plazo

## Llamamiento a la autodisciplina del sector

En su primera intervención pública referida al sector pesquero, desde que asumió las competencias de la Pesca, el ministro de Agricultura, que ahora lleva unido a su título éste de la Pesca, ha hecho un llamamiento a la autodisciplina del sector pesquero, "que debe aceptar plenamente las fórmulas impuestas y reconocidas internacionalmente, así como un rigor administrativo necesario en las actuales circunstancias". Para el señor Lamo de Espinosa, que prepara con la Subsecretaría correspondiente un programa de clarificación del sector, los objetivos perseguidos con esta autodisciplina que pide no son otros que la ordenación de una actividad básica para la economía del país y generadora de puestos de trabajo.

El señor Lamo de Espinosa, que habla con ocasión de la apertura de la II Reunión Extraordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), celebrada en Madrid, donde tiene su sede, recordó que el sector pesquero se enfrenta en estos últimos años con importantes mutaciones como consecuencia de las variaciones experimentadas en la propiedad de los caladeros y de la necesidad de la preservación de las especies marinas mediante una protección que asegure la viabilidad pesquera para generaciones futuras. En este contexto hay que enmarcar el rigor que el Ministerio está imprimiendo a la vigilancia y control de la actividad pesquera en nuestros propios caladeros y en los ajenos, donde la flota española faena acogida a acuerdos bilaterales cuyas cláusulas no siempre se respetan. De ahí las sanciones impuestas recientemente a diversos pesqueros que faenan ilegalmente en aguas prohibidas del Sahara, la inmovilización de algunos de ellos en Las Palmas por la reiteración en la infracción, la retirada de artes ilegales de los barcos que faenan en el Mediterráneo y la inspección sistemática que se hace en los puertos del Sur a bordo de los buques que faenan en el caladero marroquí.

### HACIA UN PROGRAMA CLARO

El señor Lamo de Espinosa, en el discurso que comentamos, insistió en los cambios profundos registrados en los últimos años tras la ampliación a las 200 millas de las aguas jurisdiccionales de la mayor parte de los países con riquezas piscícolas y afirmó que nos encontramos ante la necesidad absoluta de poner en marcha una clara política pesquera a medio y largo plazo que pueda asegurar el futuro del sector. Esta clarificación, según el ministro, vendrá dada tras la culminación de las negociaciones en curso con los países vecinos, especialmente la CEE, Marruecos y Portugal. Es de esperar, pues, que una vez concluidas estas negociaciones, que fijarán los planes de pesca para 1981 en los caladeros más tradicionales de la flota española fuera de nuestras propias aguas, el Ministerio aborde el programa anunciado por el señor Lamo de Espinosa, programa que ha de contar con las coordenadas actuales del sector pesquero. "La inmovilidad de cualquiera de los agentes que forman parte de esa actividad —dijo el señor Lamo— es una política escasamente realista y sus resultados no podrán ser nunca positivos".

En definitiva, para el señor Lamo es obvio que la situación actual va a obligar a la Administración y al sector a adoptar una serie de medidas tendentes a mejorar y poner a punto nuestras estructuras, ya que, a juicio del señor Lamo, esta es la única vía capaz de conseguir un sector sano competitivo y dispuesto a hacer frente al nuevo concepto que de las pesquerías existe en el mundo. "Todo ello

● **Rigor administrativo, firmeza en la preservación de las especies, estudios científicos y estadísticos, mejora de las estructuras comerciales y saneamiento de la actividad pesquera, bases del programa en elaboración**



## ESPAÑA PODRÍA REDUCIR LAS IMPORTACIONES DE PESCADO COMUNITARIO

Un día después de concluida la primera ronda de conversaciones con la CEE para el establecimiento del Plan de Pesca 1981 para la flota española en aguas comunitarias, visitó Madrid el presidente de la Comisión del Mercado Común, Lorenzo Natali, quien fue recibido por el presidente del Gobierno y el ministro de Agricultura y Pesca, entre otros ministros. El señor Lamo de Espinosa aprovechó la ocasión para recordar al señor Natali la postura española en relación con la pesca en aguas de la CEE y la posibilidad de que la Administración española reduzca drásticamente las importaciones de pescado comunitario que, en los últimos tres años han registrado un incremento del 1.000 por 100. La eventualidad de una reducción en las licencias a barcos españoles, así como de los TAC (capturas autorizadas) de las especies pescadas por los españoles, puede llevar emparejada una reducción de las importaciones de pescado, especialmente de aquellas especies que se capturan con mallas inferiores a los 80 milímetros y que se prohíben pescar a nuestra flota, en orden a la preservación de los caladeros. En nuestra foto, un momento de la entrevista celebrada por los señores Lamo de Espinosa y Natali en la sede del Ministerio de Agricultura y Pesca.

son palabras del ministro —no se puede conseguir sin que el sector sea responsable y consciente de que el conjunto del sistema económico se ha visto profundamente alterado por una crisis energética, que debe ser aceptada como denominador común frente a cualquier política a medio plazo que se quiera llevar a cabo, y ello lleva emparejada la reconsideración de la competitividad, por vías no artificiales y siempre dentro de los nuevos esquemas".

### UBICACIÓN DEFINITIVA

Las palabras del señor ministro son lo suficientemente claras como para esperar, en breve fecha, el anuncio de un programa coherente que sane el sector pesquero y acabe con ciertas situaciones que han mantenido una actividad artificialmente estimulada. Cabe aquí incluir el propósito anunciado por el Gobierno de poner fin, progresivamente, a la política

(Sigue en la pg. siguiente)

## ACTIVIDADES DE LA SUBSECRETARIA DE PESCA

Según datos suministrados por la Subsecretaría de Pesca del Ministerio de Agricultura y Pesca, las actividades más señaladas que se han registrado en este sector últimamente han sido las siguientes:

● **Prohibición de la pesca con can para el marisqueo y posterior autorización provisional del arte llamado "raño", que va incorporado a la vara.** Tal autorización se ha dispuesto en espera de los informes científicos de los biólogos.

● **Despliegue de una ofensiva diplomática** cerca de los países comunitarios de cara a las negociaciones que se han desarrollado los días 11 y 21 en Bruselas cara al establecimiento del Plan de Pesca para 1981. En esta ofensiva han intervenido el propio ministro, Lamo de Espinosa, que visitó Londres; el subsecretario, Miguel de Aldasoro; el director general, Gonzalo Vázquez; el subdirector general de Relaciones Internacionales, Juan Prat, y el consejero legal, José Luis Meseguer.

● **Negociaciones pesqueras con Portugal.** Se desplazó a Lisboa el director general de Pesca, Gonzalo Vázquez, acompañado de José Luis Meseguer. Las autoridades portuguesas anunciaron su intención de reducir drásticamente las licencias pesqueras. Se llegó al acuerdo de proseguir las conversaciones en Madrid con la visita del nuevo ministro de Agricultura y Pesca luso a su colega español, señor Lamo de Espinosa.

● **Negociaciones con Marruecos,** a partir del 17 de noviembre, para establecer un acuerdo que sustituya al provisional vigente y cuya expiración está prevista para finales de enero de 1981.

## Estados Unidos reasigna la cuota de calamar para la flota española

Como consecuencia de las gestiones realizadas en su día por el presidente del Gobierno español, Adolfo Suárez, el Gobierno de los Estados Unidos ha reasignado una cuota de cinco mil toneladas de calamar para la flota española que faena tradicionalmente en sus aguas. Esta cuota viene a agregarse a las 6.831 toneladas que se asignaron a España a principios del año pesquero norteamericano, que comprende el período marzo-marzo, con lo cual el total de capturas de calamar en dicho período que podrá realizar la flota española será de 11.831 toneladas, es decir, prácticamente lo que anhelaba el sector. Asimismo, las autoridades norteamericanas han decidido asignar a España otras 5.431 toneladas de pata, que se añaden a las 4.400 concedidas a principios del año, cubriendose, por lo tanto, la totalidad de las 10 mil toneladas que el sector especializado en la captura de esta especie confiaba obtener durante el presente año. Dato de interés es que las citadas cifras suponen el mayor porcentaje de pesca

de pata y calamar que los Estados Unidos han concedido hasta ahora a un país tercero.

Según fuentes de la Subsecretaría de Pesca, las gestiones del presidente Suárez cuando visitó oficialmente los Estados Unidos el pasado año han sido decisivas a la hora de la asignación de las nuevas cuotas. Asimismo, hay que tener en cuenta la estrecha colaboración existente entre las Administraciones de ambos países y la cooperación que se lleva a cabo a nivel privado. Estados Unidos se está beneficiando últimamente de una completa asistencia técnica por parte española dentro del sector de la comercialización y tratamiento de la pata y el calamar con destino a su exportación. El buen funcionamiento de esta colaboración ha sido un incentivo más a la hora de distribuir a terceros países las cuotas de pesca de las citadas especies, que son muy solicitadas en España, cuyo mercado de pata y calamar está considerado como uno de los más importantes del mundo en el panorama pesquero internacional.

## Madrid

## España y Marruecos estudian el acuerdo pesquero a largo plazo

MADRID.—Marruecos y España han convenido en la necesidad de llegar a un acuerdo de cooperación pesquera a largo plazo, según informa la Subsecretaría de Pesca del Ministerio de Agricultura y Pesca.

Según ésta, éstos han sido los términos en que se ha profundizado durante las conversaciones técnicas, celebradas por delegaciones de los dos países en la Subsecretaría de Pesca del Ministerio de Agricultura y Pesca.

Las conversaciones han concluido con la firma de un acta en la que se recogen las posturas mantenidas por cada una de las dos partes de acuerdo con un orden del día previamente establecido, así como los puntos de coincidencia registrado, y que se

refieren, sustancialmente, a las competencias de la futura Comisión Mixta que habrá de crearse para el seguimiento del acuerdo, a la formación profesional y a la investigación científica, todo ello dentro del principio convenido de dar un marco estable a largo plazo a la cooperación en materia de pesca.

Las diferencias mantenidas en el curso de las conversaciones, según las mismas fuentes, se refieren a los capítulos de la cooperación económica y financiera y a las condiciones técnicas, entre ellas, las características de las artes.

Está prevista una nueva ronda de conversaciones para concluir el acuerdo antes de que expire el transitorio que está actualmente en vigor, el 31 de enero del año próximo.

## Pesquero aprehendido en Irlanda

### ● En lo que va de año se han pagado 382 millones en fianzas.

LA CORUÑA.—Las autoridades irlandesas impondrán al pesquero coruñés "Adelino Bríon", capturado en aguas del Gran Sol, una fianza de 119.000 libras irlandesas, equivalentes a unos 18,5 millones de pesetas, según comunicó al armador del barco su representante legal en Irlanda.

Desde primeros de año han sido apresados por las autoridades irlandesas 24 barcos coruñeses, y sus armadores han depositado un total de 382 millones de pesetas en fianzas.

El total de barcos con base en La Coruña apresados desde principios de 1979 se eleva a 42, con un depósito en fianzas de 545 millones de pesetas.

Los armadores de Vigo, por su parte,

depositaron en este mismo período una cantidad superior a los 300 millones de pesetas en concepto de fianzas por los diversos apresamientos de sus barcos.

Según el gerente de la Asociación Coruñesa de Armadores de Buques de Pesca, señor Pérez de la Cruz, la tendencia a la baja de la peseta aumenta el coste de las fianzas y la acumulación de intereses "plantea un grave problema que gravita sobre nuestra industria pesquera".

"El problema —afirmó— procede de la escasez de licencias, ya que para 420 barcos del Gran Sol existentes entre Ondarroa, Pasajes, La Coruña y Vigo hay solamente 168 licencias".

## Llamamiento al sector

(Viene de la pág. anterior)

de subvenciones que tanto en agricultura como en pesca se ha mantenido hasta ahora para hacer el precio del gasóleo más asequible, aunque muy por debajo de su valor real. Habrá que pensar, en consecuencia, en una reordenación sustancial del sector que implique no sólo la desaparición de los sectores más ruinosos, sino la aparición de mejores estructuras comerciales y, lo que será más importante, la revitalización de nuestro propio caladero nacional, en el que debe encontrarse la mejor fuente de recursos propios de proteínas marítimas. Todo ello en base a estudios científicos rigurosos que irán acompañados de otros de tipo económico y estadístico. No deja de ser interesante la alusión hecha por el señor Lamo de Espinosa, en el mismo discurso a que nos hemos referido, pronunciado en la reunión extraordinaria del ICCAT, a la necesidad de poner en marcha una buena organización de los servicios estadísticos como ayuda básica de la economía pesquera. El impulso a la estadística, unido a los estudios científicos que en nuestro país están conociendo ya una notable mejora gracias a la renovada actividad del Instituto Oceanográfico, van a servir de base a la elaboración del programa de política pesquera que sólo está a la espera de las conclusiones de las negociaciones con la CEE, Portugal y Marruecos para su estudio definitivo por el Consejo de Ministros. La pesca, a lo que se ve, ha encontrado, finalmente, después de pasar por Comercio y Transportes, su final y más adecuada ubicación dentro de un Departamento que tiene prácticamente la responsabilidad de los problemas alimentarios. ■ MANUEL CRUZ.

Lázaro Rosa, en la Segunda Semana de Estudios Pesqueros

## "Los cultivos marinos son un complemento de la pesca"

MADRID.— Los cultivos marinos no son una alternativa de la pesca, sino un complemento a ésta, ya que cada uno tiene su campo delimitado, dijo Lázaro Rosa, presidente del FROM (Fondo de Regulación y Ordenación de Cultivos Marinos), en la sesión de clausura de la II Semana de Estudios Pesqueros.

La conferencia de clausura estuvo a cargo del presidente del FROM y del director del Instituto Español de Oceanografía, Miguel Oliver, quienes, alternándose, expusieron el tema "Presente y futuro de los cultivos marinos en España y su financiación".

Los ponentes indicaron que hay tres formas de financiación de los cultivos marinos: regional, crédito social pesquero y FROM. Asimismo, señalaron que en la década de los 80 se producirá la explosión de los cultivos marinos y que gracias a ella se conseguirán proteínas derivadas del mar, atendiendo a los principios de no contaminación, bajo precio y ahorro de energía.

El subsecretario de Pesca, Miguel Aldasoro, en nombre del ministro de Agricultura y Pesca, presidió la clausura de la II Semana de Estudios Pesqueros, organizada por el Crédito Social Pesquero.

Aldasoro anunció la creación de un comité en el que estará presente el sector pesquero, para analizar y estudiar el cultivo marino y avanzar en este tema de manera conjunta.

A corto plazo — añadió — se podrá aumentar la flota bacaladera. El subsecretario de Pesca dijo que este paso no se dio antes, aunque la flota era obsoleta, porque primero se debía conocer dónde y qué se podía pescar; con las negociaciones que se mantendrán durante el mes de noviembre con la CEE, Portugal y Marruecos se puede tener una mayor perspectiva.

## Coinversión en empresas mexicanas

MADRID.— "Es el momento oportuno para la coinversión en el sector pesquero de empresas españolas con las mexicanas", dijo a los armadores el director general del Banco Nacional Pesquero y Portuario de México, Alfonso Cebreros.

## Pesquero canario detenido por patrullera norteamericana

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.— El pesquero español "Isla Alegranza", que fue detenido a últimos de octubre por las autoridades norteamericanas en la costa de Boston, tiene su base en Galicia, pero fue comprado por la empresa Freidemar, en la isla de Lanzarote, según informó un alto jefe de la misma.

Según esta declaración, la razón de la detención no fue tan grave, ya que, "en realidad, se trató de que cuando la patrullera hizo la inspección había 16 toneladas más de las que había declarado anteriormente el patrón".

La firma Freidemar insistió en que ellos

en su intervención durante la II Semana de Estudios Pesqueros.

Alfonso Cebreros, en su conferencia "Méjico: posibilidades para los armadores españoles", esbozó los principales puntos de coinversión en pesca y señaló como requisito destacable una participación española en el capital de la nueva empresa del 49 por 100 y mexicana del 51 por 100.

Asimismo, dijo que otro requisito será el uso inicial de técnicos mexicanos y la posibilidad de emplear tripulaciones extranjeras para en un período de unos dos años, mediante programas de capacitación, sustituirlos por mexicanos.

El director general del Banco Nacional Pesquero de Méjico enumeró los campos de coinversión en el sector pesquero, y dijo que la pesca del atún está sin explotar en toda la zona del golfo de Méjico.

Méjico — afirmó — puede ser la sede de una industria atunera internacional, ya que está próxima a las demás zonas atuneras internacionales y tiene la ventaja de un combustible más barato.

Además del atún — prosiguió — Méjico cuenta con otras especies, como el calamar, producto abundante y de fácil captura, del que se estiman unas capturas de 300.000 toneladas de una sola especie.

En cuanto a otras posibilidades de coinversión, Alfonso Cebreros se refirió a la pesca de arrastre, la pesca por parejas y el palangre, donde — dijo — la experiencia española es muy amplia.

Méjico — dijo en otro momento de su intervención el licenciado Cebreros — cuenta con una red de astilleros para reparaciones a lo largo de su litoral y, sobre todo, el precio del combustible, que es de siete a ocho veces inferior al costo europeo.

Asimismo — afirmó — en Méjico se dispone de un régimen fiscal más favorable y además para sectores básicos, como la pesca, existen estímulos fiscales adicionales.

El embajador de Méjico en España, Francisco Alcalá Quintero, dijo, por su parte, que la coinversión pesquera entre Méjico y España tendrá una vigencia superior al período legislativo del actual Presidente mexicano, José López Portillo.

tenían "la versión del patrón, que decía haber declarado una pesca, hasta aquel momento, de once toneladas, pero que inmediatamente después de esta declaración pescó diecisésis toneladas más. Añadió que pensaba declararlo el fin de semana siguiente, cosa que no pudo hacer porque la inspección consideró que había falsoedad, cosa que negó dicho patrón".

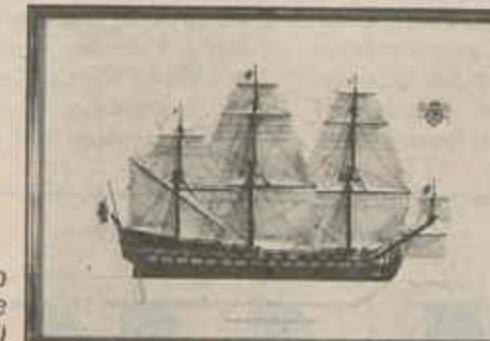
El "Isla Alegranza" tenía autorización para pescar unas 240 toneladas, "y resulta ridícula una detención por no haber declarado diecisésis toneladas, cuando aún se realizaban los trabajos de pesca hasta llegar a esas doscientas cuarenta toneladas".

## ARMADA

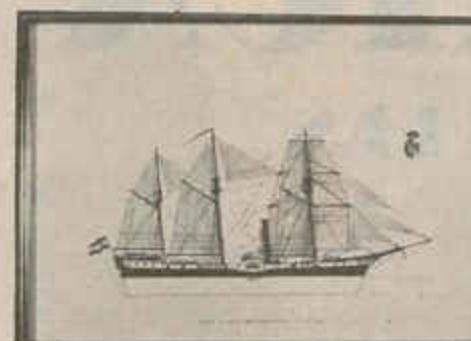
Exclusiva colección de láminas de buques históricos españoles de la Armada iluminadas a mano

Perfil del buque con las velas en posición de exhibición, con el escudo de la Armada en aquella época. Dibujos de F. C. Albert especialmente realizados para esta serie original. Impresas en papel Canson, tamaño 42 x 29 cm, iluminadas a mano

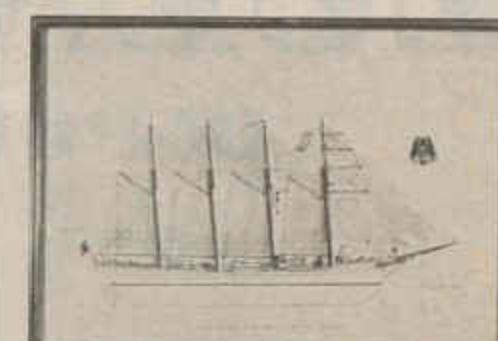
Precio de cada lámina 900 Pts



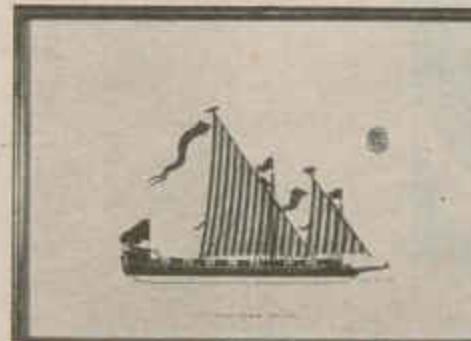
Navío  
Real Felipe  
(siglo XVIII)



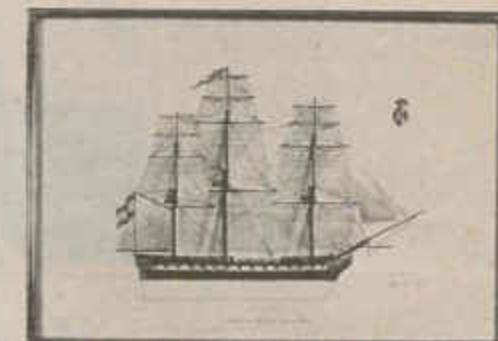
Aviso-Goleta S. Ildefonso (siglo XIX)



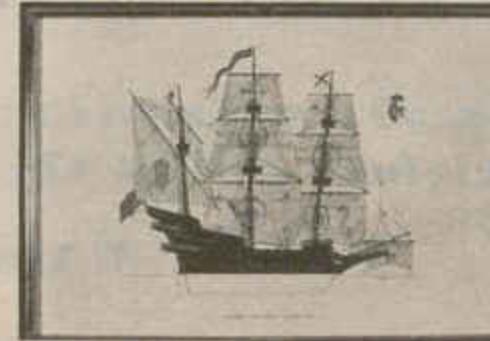
Buque Escuela J. S. Elcano (siglo XX)



Galera La Real (siglo XVI)



Fragata Medea (siglo XVIII)



Galeón  
San Mateo  
(siglo XVI)

### BOLETIN DE PEDIDO

Les ruego me envíen contra rembolso de su precio + 170 Pts de gastos de envío la(s) lámina(s), iluminadas a mano, sin enmarcar, que señalo a continuación:

- Galera La Real — 900 Pts  
 Galeón San Mateo — 900 Pts  
 Navío Real Felipe — 900 Pts

- Fragata Medea — 900 Pts  
 Aviso-Goleta S. Ildefonso — 900 Pts  
 Buque Escuela J. S. Elcano — 900 Pts

Nombre \_\_\_\_\_

Apellidos \_\_\_\_\_

Edad \_\_\_\_\_

Profesión \_\_\_\_\_

Calle \_\_\_\_\_

Nº \_\_\_\_\_

Bloque \_\_\_\_\_

Piso \_\_\_\_\_

Pta. \_\_\_\_\_

Esc. \_\_\_\_\_

Población \_\_\_\_\_

Distrito Postal \_\_\_\_\_

Provincia \_\_\_\_\_

Si es menor necesita la firma del padre \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Enviar dentro de un sobre a

### BORRAS EDICIONES

C/ de la Diputación 296 Entlo 1.<sup>a</sup> Tel. (93) 301 43 96 Barcelona 9

## Jaime Pérez Santamaría, vicesecretario de Asistencia y Promoción del ISM

MADRID.—Don Jaime Pérez L. Santamaría ha sido nombrado vicesecretario de Asistencia y Promoción del Instituto Social de la Marina y, a título personal, adjunto al presidente del organismo para la coordinación en materia sanitaria con el Insalud y demás entidades competentes.

El acto de su toma de posesión fue presidido por el secretario de Estado para la Sanidad, a quien acompañaba el presidente del ISM, don Julio Cienfuegos. El secretario de Estado pronunció breves palabras en las que destacó la labor realizada por el nuevo vicesecretario durante su etapa como director general en el Ministerio de Sanidad y, anteriormente, en el propio Instituto Social de la

Marina, de cuyo organismo es funcionario.

### NUEVOS DELEGADOS

Asimismo han sido nombrados los siguientes delegados provinciales del ISM: en Valencia, don José María Masip Segarra, que sustituye por jubilación a don Benito Sáez y González-Elipe; en Cádiz, don Ricardo Martínez Grande, quien sustituye a don Eugenio Sánchez Guzmán, el cual cesó en el cargo a petición propia; en Cartagena, don Rafael Puente Pinedo, quien sustituye a don José María Masip Segarra. Los tres nuevos delegados son funcionarios del Cuerpo Técnico del Instituto. ■

## ZULAIKA DEPORTES



**MONTAÑISMO, ESQUI, TENIS, ETC.,  
Y ROPA DEPORTIVA**

**Donoso Cortés, 80 (esquina a Gatzambide)**  
**Teléfono 449 40 47**

**MADRID-15**

## MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

**Pedidos (contra reembolso) al Gabinete  
de Información y Publicaciones del In-  
stituto Social de la Marina.**

**Génova, 24.**

**Madrid-4**

## El Día de los Hombres de la Mar, dedicado a los pescadores canarios

El Día de los Hombres de la Mar llevó este año el título general de "Prisioneros en la Mar", ya que pretendía la mentalización y solidaridad de la gente de tierra con los pescadores que sufren, especialmente los que tienen su base en Canarias, las duras condiciones impuestas por los marroquies y los saharauis. Sobre la jornada y su significación "Hoja del Mar" habló con Fernando Motas, capellán del apostolado del mar en Las Palmas.

"El Día de los Hombres de la Mar lo viene convocando el Apostolado —afirma— para llamar la atención de la sociedad de tierra. Con tal motivo hemos elaborado en esta ocasión una serie de informes acerca de las duras condiciones de faenar en el banco canario-sahariano para los pescadores y de lo problemático que es el trabajo en barcos de bandera de conveniencia para los marinos mercantes".

El obispo de Mondoñedo, monseñor Araujo, promotor del Apostolado del Mar, publicó una carta pastoral, recogida luego por los obispos de Las Palmas y Valencia, en la que pedía la denuncia sobre las condiciones de trabajo de la gente del mar, a la "que ya no llegan —afirma— los momentos de trabajo agotador, sino que se le ha venido a sumar la inseguridad de la vuelta a casa. Ya no sabe si aparte de las olas y los vientos surgirán otro enemigo que le rendirá e incluso le ametrallará".

Fernando Motas añade que el carácter de la jornada fue fundamentalmente eclesial, de mentalización en las iglesias y grupos cristianos, no reivindicativo. "Hay mucha gente aún por sensibilizar ante el problema en la Península, y aunque vive en las islas y aparentemente lo tenga tan cercano".

El pasado año se llamó la atención sobre el problema del paro en la pesca y Marina Mercante, por lo que el ámbito del problema afectaba en general a toda España. Sin embargo, dado el carácter del lema de este año, ha sido en Las Palmas donde se ha vivido más intensamente:

"Si, eso es verdad, pues hay que te-

ner en cuenta que son unos siete mil los hombres cuya flota tiene base en el Puerto de la Luz, aunque pertenezcan a las flotas gallega, andaluza, canaria, levantina y vascongada. Además, un tercio de las industrias de la isla dependen de la pesca".

### SITUACION DE GUERRA

El capellán del Apostolado del Mar manifiesta que, si bien cada vez las circunstancias de trabajo han venido siendo más difíciles, en la actualidad se está llegando al límite, ya que "el problema hoy es ya de subsistencia, pues hay que faenar enfrentándose a una verdadera situación de guerra, aunque oficialmente no está declarada".

Como en otro lugar de esta revista informamos, el Frente Polisario no reconoce las licencias emitidas por Marruecos, ya que es "ocupante ilegal" de su territorio y afirma que, hasta que negocie España con ellos directamente, las retenciones saharauis no cesarán.

"El banco canario-sahariano (bueno, sahariano sólo, porque en realidad es de ellos —afirma Fernando—) es muy rico y seguimos creyendo en el necesario entendimiento para que se pueda trabajar por lo menos con tranquilidad. Y luego están los apresamientos y multas de Marruecos y el asalto a que someten sus hombres a nuestros barcos... Pero lo que más nos preocupa es —termina— la despreocupación de la gente de tierra hacia el hombre del mar. No vive sus problemas y ni siquiera sintoniza con ellos". ■ PALOMA CABALLERO

## Permisos de pesca para Angola

RESOLUCIÓN de 14 de julio de 1980, de la Dirección General de Pesca Marítima, sobre concesión de permisos temporales de pesca a buques con licencia para pescar en aguas de Angola. (Aparecida en el "BOE" el pasado 1 de octubre.)

"En el uso de las competencias atribuidas a esta Dirección General de Pesca Marítima por los artículos 4º, apartado 4, y 6º del Real Decreto 681/1980, de 28 de marzo, sobre ordenación de la actividad pesquera nacional, vengo en resolver lo siguiente:

1. Para pescar en aguas de Angola, conforme al Acuerdo en el dominio de la pesca marítima firmado el día 11 de junio de 1980, será necesario disponer de la correspondiente licencia de pesca expedida por las autoridades angoleñas.

No obstante lo anterior, hasta que las autoridades angoleñas extiendan las licencias, bastará con figurar en las listas de buques que entregue la Administración española a Angola.

2. Asimismo deberán obtener el correspondiente permiso temporal de pesca previsto en el Real Decreto 681/1980, de 28 de marzo, sobre orde-

nación de actividad pesquera nacional.

3. No obstante, ante las dificultades mecánicas de expedición de los documentos acreditativos de los permisos temporales de pesca, a los efectos del Real Decreto citado, se concede tal permiso temporal a todos los buques que en tiempo y forma cumplan los requisitos establecidos en el Acuerdo de 11 de junio del presente año.

4. Las Comandancias de Marina sólo despacharán para pescar en Angola a los buques con permiso temporal de pesca, que serán todos los comprendidos en las listas que se remitan a las autoridades angoleñas.

5. La obtención del permiso temporal de pesca supone que el armador del buque autorizado acepta cumplir todas las obligaciones, sin excepción alguna, que se deriven de los compromisos pesqueros contraídos por el Gobierno español con Angola.

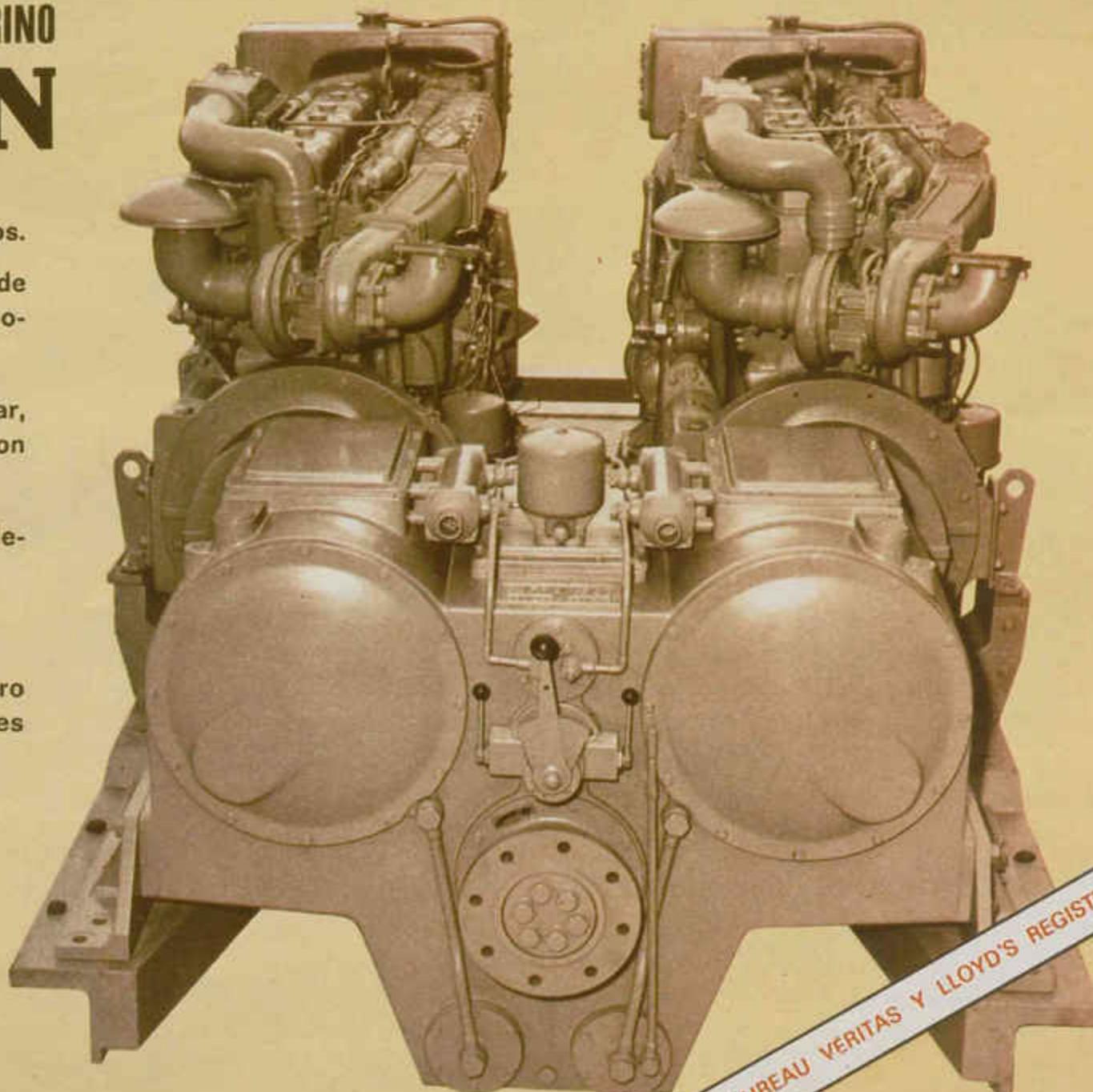
6. El uso indebido del permiso temporal de pesca será sancionado conforme al artículo 7º del Real Decreto 681/1980, de 28 de marzo, sobre ordenación de la actividad pesquera nacio-

# 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

Copie o rellene con letra mayúscula este boletín.

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

NOMBRE \_\_\_\_\_

DIRECCION \_\_\_\_\_

POBLACION \_\_\_\_\_

PROVINCIA \_\_\_\_\_

PAÍS \_\_\_\_\_



## CAFTRAN MARINA

ANTONIO FRANCO

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

AGUILAS (Murcia) - España

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



El presidente Suárez saluda a varios pescadores ceutíes en la Casa del Mar que acababa de ser inaugurada.

# EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO INAUGURA LA CASA DEL MAR DE CEUTA



Don Adolfo Suárez conversa con el presidente del ISM, don Julio Cienfuegos, en presencia del vicesecretario general del organismo, don Jaime Alzozano.

CEUTA (De nuestro corresponsal).—Dentro de su programa oficial de visita a esta ciudad, el presidente del Gobierno, don Adolfo Suárez, inauguró la Casa del Mar de Ceuta. En el emotivo acto, en la tarde del pasado día 5 de diciembre, acompañaban al presidente Suárez los ministros de Trabajo e Industria y Energía, señores Pérez Miyares y Bayón, y la secretaria de Estado para la Información, doña Rosa Posada, entre otras personalidades, así como

las autoridades ceutíes, entre las que cabe destacar al comandante general, don Gerardo Mariñas; subdelegado del Gobierno, don Fernando Marín; delegado territorial de Sanidad y Seguridad Social, señor Esteban Anza; alcalde de Ceuta, señor Calvo Pecino; comandante de Marina, señor Lagos de Lanzo, y el patron mayor de la Cofradía de Pescadores.

A su llegada a la Casa del Mar, el señor Suárez fue recibido por el presidente del Instituto Social de

**El señor Suárez se interesó por la labor del Instituto Social de la Marina y por los problemas de los trabajadores de la mar.**

la Marina, don Julio Cienfuegos Linares, y por el vicesecretario general del mismo organismo, don Jaime Alzozano Moraleda.

#### **CON LOS HOMBRES DE LA MAR**

El vicario general de la diócesis bendijo la nueva Casa del Mar, ante la presencia de numerosos trabajadores del mar y de jubilados y pensionistas del Instituto Social de la Marina.

(Pasa a la página 10)

## El Presidente del Gobierno inaugura la Casa del mar de Ceuta

(Viene de la pág. 9)

Tras la bendición, pronunció unas palabras el presidente del Instituto Social de la Marina para agradecer la presencia, en nombre de los trabajadores y jubilados de la mar y del organismo que representa, del presidente del Gobierno, porque ello venía a demostrar el interés del señor Suárez por un sector al que siempre ha estado vinculado y por el que ha demostrado comprensión y un gran conocimiento de sus vicisitudes y problemas. Posteriormente, y en abierto diálogo con los trabajadores del mar allí asistentes, el presidente del Gobierno resaltaría su permanente vinculación al mundo del trabajo en la mar por ser funcionario del Instituto Social de la Marina, organismo que tantos años ha venido asistiendo al sector y del que se espera mayor eficacia y arraigo cara al futuro.

Seguidamente, el presidente del Gobierno descubrió una placa en la planta baja de la Casa en la que se lee: "El presidente del Gobierno, Adolfo Suárez González, inauguró esta Casa del Mar. Ceuta, 5 de diciembre de 1980".

A continuación recorrió todas las instalaciones de la misma, saludó a los pensionistas y jubilados que asistían al acto y firmó en el Libro de Oro de la Casa.

En la planta superior conversó con el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, señor Martín Martín, con quien mantuvo un largo diálogo, interesándose por los problemas de la población pesquera ceutí.

Tras la detenida visita, el presidente del Gobierno abandonó la Casa del Mar entre numerosas muestras de afecto de los asistentes a la inauguración y del numeroso público que siguió el desarrollo de los actos en las inmediaciones. ■



Casa del Mar de Ceuta, inaugurada por el presidente del Gobierno.



Un avión especial los trajo a España. Llegada a Barajas.

## LLEGARON A ESPAÑA LOS PESCADORES APRESADOS POR EL POLISARIO

Algunos estuvieron detenidos más de siete meses

MADRID (Redacción).—Después de más de siete meses, algunos de ellos, los treinta y cinco pescadores que estaban apresados por el Frente Polisario pisaron tierra española, en Madrid-Barajas, el pasado día 19 de diciembre. Dichos pescadores componían las tripulaciones de los barcos "Cabo Juby", "Sarita", "Gargomar" y "Cabo de Terranova".

La feliz noticia de la liberación de estos hombres se tuvo en España dos días antes, al comunicar el Ministerio español de Asuntos Exteriores el éxito de las negociaciones entabladas desde el mes de octubre con el Frente Polisario, y que tan eficazmente llevaron a efecto el embajador de España en Angola, don Emilio Casinello, y el consejero de Asuntos Exteriores, don José Cuenca.

La llegada tuvo lugar a la una y diez de la madrugada —por diversas causas, el viaje se fue retrasando—, en vuelo directo desde Argel, en el avión especial dispuesto por el Gobierno español a tales efectos. En este avión, además del personal diplomático, a cuyo frente figuraba el director general de

Asuntos Consulares, don Javier Rubio, y de don Raúl Cavido, jefe de la sección de Asuntos Generales de la Subsecretaría de Pesca, viajó también el doctor Aceves, de los servicios sanitarios del Instituto Social de la Marina, que los reconoció convenientemente y les acompañó hasta su feliz vuelta al hogar.

En las escaleras del avión, los pescadores fueron recibidos por el secretario de Estado para Asuntos Exteriores, señor Robles Piquer; subsecretario del mismo Departamento, señor Ortega; subsecretario de Pesca, señor Aldasoro; el director general de Pesca, señor Vázquez, y presidente y secretario general del Instituto Social de la Marina, señores Cienfue-

gos y Cortés, respectivamente.

Ante las autoridades presentes y más de cincuenta periodistas, el señor Robles Piquer fue saludando uno por uno a los pescadores liberados y dándoles la bienvenida a España.

### EMOCIONANTE ENCUENTRO

Al fin, a la una y veinticinco horas de la madrugada, los familiares de estos hombres que habían acudido a Barajas para adelantarse al reencuentro familiar, pudieron abrazarlos.

Se produjeron escenas de gran emoción con lágrimas y abrazos colectivos. Con incontenible emoción, pescadores y familiares se llamaban a gritos: esposas, madres, padres, novias..., todos querían localizar los primeros a su José, a su Antonio, a su Pedro...

La emoción "salpicó" a todos. Saltaba esto tanto a la vista, que el señor Robles Piquer quiso resaltarlo: "Estamos muy emocionados".

(Sigue en la pág. siguiente)

## Historia de unos secuestros

El primer secuestro de una tripulación española por el Polisario se produjo el 13 de noviembre de 1977, coincidiendo con el inicio de conversaciones pesqueras entre España y Mauritania. El Frente Polisario ametralló y abordó al pesquero español "Sha" a la altura del cabo Leven, secuestrando a tres miembros de la tripulación, que fueron puestos en libertad el 29 del mismo mes.

Cinco meses después, el 20 de abril de 1978, los nueve tripulantes del pesquero "Las Palomas", ocho canarios y un mauritano, desaparecen cuando faenaban en aguas saharauis, a la altura del cabo Leven. El Polisario se atribuyó el secuestro. Los pescadores permanecieron como rehenes hasta el 14 de noviembre de ese año, en que fueron liberados tras largas negociaciones del responsable de Asuntos Exteriores de UCD, Javier Ruíz Pérez, con el Polisario.

El 21 de mayo de 1980 son secuestrados quince pescadores del pesquero canario "Gargomar". Dos semanas después del apresamiento apareció el barco en la costa sahariana de Seguia Al-Hamra, en la zona Sur de Sahara.

El 2 de junio de 1980, el Frente Polisario asalta al pesquero "Cabo Juby II", con una tripulación mixta.

El 28 de septiembre de 1980 son abordados los pesqueros "Costa de Terranova" y "Sarita" cuando se encontraban en aguas del Sahara Occidental. Diecisésis tripulantes del primer pesquero y nueve del segundo (dos de ellos senegalese) fueron apresados y llevados a tierra. El maquinista del "Costa de Terranova" logró evitar el secuestro, escondiéndose en el interior del barco.

El 10 de noviembre de 1980, Antonio Gudino y Manuel Fernández, patrón y maquinista, respectivamente, del pesquero "Gargomar", fueron liberados por el Frente Polisario a causa de enfermedades que sufren ambos. Fueron entregados al embajador de España en Argel, José María Ullrich, por su colega mejicano, Oscar González, quien hizo de intermediario ante el Polisario.

(Viene de la pág. anterior)

nados todos los que estamos aquí. Creo que ustedes los periodistas lo están tanto como nosotros. Todos los españoles hemos sufrido desde el 22 de mayo mucho por esta trágica historia, pero esta no es una hora para recordar tragedias, sino para subrayar alegrías".

Y la alegría era tanta para estos hombres y sus familias que fue inevitable el que se produjese momentos de extrema tensión, nervios, que gracias a la permanente atención del doctor Aceves pudieron solucionarse sin mayores problemas.

Emocionantes también fueron las sinceras palabras de agradecimiento de los pescadores y sus familiares a quienes habían hecho posible su liberación y a todas las personas que se habían preocupado de atenderles hasta este feliz momento. Especial mención hicieron las esposas y demás familiares de los liberados de la constante atención de la asistente social del ISM, la señorita Marisa Bernacci, que les acompañó y se encargó de cuentas gestiones fueron necesarias para que su angustiosa espera fuese lo más llevadera posible. En el aspecto médico y asistencial, el Instituto Social de la Marina ha desarrollado su labor con estos hombres y sus familias desde el primer momento con la valiosa colaboración de Aviaco y Apostolado del Mar.

#### BUEN TRATO

Entremezclados pescadores, autoridades y familiares, no había posibilidad humana de entenderse, y cada cual contaba su experiencia y resaltaba lo que para ellos ya será un recuerdo inolvidable: la angustia pasada por la falta de libertad y la separación de la familia.

Preguntados si habían llegado a perder la esperanza de verse libres, dijeron que no: "Nuestros guardianes, todos los días llegaban con alguna nueva que reavivara nuestra esperanza. Nos contaban —manifestó un pescador— cómo iban las conversaciones para nuestra liberación".

Asimismo, comentaron que el Frente Polisario les había tratado bien: "Teníamos libertad de movimiento dentro de la zona. Nuestro tiempo lo dedicábamos a jugar a las cartas, a cocinar, a limpiarnos y lavarnos la ropa y a aburrirnos, porque el tiempo era demasiado largo...".

A las dos menos cuarto de la madrugada, visiblemente agotados por tanto ajeteo, los pescadores



El doctor Aceves, médico del Instituto Social de la Marina, acompañó en todo momento a los pescadores desde su liberación hasta la llegada a Madrid. (Reportaje gráfico: TRIBALDOS.)



El secretario de Estado para Asuntos Exteriores, señor Robles Piquer; presidente y secretario general del Instituto Social de la Marina y otras autoridades, esperaban también en el aeropuerto.

#### Estos son los liberados

MADRID.—La relación nominal de los 35 pescadores españoles pertenecientes a las tripulaciones de cuatro embarcaciones apresados y retenidos por el Frente Polisario desde hace varios meses, y que han sido liberados, es la siguiente:

**"Gargomar"**: Pedro Alemán, Ramón García Rodríguez, Juan Mirabal, Julio López García, José Antonio Diepa, Manuel Jiménez Pacheco, Ernesto Gumeráns, Eusebio García Soto, José Carlos Lois, José Pastoriza, Alvaro Candamil y Manuel Orosa.

**"Cabo Juby II"**: Juan Garrido Díez.

**"Costa de Terranova"**: Rodolfo y Andrés Rodríguez Cáceres, Luis Alvarez Abella, José Nicolás Martín Martín, Luis Abeante Rojas, Hermenegildo Rodríguez Villalba, José Acosta Aparicio, Isidro Alvarez Hernández, Guillermo Batista Hernández, Agustín Correa Perea, Antonio González López, José González López, Blas Mesa Cruz, Gregorio Pérez Cabrera y Francisco Rodríguez Rey.

**"Sarita"**: Lorenzo Vizcaíno, Domingo Cáceres, Manuel Rodríguez, Manuel Delgado, Narciso González, Miguel Arroya y Juan Vicente Ruania. ■

canarios —treinta— y sus familias emprendían vuelo, en el mismo avión especial que les trajo desde Argel, camino de sus hogares, en donde les esperarían más abrazos familiares y el feliz momento de pasar las entrañables fiestas navideñas con sus seres queridos.

Los otros cinco —cuatro gallegos y uno onubense— lo harían al día siguiente por la mañana, quedándose esa noche a pernoctar en Madrid en las habitaciones reservadas para ellos, por el Instituto Social de la Marina, en el hotel Barajas, estando en todo momento acompañados por la asistente social señorita Bernacci. ■ M. R.

## LLEGADA A CANARIAS

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.**—Tras una penosa y larga espera, que para muchos ha durado cerca de ocho meses, veintiocho familias canarias han vuelto a recobrar esta noche la esperanza con la llegada a Las Palmas de los pescadores puestos en libertad por el Frente Polisario.

A las tres y cuarto de la madrugada (hora insular), tomaba tierra en el aeropuerto de Las Palmas-Gando el avión DC-9 "Castillo de Arcos", de la compañía Aviaco, que había trasladado horas antes a los pescadores desde Argel a Madrid.

En el aeropuerto, y desde primeras horas de la tarde, hombres, mujeres y niños esperaban el tan ansiado momento de poder abrazar de nuevo a sus esposos, hermanos, padres, novios...

Nada más descender los pescadores del avión, los familiares concentrados en Gando prorrumpieron en una cerrada ovación, al tiempo que se desplegaba una pancarta, firmada por el Comité pro Liberación, en la que se leía: "Bienvenidos a casa". Esperaban en el aeropuerto el delegado en funciones del Instituto Social de la Marina en Las Palmas, técnicos sanitarios y de asistencia de dicho Ministerio.

La entrada de los pescadores en la sala de espera del aeropuerto —todos ellos con lágrimas en los ojos y con claros síntomas de un profundo cansancio— fue seguida por momentos de una profunda emoción, en los que cada familia buscaba a su pescador para poder darle ese abrazo que desde hace tantos meses querían darle.

Llantos, gritos de alegría y hasta algún desmayo fueron los protagonistas en estos instantes en que, al fin, los treinta pescadores canarios regresaban a la tierra en que —como según manifestaron—



El reencuentro de los pescadores liberados y sus familiares tuvo la tónica de la emoción.

## Comunicado conjunto España-Polisario

**MADRID.**—La Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores ha facilitado el texto del comunicado conjunto firmado en Argel por una delegación del Gobierno español y el Frente Polisario.

"En el día de hoy —informa la OID— se ha firmado en Argel el siguiente comunicado:

"Una delegación del Gobierno español compuesta por el embajador don Emilio Cassinello Auban y el consejero de Embajada don José Cuenca Anaya, y una delegación del Frente Polisario se han reunido en Argel los días 25 de octubre al 17 de diciembre de 1980.

La delegación española se ha congratulado por la decisión del Frente Polisario de liberar los 38 súbditos españoles que ha mantenido en su poder.

El Frente Polisario, en nombre del pueblo saharaui, ha reiterado su rechazo categórico a todo lo que pueda afectar a la integridad territorial del Sahara Occidental.

El Gobierno español ha reiterado su posición, repetidamente expuesta, de apoyo al derecho del pueblo saharaui a la autodeterminación de conformidad con la Resolución 1.514 (XV) del 14 de diciembre de 1960, y los principios y recomendaciones de las Naciones Unidas y la OUA, como base a una solución política, justa y global, que abarque la totalidad del territorio del Sahara Occidental y permita concluir el proceso de su descolonización, de acuerdo con las aspiraciones justas y legítimas del pueblo saharaui.

Ambas partes han constatado la utilidad de sus contactos y han coincidido en la conveniencia de continuarlos en un futuro, en una fecha a fijar de común acuerdo". ■

"tanto hemos pensado durante nuestro cautiverio".

Junto a los pescadores, el padre Hernández Francés, del Apostolado del Mar de Las Palmas, quien

en todo momento ha permanecido al lado de estas familias durante los meses de larga espera, y el vicepresidente de la Junta de Canarias y consejero de Pesca, Rafael

Stinga, quienes viajaron desde Madrid con los pescadores a bordo del avión "Castillo de Arcos".

Si, como dijo el señor Stinga, "la liberación de los pescadores ha sido el mejor regalo de Navidad para las islas", muchos de los pequeños que hoy esperaban ansiosos el retorno de sus padres han visto adelantarse a esta noche la tan esperada del 5 de enero, en que los Reyes Magos han respondido a su petición, plasmada en sus cartas a los Magos de Oriente, de que sus padres regresaran pronto a casa.

Según palabras de los pescadores, la experiencia ha sido inolvidable y no veían cercano el día de poder estar de nuevo con sus familias.

Atrás quedaron los días de angustia vividos en el desierto y la vida vuelve a tener sentido para estas familias que durante tantos meses han esperado impacientes la llegada de este momento, que para muchos parece todavía un sueño.

## OIAN RADIO NACIONAL DE ESPAÑA

En lo que también coinciden todos los pescadores canarios es que "nos enteramos de la liberación oyendo el miércoles por la tarde Radio Nacional de España. Pero, la verdad, como no nos habían dicho nada y había ocurrido la desmoralización en semanas atrás sobre otra supuesta liberación, pues no le dimos mucho crédito".

Pero entre ellos empezó la preocupación. Una preocupación de esperanza. Lo oyeron en aparatos de radio que les dieron los del Polisario, "a través del cual oímos tanto las radios de España como la del Polisario en lengua española".

## UNA BODA APLAZADA

El joven José Antonio Diepa Martín, natural de Lanzarote, pero que "lleva diecinueve años en Las Palmas", se iba a casar a los ocho días de que el barco pensaba llegar al puerto de Gran Canaria, en el pasado mes de mayo.

"Efectivamente, mi suegro iba a ser el segundo patrón, Manuel Fernández García. Pensaba casarme a los ocho días de que el barco llegara al puerto. Ya tenía todos los papeles arreglados, pero surgió esto, y aquí me tienen ustedes todavía soltero".

¿Piensa casarse?, se le preguntó al respecto, a lo que contestó que "tengo que ver cómo están las cosas por aquí, porque yo no pienso volver a la mar". ■

# MOTOR DIESEL MAQUINISTA M-835

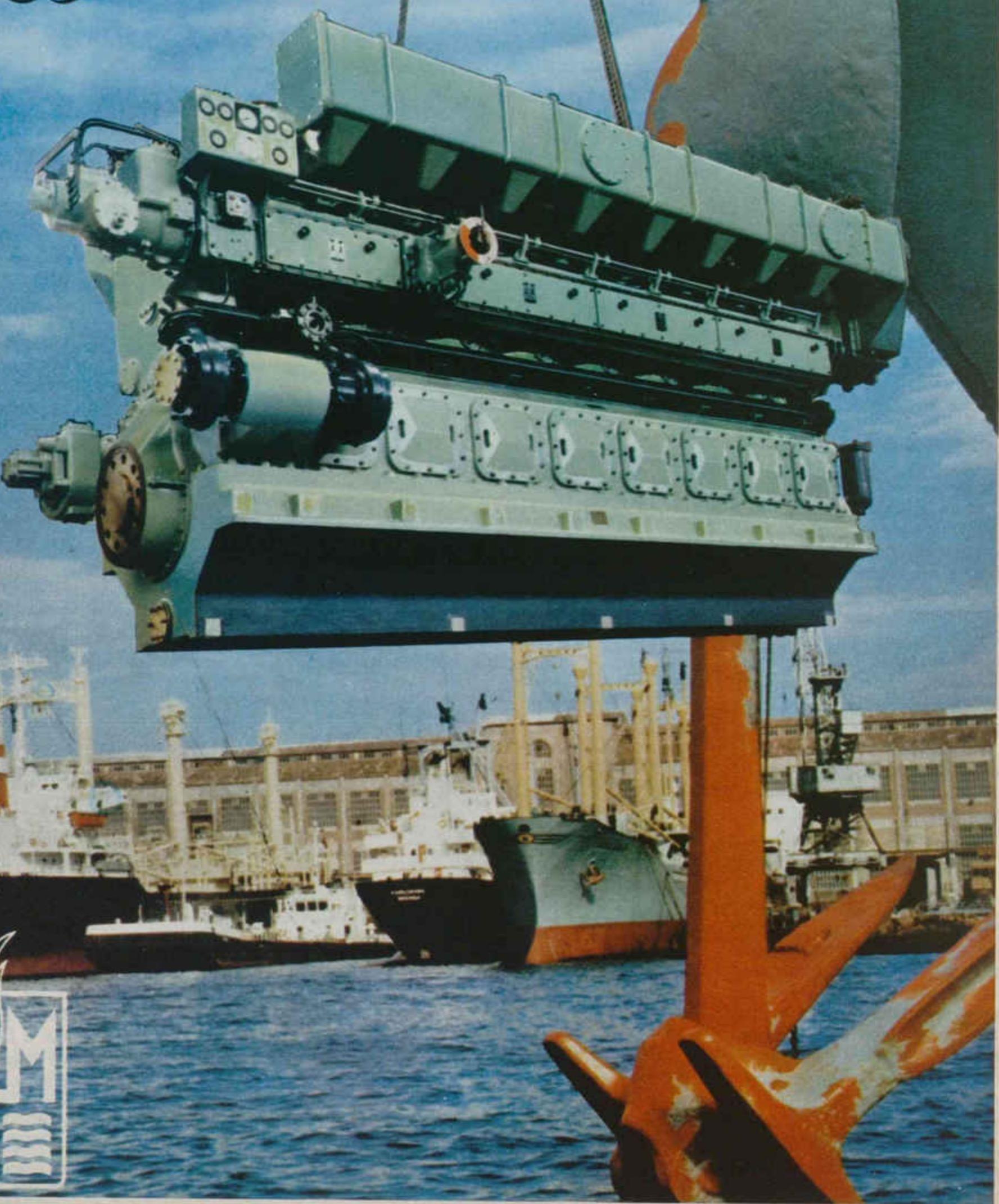
## DATOS TECNICOS

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

## Aplazada la Asamblea Nacional de Cofradías de Pesca

La Asamblea Nacional Plenaria de Cofradías de Pesca ha sido aplazada indefinidamente como consecuencia de las divisiones internas sufridas en el seno del comité ejecutivo de la Federación Nacional de Cofradías. Pese a que en la anterior asamblea, que tuvo lugar en Guadalmar del Segura en octubre del pasado año, se acordó que la siguiente tuviera lugar en Canarias, varios miembros del comité ejecutivo decidieron en las últimas semanas la oportunidad de este escenario e incluso apuntaron la posibilidad de un cambio favorable a Madrid, según declaró también Hilario Estévez, presidente de la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Las Palmas.

Sin embargo, el criterio del ministro de Agricultura y Pesca, así como el del presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Jesús Muñiz Cuadra, coincide y se muestran partidarios de que sea Gran Canaria el escenario de esa futura asamblea nacional, que en esta ocasión iba a contar con la participación de representantes de 255 Cofradías de toda España.

Hilario Estévez, portavoz de la Cofradía de Las Palmas, no descarta la existencia en palabras suyas, de presiones y maniobras de sectores de la Administración pesquera sobre determinados componentes del comité ejecutivo de la Federación Nacional para lograr el aplazamiento y propiciar incluso, posteriormente, un cambio de escenario favorable a Madrid. En opinión suya, esa operación les permitiría un control de la asamblea. Temen que alguna de las conclusiones reiteren severas críticas a la Administración por su ineeficacia en la resolución de los problemas que desde hace bastante tiempo tiene planteados la flota artesanal. Este portavoz de la Cofradía de Las Palmas se ha mostrado sorprendido de que en el plazo de quince días tan sólo diversos miembros de la ejecutiva de la Federación Nacional, que inicialmente eran favorables a la celebración en Canarias de esta asamblea, cambiaron posteriormente de opinión de una forma sospechosa, expresaron sus recelos y adujeron una supuesta inestabilidad política en las islas para ser el lugar idóneo de esta asamblea. "Yo interpreto que varios sectores de la Administración pesquera, que no están acertando en absoluto en su gestión, han utilizado sus influencias para lograr este aplazamiento indefinidamente, sobre todo de una asamblea tan importante, la cual podía haber sido sumamente crítica para ellos. Me consta que desde hace tiempo esos mismos sectores venían presionando para que se variase el escenario en favor de Madrid". ■

## Subasta de un buque en 1.300 millones

MADRID.—El buque "Mercedes María", de 115.000 toneladas, propiedad de Naviera Letasa, S. A., será subastado en el Juzgado de Primera Instancia número 19, de Madrid, al tipo de 1.300,6 millones de pesetas.

La subasta se celebrará el 16 de diciembre y es consecuencia de la reclamación de un crédito hipotecario instado contra la naviera por las siguientes entidades: Banco de Crédito a la Construcción, Banca Catalana, Banco Atlántico, Banco Urquijo, Banco Industrial de Cataluña y Banco Hispano Americano. ■

## La OIT recomienda sobre el bienestar y empleo de los navegantes

GINEBRA (Suiza).—Diversas recomendaciones tendientes a fomentar el bienestar de los marinos y a obtener la aplicación de las normas internacionales sobre trabajo y empleo de la gente de mar fueron el resultado de una reunión de la Comisión Paritaria Marítima de la Organización Internacional del Trabajo, celebrada recientemente en esta ciudad.

A la misma asistieron 18 representantes armadores y 18 representantes trabajadores, además de delegados adjuntos, consejeros técnicos y una delegación del Consejo de Administración de la OIT. La reunión fue presidida por F. Suzuki, representante gubernamental de Japón en Ginebra.

Entre las resoluciones adoptadas por la Comisión Paritaria Marítima pueden citarse las siguientes:

— En materia de empleo de marinos extranjeros, insistir en la aplicación de normas laborales mínimas sobre alojamiento de la tripulación, prevención de accidentes, examen médico y asistencia médica, alimentación y servicio de fonda y certificado de capacidad de los oficiales, tal como las definen el Convenio número 147 y la Recomendación número 155 (1976) de la OIT. También se pidió al Consejo de Administración que verifique la aplicación del Convenio número 9 (1920), encaminado a prohibir la colocación de marinos a través de

agencias comerciales. La conclusión general de la Comisión fue que los marinos extranjeros procedentes de países en desarrollo parecen disfrutar de condiciones menos favorables que los nacionales.

— Pedir la inclusión de un punto relativo al bienestar de la gente de mar en el orden del día de la próxima Reunión Marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo. Algunos de los aspectos que podrían debatirse son las instalaciones de alojamiento y recreo en los puertos y a bordo, la información sobre situación sanitaria de los puertos, la seguridad del individuo en la zona portuaria y la organización y financiamiento de las actividades relacionadas con el bienestar de la gente de mar. La Comisión también instó a una aplicación generalizada del Convenio número 108 de la OIT, que autoriza a los marinos a desembarcar con documentos especiales de identidad en lugar de pasaportes.

— En cuanto a estadísticas que afectan a la gente de mar, solicitar a la OIT que lleve a cabo un estudio sobre los accidentes y enfermedades mortales, en consulta con la gente de mar y los armadores.

— En lo relativo al salario mínimo básico del marinero preferente, fijar en 115 libras esterlinas o 276 dólares de Estados Unidos la tasa que debe pagarse en aplicación de la Recomendación de la OIT sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación de 1958. ■

## La ICSEAF reduce la captura de merluza en el Atlántico Sudoriental

PALMA DE MALLORCA.—La Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Sudoriental (ICSEAF), que se reunió en Palma de Mallorca, acordó imponer a los 16 países miembros, entre ellos España, una reducción del 34 por 100 en el cupo global de pesca para 1981, debido a imperativos biológicos, según informaron fuentes de la delegación española.

La disminución de los cupos de pesca en el Atlántico Sudoriental fue recomendada por el comité científico y el comité de valoración de recursos de la Comisión, que propusieron en un principio una reducción del 40 por 100 a causa de la rápida disminución de los "stocks" de merluza en la zona.

En 1980, los 16 países miembros de la Comisión pescaron en la zona 500.000 toneladas de jurel, 200.000 de estornino y 320.000 de merluza, de las cuales 87.000 correspondieron a España, toda la merluza congelada que se consume en nuestro país.

Con la reducción del 34 por 100 de la pesca de merluza, el cupo global se quedaría en 210.000 toneladas, de las cuales unas 56.000 corresponderían a España. Los cupos definitivos para el próximo año, que se conceden teniendo en cuenta los derechos históricos de cada país, serán públicos el próximo día 18.

Según declaró a Efe el delegado español en la Comisión, el subdirector general de Economía y Planificación Pesquera, Javier Elorza, la reducción del cupo de merluza ha estado motivada por la sobre pesca de los países del Este que pescan jurel y capturan en sus redes la merluza joven.

"España —siguió diciendo Elorza— ha propuesto la demarcación de áreas de pesca y el aumento del control internacional para evitar las capturas indiscriminadas, y ha enviado por vez primera un buque de inspección a la zona. En aquellas aguas faenan constantemente una treintena de barcos congeladores españoles, la mayor parte de ellos procedentes de Galicia".

Añadió el delegado español que el anuncio hecho por Namibia de extender sus aguas territoriales de 12 a 200 millas podría provocar en el futuro nuevas dificultades en el reparto de cupos.

La ICSEAF fue creada por el Convenio sobre la conservación de los recursos vivos del Atlántico Sudoriental que se firmó en Roma en 1969. A la citada Comisión pertenecen Angola, Bulgaria, Cuba, Francia, República Federal Alemana, República Democrática Alemana, Iraq, Israel, Italia, Japón, Polonia, Portugal, Rumanía, Sudáfrica, Unión Soviética y España. ■

## El MOPU terminará este año 80 obras en puertos

MADRID.—El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, a través de la Dirección General de Puertos y Costas, terminará en el presente año alrededor de 80 obras en diversos puertos y playas, con una inversión de 1.200 millones de pesetas.

Estas obras suponen un 60 por 100 de las obras que la citada Dirección General tiene en ejecución para dar cumplimiento al plan trienal de inversiones trazado por el Ministerio.

Entre las obras que se finalizarán en el presente año merecen destacarse las de ampliación del muelle de Los Pórticos del puerto de Gijón, del puerto de El Grove, en Pontevedra; el muelle pesquero de Marbella (Málaga), del muelle número 1 del puerto de Málaga, del muelle comercial de Garrucha (Almería) y del muelle de petroliers de Tarragona.

En cuanto a las obras de construcción, destacan el muelle de ribera de Santa Pola (Alicante), el muelle de atraque en Cambados, el muelle de ribera de Santa Cruz de la Palma y el muelle pesquero de Maliaño.

Por lo que se refiere a las playas, la Dirección General de Puertos y Costas ha llevado a cabo obras de regeneración, mejora, ampliación o reparación en las de San Antonio de Calonge (Gerona), Cubelles (Barcelona), Mazarrón (Murcia), Ayamonte (Huelva) y Pedregalejo (Málaga). ■

## Uso de banderas en buques nacionales

MADRID.—El uso de la bandera de España y cualquier otra a bordo de los buques nacionales se regula por un Real Decreto de Presidencia del Gobierno que publicó el "Boletín Oficial del Estado" el día 30 de noviembre.

En el Real Decreto se dispone que todos los buques y embarcaciones nacionales, sean del tipo que sean, así como los artefactos flotantes, enarbolarán, como único pabellón, la bandera de España en el asta de popa o en el pico del palo mayor.

Ninguna otra bandera ni enseña podrá permanecer izada si no lo está el pabellón nacional, y sus dimensiones nunca serán superiores a un tercio del área de la bandera nacional.

Las banderas y enseñas reconocidas en los Estatutos de las comunidades autónomas podrán izarse en los puertos nacionales y aguas interiores, pero siempre al mismo tiempo que el pabellón nacional. ■

## Entrega de los Premios Virgen del Carmen

MADRID.—El jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante Luis Arévalo Pelluz, presidió el 16 de noviembre, en Almagro (Ciudad Real), la entrega de los Premios Virgen del Carmen.

Los premiados este año han sido: Premios del Mar para Trabajo de Historia, dotado con 200.000 pesetas, para Pablo Pérez Mayain, por su obra "La política naval española en el Atlántico durante la guerra de Sucesión"; y a Patricio Merino Navarro, por "La Marina de Guerra Española". Asimismo, a la editorial Labor por su libro "El arte de navegar en la España del Renacimiento". Y un accésit de 100.000 pesetas a Radio Miramar de Barcelona por guiones sobre temas marítimos. ■

## LA FLOTA PETROLERA ESPAÑOLA, EN NOVENO LUGAR DEL MUNDO

MADRID.—España es el noveno país del mundo por el volumen de su flota petrolera, totalizando 67 buques, con un tonelaje total de 8.630.515 toneladas, lo que representa el 2,64 del total mundial, según señala el boletín "Enerpress". Por delante de nuestro país se encuentran Liberia, Japón, Gran Bretaña, Noruega, Grecia, Estados Unidos, Francia y Panamá. Liberia sigue siendo el primer país

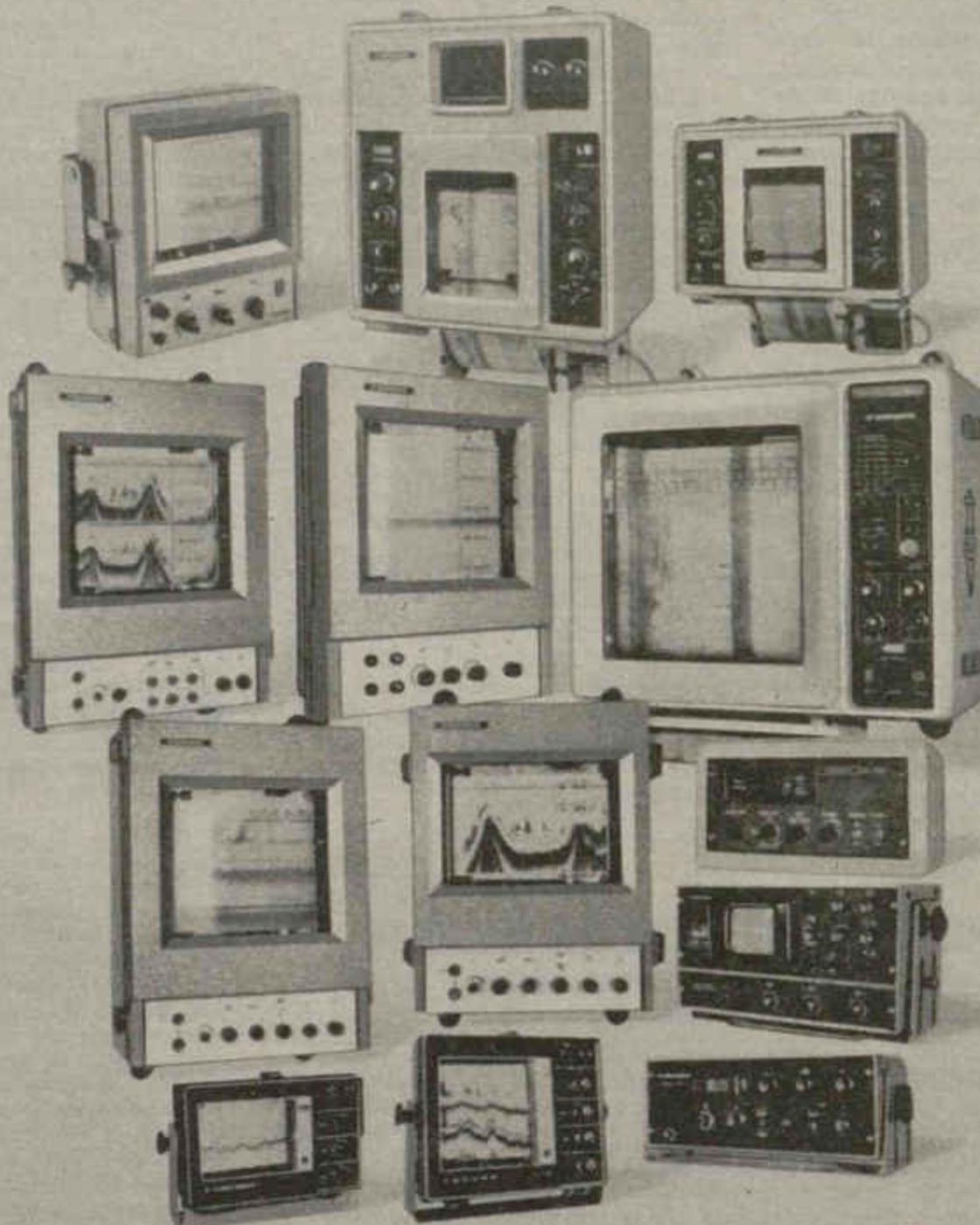
bandera de petroleros, copando el 31,34 por 100 del total de tonelaje existente.

Al final del primer trimestre de este año, la flota petrolera mundial estaba formada por 3.330 buques de más de diez mil toneladas, y existía una cartera de pedidos de 380 buques, con veinte millones de toneladas.

Los diez países más importantes de la flota petrolera mundial son los siguientes:

País	Buques	T. P. M.	Proporción
Liberia	762	102.456.933	31,34
Japón	198	30.465.281	9,32
Gran Bretaña	252	24.934.771	7,63
Noruega	161	24.218.255	7,41
Grecia	303	21.384.228	6,54
Estados Unidos	307	15.750.110	4,82
Francia	79	15.117.877	4,62
Panamá	154	12.068.451	3,69
España	67	8.630.415	2,64
Italia	93	8.284.789	2,53

Las flotas petroleras del resto de los países representan menos del 1 por 100 del total mundial.



## Sondas FURUNO. Tan buenas como para hacerle a vd. todavía mejor

Tan buenas como para haber vendido 200.000 unidades que pescan todo tipo de especies, en todos los mares del mundo. Por muy buen pescador que sea, nunca podrá pescar aquello que no pueda encontrar... y las sondas FURUNO son inmejorables en su capacidad de detección.

Dentro de la amplia gama de sondas FURUNO, seguro que encontrará la que Vd. necesita. Todas ellas con la calidad y servicio tradicionales en FURUNO.

No importa donde pesque o lo que pesque, las sondas FURUNO pueden hacerle todavía mejor.

**FURUNO®**  
Tecnología del mañana, hoy.

Solicite amplia información al Representante para España:

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

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

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales Puertos Españoles



## Crece la flota española en el tráfico internacional

MADRID.—La flota española ha experimentado un fuerte crecimiento en los tráficos extranjeros, donde ha pasado de mover 4,4 millones de toneladas en 1970, a 27,2 millones en 1979, según la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

Los buques españoles —añade ANAVE— han logrado coberturas del cien por cien en los últimos años en determinados tráficos, como el de petróleo y grano.

Este servicio extranjero, según ANAVE, es una fuente considerable de divisas, una auténtica industria exportadora y una gran ayuda a la economía del país.

La evolución positiva de la presencia de la flota española en los tráficos internacionales, durante los años 70 —según datos de ANAVE—, es la siguiente: en 1970, se alcanzó un volumen de 4,4 millones de toneladas; en 1975, de 7,8; en 1976, de 6,7; en 1977, de 5,6; en 1978, de 15,6 y en 1979, de 27,2.

Finalmente, ANAVE destaca el esfuerzo realizado por la flota petrolera, que ha conseguido importantes fletes en un mercado que no ha dejado, en ningún momento, de estar presionado por la crisis de exceso en la oferta de tonelaje. ■

## Cartas al director

### No es el mayor velero

Señor director: Acabo de leer en su número 181, correspondiente al mes de octubre, el reportaje relativo al mayor velero del mundo, el buque-escuela argentino "Libertad".

No puedo saber a qué se refieren ustedes al aplicar el calificativo mayor, pero en términos absolutos, el buque "Libertad" no es el mayor velero del mundo. En la revista "Bitácora", correspondiente al número 44 del mes de junio pasado, hay una relación de los veleros-escuela de todo el mundo. En dicha relación se aprecia que el buque "Libertad" se puede colocar en los siguientes puestos:

Desplazamiento, sexto lugar; sup. véllica, cuarto lugar; eslora, quinto lugar; manga, segundo lugar; calado, séptimo lugar; potencia motor, primer lugar; número tripulantes, tercer lugar; número alumnos, noveno lugar.

Por tanto, se podría considerar que el "Libertad" podría ser considerado como el cuarto o quinto buque de vela más grande del mundo, pero nunca podrá ser comparado con el "Siedov" o el "Kruzenstern", ambos rusos. ■ JOSE LUIS PIÑEIRO GARCIA. Vigo.

# EL MAR, EN LA POLÍTICA INTERNACIONAL DE HOY

Se ha repetido con rotundo énfasis que la mar acerca, mientras las montañas separan. Generaciones de estudiosos de ciencia política han asumido en sus planteamientos este célebre axioma de Andrés Siegfried, y generaciones también de viajeros y navegantes comprobaron también esta verdad. La libertad, la inmensidad de los espacios marítimos, han incitado al hombre, desde la noche de los tiempos, a recorrer en todos los sentidos las tantas veces misteriosas e insondables aguas, en la búsqueda de nuevas orillas. El mar Báltico, el del Norte, el mar de la China o el del Caribe no serán excepciones de la regla, pero el ejemplo más sorprendente reside en el Mediterráneo, el viejo mar latino, alrededor del cual fue edificado el Imperio en Roma, los pilares de la cristiandad, y que hoy vive encasillado entre tabiques étnicos, religiosos, nacionales e históricos. De aquí que el Mediterráneo, como mar esencialmente político, pueda ser también mar conflictivo por excepción.

Pero esta misma mar que une llega, a menudo a separar, y muchos pueblos han conservado su propia identidad "con la mar por medio". El caso de los Estados Unidos, gigante anclado entre dos océanos, sucesor de la potencia británica en los mares, es un vivo exponente de este aserto. Potenciado durante las dos guerras mundiales, sin temor a los golpes del adversario, hasta devenir en la más grande potencia militar y económica de todos los tiempos, su papel directivo en la política internacional del mar será inapelable.

De acuerdo, pues, en que la mar une y protege, pero también tiene asignada otra función trascendente: la mar alimenta. El hombre no ha dejado de pescar y de extraer cuanto ha podido de las aguas desde que aprendió el modo de lograrlo en los albores de la Humanidad. Pero del uso deviene el abuso, y la segunda mitad de nuestros siglos está marcada por la técnica del explotación y la esquilmación. Los más sofisticados buques y las más avanzadas técnicas invaden los espacios marinos, amenazando de extinción a numerosas especies. Los conflictos que en este orden se producen tienen también su contestación en el marco de la política internacional, pero los buscadores de recursos y los amantes de la ciencia-ficción imaginan encontrar en el plancton el alimento-milagro para una Humanidad sobre la que la explosión demográfica hace anticipar trágicamente el espectro del hambre.

También la mar guarda otros tesoros en los inmensos recursos que la Providencia ha acumulado en sus arcanos, antes incluso de que comience a conocer la Historia y con ella la fórmula de disfrutarlos. El 20 por 100 de la producción mundial de hidrocarburos provienen en la hora actual de yacimientos oceánicos; se explota de una manera racional la energía de las mareas y se profundizan los estudios para lograr la utilización del calor solar que absorbe la zona oceánica tropical. Todo ello no puede

El preponderante papel que desde siempre ha jugado el mar en el marco de las relaciones internacionales y su incidencia, por tanto, en la política de cada época, se ve revitalizado en nuestros días con impulsos crecientes. Guerras frías o calientes, prospecciones económicas o litigios políticos en torno al líquido elemento, asoman a los escaparates de los grandes rotativos mundiales con frecuencia inusitada; con apasionamiento desbordado a veces. La mar como vehículo de intercomunicación entre los pueblos, pone en juego también su capacidad de interlocución no siempre armonizante. Los hechos y las constantes de cada día se encargan de atestiguarlo así.

tampoco dejar de tener una influencia directa en los planteamientos de la política internacional del mar. Y de un modo aún más directo, desde la aparición de los llamados nódulos polimétálicos, gruesos como pelotas de golf y ricos en manganeso, cobalto y níquel, pero cuya maravillosa explotación aún suena un poco a cuentos de hadas, pues el grupo americano-belga Ocean Mining Associates, los más adelantados en la materia, calcula que no habrán de obtener rendimiento positivo de la explotación hasta 1989; lo que no impide, sin embargo, que en un mundo amenazado por toda clase de penurias, la existencia de este señuelo desate pasiones y controversias y ponga en difícil trance los logros de la actual Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Pero del mar pragmático, acosado y parcelado por una múltiple y grave problemática supranacional, hay que llegar al mar simbólico, todavía incomprendido, no desentrañado a fondo y lleno de inapreciables expectativas. Simbolo de libertad, puesto que ningún obstáculo limita su horizonte; de fuerza, en el viento que infla las velas y empuja las naves; de misterio, porque detrás de la tremenda tempestad, contra la que no existen antidotos, sobreviene la serena calma. ¿Cómo extrañarse que su evocación haya movido la inspiración de los poetas y la paleta de los pintores? Aunque ahora, en más prosaicas motivaciones, muevan los intereses de los hombres de Estado y de los políticos.

La eterna lucha por el dominio del mar ha sido siempre objetivo esencial de la política, gobernada desde el timón de la estrategia. La historia del mundo está jalona de grandes batallas navales, y desde hace poco tiempo, aeronavales. Salamina, en el 480 antes de Cristo, preservó a Atenas, y Actium, cuatro siglos más tarde, sentó las bases del Imperio romano. Venecia fue próspera mientras mantuvo una flota, y la gran aventura de América fue, ante todo, una aventura marinera tripulada desde la fe. Constantinopla cayó por el dominio que los turcos ejercieron sobre los Balcanes, pero Lepanto les impide ir más lejos y salva, en 1571, a la cristiandad. Del mismo modo la destrucción por la tempestad, en 1558, de la Armada Invencible salvará a Inglaterra y a la Reforma. Inglaterra, desde entonces, dominará los mares y Holanda tomará el relevo. Francia pondrá también especial cuidado en los asuntos marítimos, pero Napoleón perderá la guerra en el mar. Navarin dará, en 1827, un golpe de gracia al Imperio otomano, como el que Tsushima ases-

tará, en 1905, al ruso. Hitler perderá también la partida por no haber sabido valorar la guerra en el mar, y en cuanto a los Estados Unidos, no serían la primera potencia del mundo sin el aviso trágico de Pearl Harbour.

En la hora actual, la URSS dispone de 62 submarinos nucleares, y el Tratado Salt II, aún no ratificado, le concede el derecho de equipar un total de 950 misiles estratégicos, de los cuales 144 pueden estar dotados de cabezas múltiples. Los Estados Unidos cuentan con 37 submarinos nucleares con 600 misiles, pero con una proporción muy superior de ingenios MIRV. En unidades de superficie, los grandes portaaviones norteamericanos dan una imagen sobradamente conocida en todos los mares del mundo, pero en su contrapartida, los soviéticos han acelerado el proceso de construcción de portahelicópteros, en la búsqueda de un forzado equilibrio de efectivos. Los tonelajes de otras unidades ofrecen a veces confusas interpretaciones, pero la presencia de la técnica y, sobre todo, de la más refinada electrónica no contribuyen a esclarecer el panorama. Bien es verdad que la guerra fría en el periodo de distensión puede ser un medio menos peligroso y más económico de hacer la guerra, sobre todo si busca su acomodación en guerras locales, y se puede escribir sin recelo sobre una guerra fría naval, en que las grandes estrellas tienen nombres: Turquía, Grecia, Quemoy y Matsú, Suez, Tiran, Cuba o Bab-el Mandeb. Podrían resumirse a grandes trazos las conclusiones de estos enfrentamientos, que pueden difficilmente separarse, en cada una de sus fases, del conjunto de la rivalidad Este-Oeste.

La mayor parte de los conflictos que hoy amenazan la estabilidad marítima provienen de tres causas muy definidas: la extensión de las aguas territoriales; las vías de comunicación marítimas y sus condicionantes, y la explotación de los recursos de alta mar. No podemos pasar sino como entre aspas por ellos. Ya decía Gidel que cuanto mayor es la potencia de un Estado, más tiende a limitar el mar territorial. De aquí las tres millas que todavía oficialmente reconocen los Estados Unidos, aunque lleven la voz cantante en muchas cuestiones de la Conferencia del Mar, que en sus textos oficiales viene reconociendo una extensión de doce. De aquí también que las decisiones unilaterales de extensión de aguas territoriales a efectos de pesca han entrañado notables conflictos, como la guerra de la langosta, entre Francia y Brasil; la guerra del bacalao, entre Islandia y Gran Bretaña.

ña, y los no escasos incidentes sobrevenidos entre España y Marruecos, después del dahir de declaración de las 70 millas de aguas jurisdiccionales de pesca por parte marroquí. También la extensión de las aguas territoriales ha venido a complicar todavía más un problema ya suficientemente complicado de por sí: las vías de comunicación de aguas jurisdiccionales sobre las que un Estado ejerce plena soberanía, pero que tienen que ser utilizadas por navíos de otros Estados para entrar en la mar territorial y salir de ella. Como advierte Rebeyrol, la simple extensión a doce millas de todas las aguas territoriales restringiría la libertad de navegación en 125 estrechos. En el mar Egeo o en el Caribe, por ejemplo, se crearía una situación imposible.

Los conflictos estrechados han marcado una tónica agresiva y de acusado protagonismo en la historia de nuestros días. El contencioso de Suez de 1956 estuvo a punto de poner a toda la Humanidad en pie de guerra, y obligó al pacto entre soviéticos y norteamericanos para obligar a franceses, ingleses e israelíes a la vuelta a casa. La chispa que en 1967 encendió la guerra de los Seis Días entre árabes y judíos fue el bloqueo anunciado por Nasser de los estrechos de Tiran, que guardan el acceso al puerto de Eilath, y la tensión mantenida largo tiempo entre Estados Unidos y Panamá ha sido a propósito del canal del mismo nombre. No hay que hacerse ilusiones: no es solamente la definición legal de aguas territoriales la que determina la suerte de las comunicaciones marítimas; es, ante todo, su importancia estratégica.

Hay una razón suficiente para preguntarse si en la invasión de Afganistán la importancia de la mar ha jugado su papel. Toda la frontera meridional del país se sitúa, a vuelo de pájaro, a 450 kilómetros del estrecho de Ormuz. Y éste no está defendido de una manera sino simbólica por la pequeña fuerza del sultán de Omán, encuadrada por 600 oficiales y suboficiales británicos, amenazados muy directamente por los rebeldes de Dhofar, refugiados provisionalmente en el Yemen del Sur, de régimen marxista-leninista. La posición de la Unión Soviética en la zona es, por tanto, privilegiada, y en la hipótesis de un nuevo conflicto, como el actual de Irán-Irak, puede complicar seriamente el aprovisionamiento por mar de las economías occidentales.

No vamos a analizar aquí la importancia de la alta mar y de los fondos marinos, que habrá de ser objeto de estudio independiente, pero si señalar únicamente que constituye el tercer lado del triángulo de la inestabilidad marítima. El fin que el futuro tenga preparado a la actual Conferencia del Mar habrá de influir directamente en el entorno de las relaciones internacionales. Pero, de todas formas, puede aventurarse que la lucha por los océanos ha de entrañar todavía un largo recorrido... ■ JOSE CERVELLA PERY.

## CONFERENCIA DEL MAR: EN LA RECTA FINAL

**La Conferencia de nunca acabar.**—Van a cumplirse ya los siete años del comienzo de las sesiones de la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cuyos debates se vienen sucediendo en Nueva York y Ginebra, alternativamente, y los participantes, con mayor o menor fortuna, se esfuerzan en llegar a un acuerdo de convenio razonable. Una conferencia que nació para ser breve y está resultando interminable; que pretende clarificar y en algunos aspectos ha oscurecido términos y conceptos, pero que, no obstante, ha obtenido resultados importantes.

En el marco del Derecho consuetudinario internacional, los conceptos tradicionales de mar territorial, paso inocente, alta mar, estrechos,

islas y plataforma continental, etcétera, han evolucionado adaptándose a las realidades actuales. Los conceptos nuevos: zona económica exclusiva de 200 millas, fondos marinos internacionales, régimen de Estados archipiélagos, delimitación entre Estados con costas adyacentes, etcétera, han necesitado un proyecto de "status" que permite a ciertos países costeros ganar posiciones con respecto de otros más desventajados.

Si la firma de la Convención —objeto de la Conferencia— aparece todavía hipotética, los esfuerzos de última hora para entrar en la recta final y los avances en algunos aspectos han sido notables. Falta saber si en el próximo período de sesiones, que corona la dacena, y que está

previsto para la primavera del año próximo, se rematará felizmente la faena.

**Un poco de historia.**—Desde la noche de los tiempos, la pesca y la navegación eran los principales usos que el hombre, con mayor o menor trabajo, hacia de la mar. El problema de los recursos marinos, su exploración y explotación, que hoy constituye una de las cuestiones medulares de la Conferencia, es de más reciente acuñación. La despensa del mar parecía inagotable, y lo que hubiera en sus profundidades, un misterio insólito.

Pero la aparición de una nueva fuerza motriz con los avances tecnológicos en la explotación de los recursos marinos, el goloso descubrimiento del petróleo y los nódulos de manganeso

han hecho que los países costeros tengan una mayor preocupación por sus mares ribereños y los no costeros se sientan solidarios con el festejo común. Todo ello exigirá un control creciente y mantenido sobre los nuevos usos del mar.

Hasta el año 1958, fecha de la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Derecho Internacional Marítimo descansaba sobre bases fundamentalmente consuetudinarias, viéndose así facilitada la justificación de las pretensiones de las grandes potencias que basaban toda su actuación en el conocido principio de la libertad de los mares. Los escasos intentos que se habían hecho con anterioridad a

(Pasa a la página siguiente)

## CONFERENCIA DEL MAR: EN LA RECTA FINAL

(Viene de la pág. anterior)

la obtención de normas obligatorias multilaterales, como la Conferencia de la Sociedad de Naciones de 1930 en La Haya, no habían logrado sus propósitos. De aquí que la Conferencia de Ginebra de 1958 significó el primer gran aporte al enriquecimiento del Derecho Internacional Marítimo, y fruto de sus tareas fueron cuatro importantes convenciones internacionales sobre mar territorial y zona contigua, alta mar, plataforma continental y pesca y conservación de recursos vivos en alta mar.

Sin embargo, aspectos fundamentales como la extensión del mar territorial no pudieron ser resueltos, como tampoco en una segunda Conferencia, que se convocó en 1960, y que tuvo igualmente a Ginebra de escenario, con esa precisa finalidad.

El decisivo impulso habría de darse el embajador de Malta en la ONU, Arvin Pardo, que en un larguísimo discurso de más de cuatro horas ante la Asamblea General, advirtiendo el peligro de que se iniciase una lucha competitiva por el control de los fondos marinos, en el que sólo podrían participar las grandes potencias, propuso el establecimiento de una regulación internacional para el uso de los fondos marinos y para asegurar que su explotación sólo sería con fines pacíficos y en beneficio de la Humanidad.

Esta habría de ser la mecha que encendiese la llama de la actual Conferencia, pues aquella misma Asamblea creó el Comité de los Fondos Marinos, su precedente más inmediato, y que sirvió de órgano preparatorio. Y a fines de 1973 se inauguró en fase puramente procesal, para el verano siguiente, en Caracas, comenzar los trabajos en su aspecto sustutivo.

Desde entonces hasta ahora... El miedo al caos, que resultaría si todos los países adoptasen medidas unilaterales (cosa que ya algunos han hecho), han hecho pisar el acelerador de los debates, que en los últimos tres años se han duplicado en dos períodos de sesiones en ambas sedes de la ONU (Nueva York y Ginebra). Nadie ha dimитido ni tirado la toalla en este tiempo, aunque ha habido escollos de muy difícil superación, tales como la cuestión de la presidencia (1) o la declaración unilateral USA de no reconocer otro límite para el mar territorial que el de las tres millas.

**Los temas medulares.**—Desde su iniciación, la Conferencia ha venido actuando en debates plenarios o a través de sus tres comisiones principales, a las que es preciso dedicar unas líneas: La primera Comisión se ocupa del régimen internacional de los fondos marinos, y está presidida por Paul Bamela Engo, de la República Unida del Camerún; la segunda trata de aspectos diversos del Derecho Internacional del Mar, que pudieramos llamar "clásico", y su presidente es Andrés Aguilar, de Venezuela, y la tercera, sobre el medio ambiente marino, investigaciones y tecnología marina, está a cargo de Alexander Yankov, de Bulgaria. Las sesiones plenarias de la Conferencia están dirigidas por el presidente de la misma, Shirley Hamilton Ameasinghe, que se ocupa también del arreglo de las controversias y la redacción de las cláusulas finales.

En 1978, la Conferencia estableció siete grupos de negociación, cada uno de ellos sobre una cuestión "esencial" diferente. Todos están abiertos a todos los países que participan en la Conferencia y celebran sesiones privadas; los tres primeros grupos pertenecen a la primera Comisión y los restantes a la segunda. La tercera Comisión, que registra un índice mucho menor de conflictividad, no ha precisado de estos apoyos suplementarios.

Pero esta buena disposición estructural de la Conferencia, que indiscutiblemente ha funcionado y ha funcionado bien, se ha visto obstaculizada con la falta de un texto oficial, pues hasta la fecha todos los documentos de trabajo que se han manejado no han pasado de ser "textos oficiales para fines de negociación", el primero de ellos redactado en Ginebra en 1975, bajo el título genérico de "texto único oficial".

(1) En el periodo de sesiones de 1978 en Ginebra se impugnó, por varios países hispanoamericanos y del tercer mundo, la candidatura a la presidencia del embajador.

borrador de tratado que ha sufrido sucesivas revisiones, hasta llegar al "Texto integrado oficial para fines de negociación" (TIONF), preparado en 1977, revisado en 1979 y 1980, acabándose de realizar, en los momentos en que se escriben estas líneas, otra nueva revisión, que ya adopta el más esperanzador título de "Proyecto de Convención sobre el Derecho del Mar", aunque no se haya prescindido tampoco del aditamento entre paréntesis del "texto oficial".

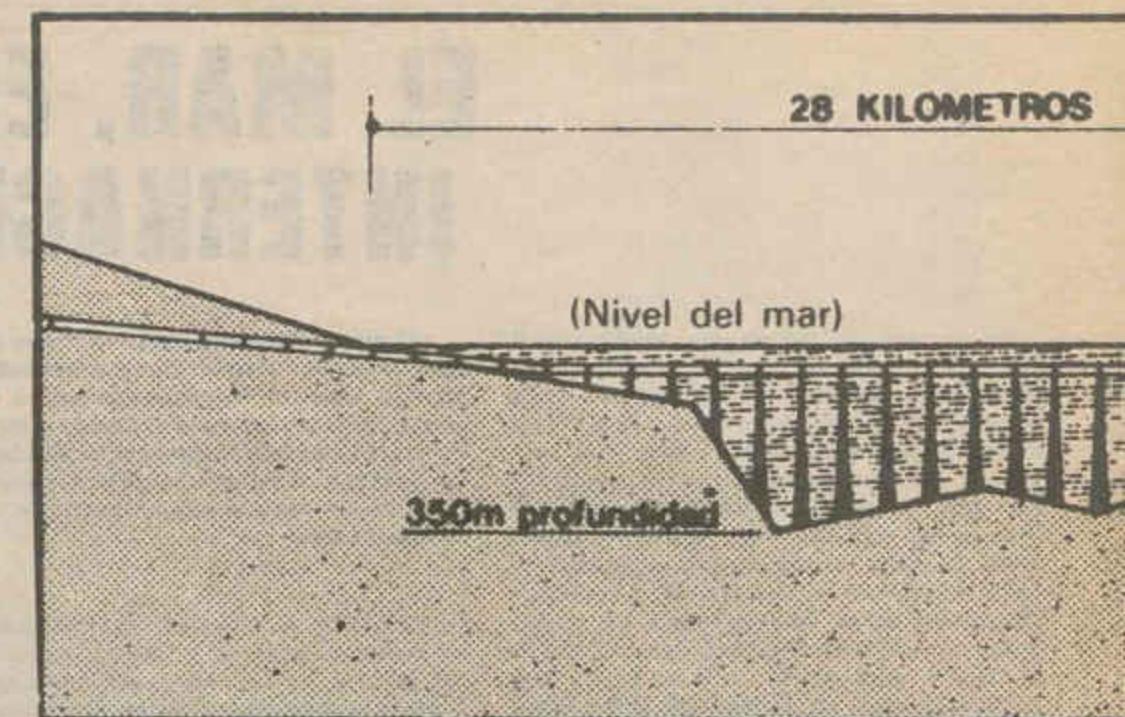
Quiere decirse con ello que los temas medulares de la Conferencia han recibido diverso tratamiento en función de los distintos textos redactados, toda vez que alguna de las enmiendas o sugerencias informales, que no han desequilibrado un consenso generalizado, han sido incorporadas al texto básico de cada momento; de ese modo, los temas del mar territorial, los estrechos utilizados para la navegación internacional, el régimen de los Estados archipiélagos, la zona económica exclusiva, el alta mar, el régimen de islas, el derecho del acceso al mar y desde el mar de los Estados sin litoral y libertad de tránsito, la zona de los fondos marinos extrajurisdiccionales como patrimonio común de la Humanidad, la solución de las controversias, la protección y preservación del medio marino, la transferencia de la tecnología, han padecido sucesivos análisis y diagnósticos a lo largo de todos estos años, aunque la mayor parte de ellos están vistos para sentencia. Solamente una reducida parte de cuestiones no resueltas —algunas de ellas de indudable trascendencia— dificultan el acceso a la recta final, tan deseada, por otra parte, por propios y extraños.

**Las cuestiones pendientes.**—Numerosas cuestiones relacionadas con la ordenación internacional de los fondos marinos encabezan la lista de cuestiones pendientes que aún tiene ante sí la Conferencia. Entre ellas destacan las siguientes: quiénes podrán votar en los órganos encargados de la adopción de decisiones de la autoridad internacional prevista para la administración de los fondos marinos; qué seguridades se requieren de que la autoridad dispondrá del dinero y la tecnología para funcionar de manera eficaz junto con las entidades nacionales y particulares en la extracción de nódulos de manganeso y otros recursos de los fondos marinos; qué impuestos habrán de pagar a la autoridad los interesados particulares y gubernamentales en la explotación de los fondos marinos. Todas estas premisas conllevan también una serie de preguntas incidentales, pero no de menor importancia, como, por ejemplo, ¿cómo se financiará la autoridad de los fondos marinos?, ¿cómo pueden la autoridad y los países en desarrollo estar seguros de lograr un acceso adecuado a la tecnología de explotación de los fondos marinos?, ¿qué papel debería desempeñar el arbitraje comercial en el arreglo de las controversias relacionadas con los fondos marinos en general?, ¿qué principios debería seguir la autoridad para controlar la tasa de extracción de minerales de los fondos marinos?, ¿qué procedimiento se debe prever para revisar el sistema de la explotación de los fondos marinos?, ¿dónde se debe establecer la sede de la autoridad? y ¿qué ocurre con la legislación unilateral sobre la minería de los fondos marinos? Preguntas todas de muy difíciles respuestas y que aún permanecen sobre el tapete de las incertidumbres.

Pero además de establecer normas en materia de fondos marinos, donde la Conferencia está sentando la base para instituciones internacionales totalmente diferentes a las establecidas anteriormente, quedan algunas cuestiones pendientes en esferas más convencionales del Derecho Internacional. Entre ellas figuran la de cómo trazar la línea que defina el borde exterior de la plataforma continental cuando se extienda más allá de las doce millas; qué criterios se deben aplicar para delimitar las fronteras marítimas que se superponen; qué normas se han de utilizar en la realización de la investigación científica marina en aguas bajo la jurisdicción de Estados costeros, y en qué tipos de controversias internacionales sobre cuestiones del Derecho del Mar tendrán los Estados que someterse a arreglos de fuerza obligatoria.

(Pasa a la pág. 34)

28 KILOMETROS



## Una comisión hispano-marroquí estudió proyectos en Japón

# EL TUNEL DE GIBRALTAR PODRIA INICIARSE EN 1985

TOKIO.—La construcción de un túnel que enlace Marruecos con España podría acometerse a partir de 1985 si son viables los proyectos y presupuestos que estudiaron un grupo de personalidades de ambos países con las autoridades japonesas.

La delegación española estuvo presidida por el director general de Infraestructura del Ministerio de Transportes, Florentino Pérez, a quien acompañaron altos cargos de este Departamento. La parte marroquí estuvo representada por el presidente de la Comisión Mixta de Estudios, Larbi Kabbas.

Las dos delegaciones visitaron a diversas autoridades del Ministerio japonés de Transportes, así como al vicepresidente de la red de ferrocarriles, con quien trataron diversos temas relacionados con el túnel de Seikán, situado al Sudoeste de Japón, y que por sus características técnicas es equiparable al que se piensa construir entre Marruecos y España.

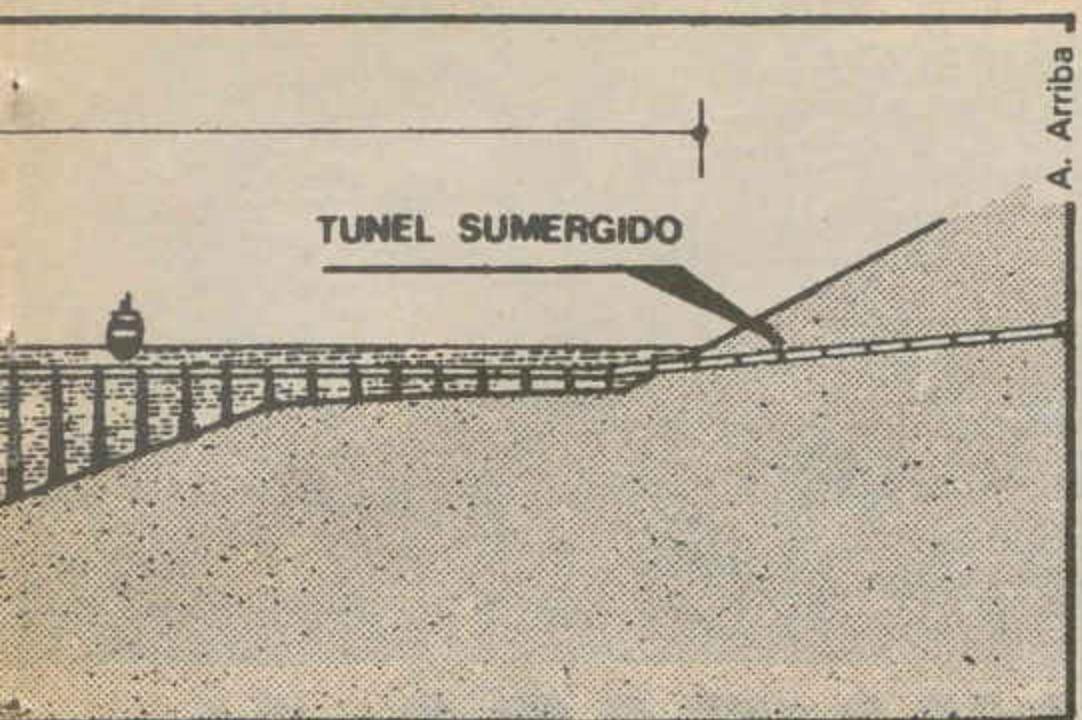
Florentino Pérez declaró que los contactos que se llevan a cabo con Japón servirán para completar el informe que se finalizará en el plazo de entre dos y tres años, después de que se hayan examinado todos los estudios presentados para la construcción de un túnel bajo el estrecho de Gibraltar.

En el mes de octubre pasado tuvo lugar en Tánger una reunión de más de 300 expertos para debatir los proyectos en estudio, entre los que

se encontraban juristas, sociólogos e ingenieros de todo el mundo.

Los miembros de las delegaciones visitaron, asimismo, el túnel de Seikán, considerado como el mayor del mundo. Pérez se manifestó impresionado por la alta tecnología y





TUNEL SUMERGIDO

A. Arriba

El túnel sumergido parece la solución más viable para unir Europa y África.

organización niponas, sobre todo en lo que respecta al transporte en un pequeño país con 115 millones de habitantes.

#### LA MAYOR OBRA DE LA HISTORIA

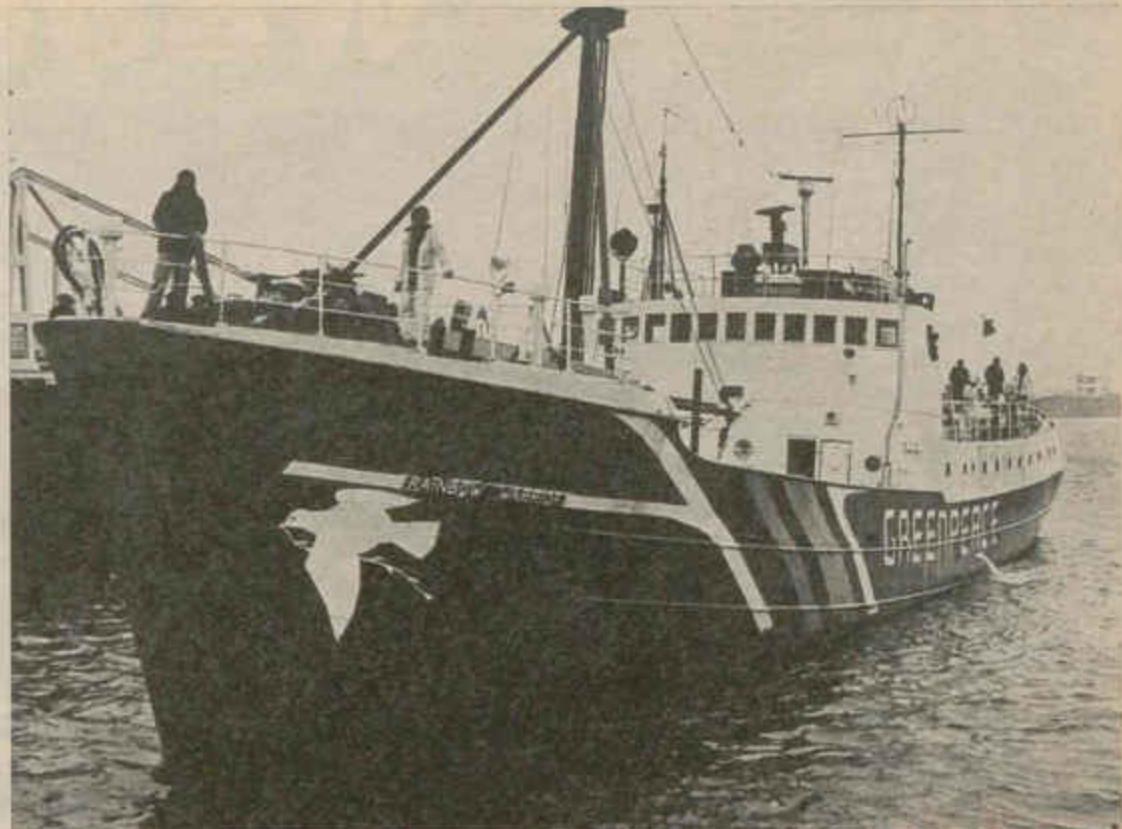
Para la realización del proyecto, si es que finalmente es llevado a cabo, habrá que contar con la colaboración de Japón y algunos países de Europa Occidental, cuya tecnología puede ser aprovechable en el supuesto de que los estudios que se efectúan hagan viable el proyecto.

La idea de unir el continente africano con Europa es muy antigua, aunque empezó a tomar cuerpo después de la independencia de Argelia y sus inmensas riquezas en gas natural.

Existen varias soluciones técnicas al problema de la profundidad, aunque no se encuentran aún en fase de ejecución. Una de ellas es la construcción de un puente elevado; otra, la más conocida, del túnel submarino, y la de un túnel simplemente sumergido y lastrado, que es la que, al parecer, cuenta con mayor viabilidad. ■



El ministro español de Asuntos Exteriores, señor Pérez Llorca, y el embajador de Marruecos en España firmanon el acuerdo de cooperación entre los dos países para el proyecto de enlace entre Europa y África en el estrecho de Gibraltar. (Foto: EUROPA.)



El buque ecologista, después de su arribada a Amsterdam.

## EL "RAINBOW WARRIOR" ESCAPA DE EL FERROL

El buque de 417 toneladas "Rainbow Warrior", perteneciente al movimiento ecológico Greenpeace, que se encontraba retenido en el puerto de El Ferrol, se escapó, burlando a las autoridades españolas, en una operación que la prensa británica calificó como propia de un comando. A su llegada a Amsterdam, donde el movimiento propietario del buque tiene una oficina permanente, el periódico belga "De Morgen", editado en Gante, realizó una entrevista al capitán del "Rainbow Warrior", John Castle, que fue recogida por el diario madrileño "Ya" y que reproducimos para nuestros lectores.

"La sensacional fuga del barco había sido estudiada durante varias semanas", titulaba en gruesos caracteres "De Morgen". Jan-Hein de Groot entrevistó al capitán Castle, quien también se rió a su llegada a Amsterdam del cese del almirante jefe de la Zona Marítima de El Ferrol.

"El hecho de que, a fin de cuentas, la expedición se haya convertido en un viaje de recreo no se debe a la Marina o a la Policía española, se lo digo yo", comentaba el capitán del buque fugado, perteneciente a la organización ecologista Greenpeace. Según la información publicada por "De Morgen", las autoridades españolas habían retirado del "Rainbow Warrior" una pieza esencial del motor que aguanta la presión. Esta medida de precaución se tomó en vista de que hace dos años ya se había fugado por primera vez.

"Había, pues, siete tripulantes y un barco en El Ferrol, un puerto natural en el Norte de España, lleno de buques de guerra, rodeado de fortalezas bien armadas", sigue el relato. La Policía, "equipada con fusiles automáticos", vigilaba. Pero "una persona", que el periódico no identifica, se trasladó a Inglaterra para adquirir una pieza de repuesto.

"Cuando se introdujo clandestinamente a bordo del barco ese elemento, que pesa 140 libras, comenzó una serie de milagros, que sólo concluyó el sábado cuando el barco entró en la seguridad de nuestras aguas", sigue la narración. Se tardó otras varias semanas en montar la pieza, y luego "un ensayo secreto de los motores suministró ya esperanzas para un feliz desenlace de la expedición".

Pero todavía faltaban lo que el periódico denomina "un par de detalles": la vigilancia policial, la rápida acción de la Marina, los disparos contra el barco y la persecución de los buques de guerra y de los helicópteros. A pesar de todo eso, el día 8 por la noche, el capitán Castle dijo: "Nos marchamos".

De acuerdo con la información del periódico de Gante, se esperó el mejor momento posible, es decir, el relevo de la guardia. Cor-

taron simultáneamente las amarras delanteras y traseras, encendieron el motor y comenzaron a navegar con las luces apagadas en la oscuridad.

"A los tres cuartos de hora, el 'Rainbow Warrior' navegaba hacia alta mar". Los buques "Nalón" y "Bonifaz" trataron de darle caza, lo mismo que los helicópteros. Pero no lo consiguieron, pese a que los navíos de guerra españoles navegan a 45 nudos y el buque ecologista a sólo seis nudos. Sobre la declaración oficial española de que la mala visibilidad impidió la captura, un representante de la organización Greenpeace, David McTaggart, dice: "¿Mala visibilidad? El tiempo estaba más sereno que nunca".

De acuerdo con McTaggart, el apresamiento durante varios meses del "Rainbow Warrior" en España fue "ilegal". Porque si bien los Gobiernos aceptan entre sí tácitamente la extensión de las aguas jurisdiccionales a 200 millas, "esto no está jurídicamente estipulado en ninguna parte". Según él, la empresa Massó había capturado ya el doble de ballenas "de lo que autoriza el acuerdo internacional".

La organización Greenpeace y su barco "Rainbow Warrior" trataban de impedir esa caza de ballenas. Pero, según dice el periódico de Gante, sin ponerlo en boca de nadie, "la familia Massó, que saca grandes beneficios de su empresa, tiene unas opiniones totalmente distintas". Y añade: "El entusiasmo de la familia no conoce límites".

Claro que el autor de la información, Jan-Hein de Groot, puede haberse dejado llevar por su fiebre ecológista y estar mal informado sobre la caza de ballenas, sobre las actividades de Greenpeace y sobre los límites jurídicos de las aguas territoriales de los países. No serían sus únicos errores: según escribe en su periódico, el buque fugado "quedó durante cinco meses en el puerto de la OTAN de El Ferrol". De un plumazo ha metido a España en la OTAN antes de que el tema se haya siquiera discutido en las Cortes. ■

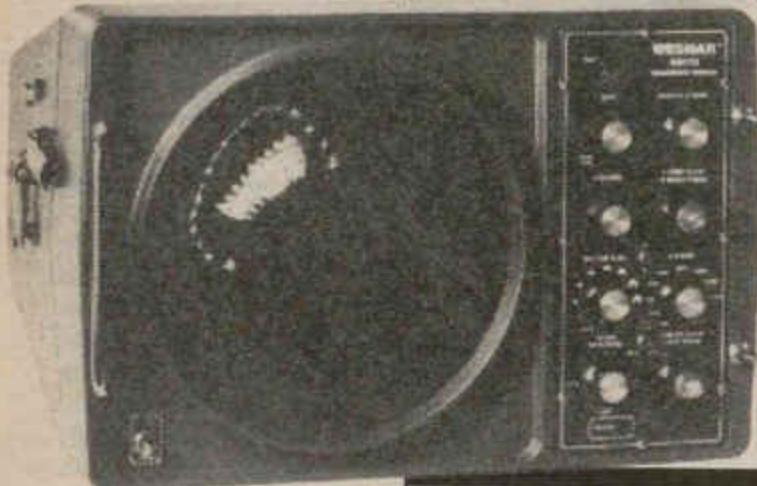
# WESMAR

## LA TECNICA MAS AVANZADA AL SERVICIO DEL PESCADOR.

Los instrumentos de precisión de Wesmar, son los mejores compañeros del pescador, en miles de pesqueros de todo el mundo.

Porque Wesmar ha sabido unir la tecnología más avanzada, con el manejo más sencillo de todos sus aparatos.

### SONAR SS-165



Indica con exactitud a qué distancia se encuentra el cardumen, a proa, debajo y en oblicuo.

Especial para detectar cardúmenes escasos.

Probado con éxito en la campaña del bonito.

Líder del mercado en Japón y Noruega.

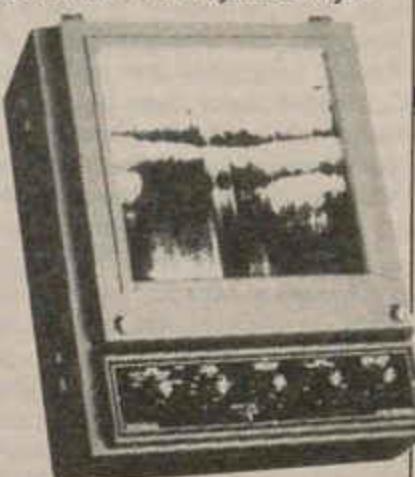
### SONDA CR-900

**NUEVO.** Dotado con lo último en tecnología de programación.

Identificación de peces individuales, junto o lejos del fondo.

Indicador digital de profundidad hasta 900 metros.

Mejor precio del mercado dentro de sus especificaciones.



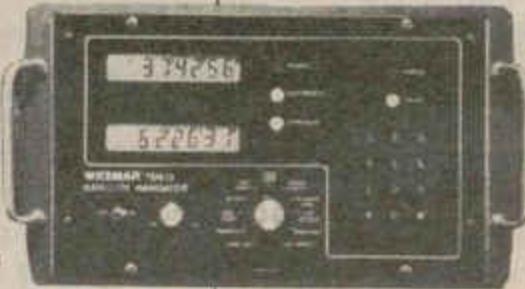
### NAVEGACION POR SATELITE

Completamente automático.

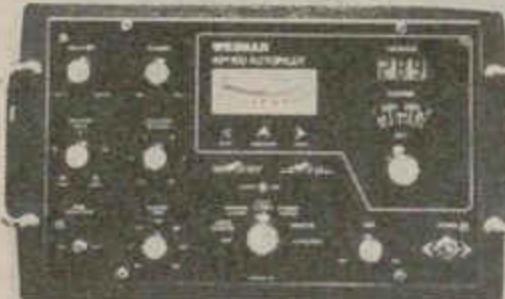
Indicación de hora GMT, latitud, longitud, rumbo de gobierno, hora de la próxima situación por satélite, etcétera.

Mayor exactitud de posición que cualquier otro sistema, en cualquier parte del mundo, y en cualquier condición climatológica.

Acopiable con el AUTOPILOTO AP1100.



### AUTOPILOTO AP-1100



El sistema más avanzado de guía de navegación.

Facilita el pilotaje de la embarcación, corrige el rumbo, etc., y proporciona a su vez un gran ahorro de combustible.

Para mayor información consulten con su proveedor

VASCONGADAS Y SANTANDER: **ARMENDARIZ MARINE**,  
Barrio de Herrera, Tel.: (943) 39 39 40 - 39 21 43  
San Sebastián.

RESTO ESPAÑA: **PAYMA, S.L.**,  
Enrique Larreta, 9 Madrid-16, Tel.: 7332050 (5 líneas)  
Telex: 23.178

SERVICIO TECNICO EN TODO EL LITORAL.

# WESMAR

## La Coruña

### AUMENTO EL TRAFICO DEL PUERTO

LA CORUÑA.—El tráfico en el puerto de La Coruña ascendió a 1.728 buques durante los ocho primeros meses de 1980, lo que supone un aumento de un 33 por 100 respecto al mismo periodo del año pasado, según fuentes de ANAVE.

Por otra parte, el total de buques que entraron en el puerto de Barcelona, durante el mismo periodo, fue de 5.109; lo que representa una cifra algo inferior a la de igual periodo de 1979, que supuso una entrada de 5.290 buques. ■

## Cillero

### BARCO PERDIDO AL INCENDIARSE

En la mañana del 28 de septiembre, a unas doscientas millas del cabo San Vicente, de Portugal, desapareció el buque de pesca de Cillero "Playa de Arichachu", como consecuencia de un incendio en la sala de máquinas que no pudo ser sofocado.

El patrón, vecino de Covas-Vivero, José Antonio Pérez Bouza, y el resto de la tripulación, en total trece, llegaron a puerto cuatro días más tarde, menos el marinero desaparecido, Ramiro Fernández Goas, vecino de San Ciprián.

Los naufragos fueron recogidos por el buque de base en Cillero "Cruz de Mayo". ■

## Bilbao

### PORTUGAL HA INCUMPLIDO SU COMPROMISO

BILBAO.—Portugal ha incumplido su compromiso con 43 pesqueros del País Vasco, ya que, según el presidente de la Cofradía de Pescadores de Bermeo, éstos adelantaron diez millones de pesetas y no les dejan pescar.

Portugal —ha dicho Antón Garay— ha engañado por partida doble a la flota de bajura del País Vasco. Treinta y tres barcos bermeanos adelantaron, el 24 de octubre, 7,5 millones de pesetas para pescar en aguas de soberanía portuguesa durante cuarenta días. A mediados de noviembre, los barcos seguían sin poder trabajar por falta de licencias.

En estos momentos, los pesqueros que adelantaron el canon exigido por Portugal se encuentran entre Canarias y Marruecos, sin licencias y con el temor de que cualquier lancha patrullera les aprese.

En las mismas circunstancias se encuentran diez pesqueros de Lequeitio que abonaron entre las 200.000 y las 350.000 pesetas por unidad para realizar la misma campaña. ■

## San Sebastián

### HELICOPTERO FRANCES OBLIGA A PESQUEROS ESPAÑOLES A RETIRARSE

SAN SEBASTIÁN.—Varios pesqueros españoles que se encontraban faenando en la localidad francesa de Bayona advirtieron la presencia de un helicóptero francés que, acercándose a ellos, les indicó que se alejasen de aquella zona y se trasladasen más hacia el Oeste.

Esta noticia llegó al programa "Onda Pasquera", de Radio San Sebastián, que añade que "a pesar de que los barcos se encontraban trabajando con las correspondientes licencias para faenar allí, obedecieron las órdenes del helicóptero francés, abandonando el lugar". ■



Delegado del Gobierno en el puerto de Bilbao.—Don Adolfo Careaga Fontecha, con el ministro de Defensa y don Jesús María Viana, tras el acto de su toma de posesión como delegado del Gobierno en el puerto autonómico de Bilbao. (Foto: EUROPA.) ■

## DOS PESQUEROS, LIBERADOS SIN MULTAS

SAN SEBASTIAN.—Los pesqueros españoles "Oiz" y "Oleaje" fueron puestos en libertad recientemente por las autoridades francesas, sin juicio previo ni multa, por estimar que no habían infringido el reglamento pesquero comunitario.

El "Oiz" y el "Oleaje" habían sido detenidos por unas patrulleras francesas y conducidos a Burdeos. ■

## Fuenterrabía

### FINALIZO LA CAMPAÑA ATUNERA

FUENTERRABIA (Guipúzcoa).—Dado lo avanzado de la temporada, con los recientes temporales y el natural enfriamiento de las aguas, ha concluido para la flota atunera de Fuenterrabía la costera del bonito, que si bien se puede considerar como mediana en capturas, los precios han sido favorables y, por lo tanto, de compensación.

Por su parte, la flota merlucea continúa faenando en las vecinas calas de la zona de influencia de la costa vasco-francesa de Erreka y Cap Breton. La merluza en lonja ha experimentado precios elevados que oscilan entre las 750 y 800 pesetas kilo, mientras que la mediana se ha cotizado a 620 pesetas y la pescadilla, abundante, a 550 pesetas kilo. ■

## Bermeo (Vizcaya)

### BONITEROS BERMEANOS, RUMBO A MARRUECOS

BERMEO (Vizcaya).—Trece barcos pesqueros de Bermeo (Vizcaya), con licencia para pescar en aguas marroquíes, partieron hacia dicho país, según informaron fuentes de la Cofradía de Pescadores.

Estos boniteros, con capacidad en sus bodegas para almacenar 30 toneladas de pescado, permanecerán en aguas marroquíes hasta las Navidades.

Se da la circunstancia de que estos trece pesqueros bermeanos serán los primeros que vuelvan a faenar en aguas marroquíes —tras el pago del correspondiente canon— después de su retirada, hace cuatro años, con motivo de la ampliación a 200 millas de las aguas jurisdiccionales marroquíes. ■

## PRIMER BUQUE CONSTRUIDO EN ESPAÑA PARA CHINA

BILBAO.—El primer buque construido en España por encargo de la República Popular China fue entregado recientemente por la factoría Euskalduna, de Vizcaya, a las autoridades de aquel país.

El barco se denomina "325", tiene 15.800 toneladas de peso muerto y puede alcanzar una velocidad de 14 nudos, mide 144 metros de eslora, 21,40 de manga, 12,20 de puntal y 8,94 de calado.

En la actualidad se están construyendo otros tres buques para la República Popular China. ■

## COMIENZA LA IMPORTACION DE ANGULA FRANCESA

IRUN (Guipúzcoa).—Las primeras importaciones de angulas vivas francesas, en un volumen aproximado de 20 toneladas, comenzaron ya por la frontera de Irún, y son consignadas a Guipúzcoa, Vizcaya y Madrid, para el consumo nacional.

Estas primeras importaciones se realizan en camiones especiales frigoríficos, y se estima que un primer precio orientativo estará alrededor de las 3.000 pesetas kilo. ■

## CONFEDERACION DE COFRADIAS DE PESCADORES DE LA ZONA LEVANTINO-CATALANO-BALEAR

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—Con asistencia de representaciones de muchas de las Cofradías de Pescadores de Baleares, Cataluña y Levante y presidentes de sus Federaciones Provinciales, se ha celebrado una reunión interprovincial de Cofradías. Presidían los presidentes de las Federaciones con el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de San Carlos de la Rápita.

En esta reunión ha quedado constituida la Confederación de Cofradías de Pescadores de la zona levantino-catalano-balear, con presidencia colegiada de los presidentes de las respectivas Federaciones Provinciales, hasta tanto sean aprobados los Estatutos por el organismo competente.

En la sesión se dio lectura a la propuesta de Estatutos, que previamente había sido remitida a las Cofradías. ■

## Barcelona

### JOSE MARIA MUNTEIS, DIRECTOR DEL PUERTO AUTONOMO

BARCELONA.—El hasta ahora director en funciones del puerto de Barcelona, José María Munteis, ha sido nombrado director titular del citado organismo, según disposición del Ministerio de Obras Públicas.

En resolución de dicho organismo ministerial, se dice, entre otras cosas, que este Ministerio, en uso de las atribuciones que le confiere el artículo 30.1.a del Real Decreto 2.407/1978, de 25 de agosto, por el que se otorga el régimen de estatuto de autonomía al puerto de Barcelona, en relación con el 14.a de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre juntas de puertos y estatuto de autonomía, ha resuelto nombrar director del puerto de Barcelona a don José María Munteis Aumatell, funcionario del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

José María Munteis Aumatell nació el 18 de febrero de 1932 en Olot (Gerona), y cursó su carrera en la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Ingresó en el puerto de Barcelona como ingeniero auxiliar de la Sección Primera de Obras y Proyectos, en 1962.

En 1967 fue designado ingeniero jefe del Servicio de Obras y Proyectos, y en marzo de 1975, subdirector e ingeniero jefe del Servicio de Planificación y Técnicas de Explotación. El 16 de febrero de 1980 fue designado director en funciones, sustituyendo al hasta entonces director, José Eligio Prieto Moresi. ■

## Palma de Mallorca

### NUEVO PUERTO PESQUERO EN EL MOLINAR

PALMA DE MALLORCA.—La Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca pedirá autorización al MOPU para redactar el proyecto de construcción de un nuevo puerto pesquero en El Molinar, que albergaría a la flota pesquera de Palma y a sus instalaciones comerciales.

Según explicó en rueda de prensa el presidente de la Junta del Puerto, Bartolomé Sitjar, con la construcción del puerto de El Molinar, que hace unas décadas fue el primer centro pesquero de la bahía de Palma, se trasladaría a la flota pesquera fuera de las instalaciones portuarias, contribuyendo así a descongestionar el tráfico marítimo en el puerto.

Además de los amarraderos, la Junta quiere trasladar a El Molinar la lonja de pescado fresco, el mercado de congelados, el varadero de los barcos de pesca y las instalaciones de la Cruz Roja del Mar.

El proyecto contribuiría, dijo Sitjar, además de descongestionar el tráfico portuario, a revitalizar el antiguo centro pesquero de El Molinar.

El coste total del proyecto, que sería subvencionado por el Estado, se estima en unos 800 millones de pesetas.

En cuanto al destino de las actuales instalaciones del puerto pesquero, Sitjar dijo que los edificios de la lonja podrían albergar los talleres de la Junta y los amarraderos serían destinados a cubrir otras necesidades del puerto de Palma. ■



El "Jefuda Cresques", en el muelle pesquero de San Carlos de la Rápita.

### CAMPAÑA CIENTÍFICA EN EL DELTA DEL EBRO

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—Ha seguido sus estudios en el delta del Ebro, como continuación de los trabajos iniciados en la primavera pasada, un equipo multidisciplinario de científicos procedentes de diferentes organismos (Sanidad, IRYDA, ICONA, Junta de Energía Nuclear, Instituto Español de Oceanografía, Instituto de Investigaciones Pesqueras...), con la finalidad de disponer de datos correspondientes a la época otoñal y conocer los cambios estacionales de la zona objeto de estudio. El desarrollo de este plan, que se prevé de una duración de tres años, ha tenido su segunda fase en los meses de septiembre-octubre. La tercera fase se prevé para el verano próximo.

La zona en estudio comprende un amplio triángulo, que abarca desde Tortosa a la mar, aguas abajo del Ebro, y desde un poco más arriba del Fangar hasta el Sur de los Alfaques, y mar afuera, hasta una sonda de 50 metros.

Se han efectuado una serie de salidas a la mar a bordo del barco del Instituto Español de Oceanografía "Jafuda Cresques", PM I-1.840-3., dotado de aparatos de precisión para la determinación de datos.

La Cofradía de Pescadores Virgen del Carmen ha cedido sus locales para la instalación provisional del laboratorio y anejos, aparte de otras instalaciones, para mejillones y chirías, en la fábrica de hielo de la Cofradía, para un posterior análisis en los organismos interesados en los estudios que alcanzan nivel internacional.

Sobre los resultados de la anterior campaña ha salido a la luz el primer informe con la conclusión, de que en base a los datos que se obtuvieron, se refleja un bajo nivel de contaminación. ■

#### Excursiones del Club de Pensionistas

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—El Club de Pensionistas de la Casa del Mar del Instituto Social de la Marina ha organizado últimamente dos excursiones, en las que han tomado parte un total de doscientos cincuenta excursionistas.

En la primera excursión fueron visitados la playa de Alcocéber, Castellón, Desierto de las Palmas, bodegas en las que se elabora el Carmelitano, en Benicasim, y Peñíscola. En la segunda fueron visitados el arco de Bará, en las inmediaciones de Tarragona; Montjuich, en Barcelona; el Tibidabo, Salou y regreso.

Para estas excursiones, la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina en Tarragona ha efectuado una importante aportación. ■ M.



MADRINA DE LA PESCA DE BENICARLO.—Ada Lluch, fue elegida madrina de la pesca por la sociedad de pesca deportiva El Mero, de Benicarló. Junto a ella la niña María Ballester, quien fue elegida madrina infantil por la misma sociedad. (Foto: EUROPA.)

en el tema del puerto deportivo, ya que la primera, el pasado día 18 de octubre, se pronunció en contra de la resolución municipal de solicitar licencia de obra a la promotora y publicó otro Decreto por el que suspendía, por incompetencia, el acuerdo de la permanente municipal en este sentido. ■

### INVENTO PARA ACABAR CON LA CONTAMINACIÓN MARINA

VALENCIA.—Un revolucionario aparato para acabar con la contaminación superficial de las aguas marinas ha sido construido por Ricardo Hernández Izquierdo, según una información de la revista "Generalitat".

El director del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (Madrid) certificó el día 8 del pasado mes de octubre que, ante su presencia y del personal técnico del centro, se habían realizado pruebas de funcionamiento de un modelo a escala del "aparato para la recuperación de materias en flotación, especialmente petróleo", del que es inventor Ricardo Hernández Izquierdo.

El resultado de dichas pruebas fue satisfactorio, "por lo que se considera que dicho invento puede ser de interés para la Marina, para su utilización en la limpieza de la superficie del mar en las zonas portuarias, disminuyendo la contaminación de las aguas".

De momento, el Ministerio de Defensa ha hecho suyo el invento y han comenzado a construirlo a tamaño natural, puesto que el inventor ha autorizado a la Marina a que fabriquen un primer modelo, dejando a su creador en libertad de poder comercializarlo.

El invento se basa en una máquina con un sistema de aspiración sin fin y, mediante bombeo continuo, acepta cualquier tipo de inmundicia que exista en el agua o en la superficie del mar. El prototipo a escala consta de una boca succionadora de 12 centímetros, pudiendo llegar, según los técnicos, a tener 50 metros. Funciona con un motor acoplado a lo que parece ser la base del invento y un depósito de decantación. Tras un sencillo proceso, el material contaminante recogido es separado en un recipiente totalmente limpio de agua.

Ricardo Hernández Izquierdo señala que su invento podría ser aplicado en la supresión de las algas rojas que han invadido el litoral valenciano.

El señor Hernández Izquierdo tiene sesenta y cuatro años y es natural de Pozuelo de Calatrava (Ciudad Real). Desde 1972 reside en Alcira (Valencia), dedicándose a las faenas agrícolas. Su gran pasión es la electricidad y la mecánica. Tanto es así que tiene patentado un cinturón de seguridad con apertura automática, que en caso de accidente se abre por sí mismo. ■



PALOMETA DE 20 KILOS.—Francisco Martínez Vera, pescador de Benicarló, posa con una palometa de 1,31 metros de largo y de más de veinte kilos de peso, con la que luchó durante cuarenta minutos para poder capturarla, después de que picara su anzuelo. (Foto: EUROPA.)

### Alicante

#### PROBLEMAS CON EL PUERTO DEPORTIVO

ALICANTE.—El gobernador civil de Alicante, José María Sanz Pastor, ha suspendido los derechos promulgados por la alcaldía de esta ciudad los pasados días 23 y 24 de octubre, por los que se ordenaba suspender las obras de relleno y movimiento de tierra que realiza la empresa Puerto Deportivo de Alicante, S. A., en la zona de La Albufereta.

El Decreto fue enviado oficialmente al Ayuntamiento, y se basa en un informe de la Abogacía del Estado de Alicante, que manifiesta ser procedente la suspensión por ser incompetente el Ayuntamiento "si se trata de obras que tengan por objeto la construcción del puerto deportivo, en tanto no impliquen usos de suelo sometidos a control urbanístico".

Esta es la segunda vez que el gobernador civil interviene

### Puerto de Santa María

#### UN MARINERO MARROQUI EN CADA BARCO

PUERTO DE SANTA MARÍA (Cádiz).—Cada barco portuense que faena en la zona de Cabo Num llevará de ahora en adelante en su tripulación un marinero de nacionalidad marroquí.

Este extremo estaba recogido en el tratado pesquero entre Marruecos y España actualmente en vigor, pero hasta el momento no se había puesto en práctica.

Al parecer, un español residente desde hace tiempo en Marruecos se está encargando de la contratación de los marineros marroquíes que faenarán en los barcos portuenses, procurando elegirlos entre los habitantes de la zona Norte del país, que tienen algunas nociiones de nuestro idioma, a fin de facilitar el entendimiento con sus nuevos compañeros. ■

## QUINTA ASAMBLEA SURATLÁNTICA Y MEDITERRÁNEA DE PESCA

**PUERTO DE SANTA MARÍA (Cádiz).**—Pedir al Gobierno que se defina claramente sobre si tiene la voluntad de que España siga siendo una potencia pesquera en el mundo y que el sector pesquero y la Administración analicen y busquen soluciones a los gravísimos problemas actuales son algunas de las conclusiones a que se ha llegado en la V Asamblea Suratlántica y Mediterránea de la Pesca, que se celebró en esta localidad.

La Asamblea fue presidida por el titular de la Asociación Nacional de Armadores de Buques de Pesca, Francisco Soler; el consejero de Pesca de la Junta de Andalucía, Carlos Rosado; el alcalde de la ciudad y representantes de las centrales sindicales UGT y CC. OO.

Al acto asistieron unos 200 armadores y pescadores de puertos de las costas mediterránea y atlántica, que representan alrededor de 1.300 embarcaciones, unos 25.000 tripulantes y cerca de 100.000 puestos de trabajo en el sector.

En la Asamblea se puso de manifiesto la inquietud del sector por la inestabilidad que proporciona la política pesquera de la Administración respecto a los países ribereños, donde faena habitualmente nuestra flota.

La Asamblea acordó exponer a la Administración la necesidad de crear un clima de confianza en el futuro al empresario y al trabajador.

Asimismo, se señaló la necesidad de prestar atención permanente a las relaciones pesqueras con terceros países, principalmente con Marruecos, así como con Mauritania, Senegal, Portugal y la CEE, estableciendo unas bases suficientes para mantener en dichas zonas los pesqueros españoles. ■

## PUEDE HABER PETROLEO EN EL GOLFO DE CADIZ

**MADRID.**—No se puede descartar "a priori" la existencia de petróleo en el golfo de Cádiz, ya que todo parece indicar que el gas descubierto procede de la transformación por sobremaduración de un petróleo preexistente, según palabras del director técnico de la Campsa, Bonifacio García Sineriz.

En unas declaraciones que recoge el boletín "Energypress", el señor García Sineriz declara que puede decirse sin optimismos que la zona del golfo de Cádiz, con los yacimientos que se van a poner en producción y los que están pendientes de evaluación, podrá aportar alrededor de un millón de toneladas de petróleo equivalente al año y que, de confirmarse las perspectivas que ofrecen los nuevos objetivos, esta cifra podría multiplicarse por tres o cuatro.

En opinión de las mismas fuentes, las reservas ya descubiertas son suficientes para garantizar el éxito económico de todas las investigaciones realizadas en la zona, habiéndose descubierto últimamente una acumulación, todavía pendiente de un sondeo de evaluación, que podría incrementar notablemente las reservas.

Hasta el momento, en la cuenca del golfo de Cádiz se han perforado 17 sondos, con un total de 44.714 metros. Esta cuenca tiene una superficie total de 14.500 kilómetros cuadrados hasta la profundidad de 1.000 metros y 7.200 kilómetros cuadrados hasta la profundidad de 2.000 metros.

De este esfuerzo investigador se ha obtenido un primer resultado, que será explotado comercialmente a partir del primer trimestre del año 83, con un caudal medio de 1,5 millones de metros cúbicos al día, aunque las perspectivas son inmejorables, dado que la mayor parte del esfuerzo realizado se ha centrado sobre una pequeña parte de la cuenca.

Resulta llamativo —dijo García Sineriz— el resultado espectacular de la investigación desarrollada a partir de 1977, con un 70 por 100 de aciertos, habiéndose descubierto yacimientos que, por su pequeño tamaño, hubieran pasado inadvertidos en una investigación normal.

Por lo que se refiere al aspecto geológico, tras analizar cada una de las distintas alternativas que existen para la explotación de gas, que básicamente son la combinación de una o varias plataformas de producción y acondicionamiento submarino o superficial de los pozos, resulta como alternativa que conjuga un menor coste de inversión y una buena fiabilidad la constituida por una plataforma de producción de seis u ocho pilares sobre un yacimiento de tamaño medio.

En cuanto a la fase de construcción, si se cuenta que la inversión total prevista es de 13.000 millones de pesetas y que la mayor parte se realizará en dos años, es fácil prever que supondrá un alivio para facilitar empleo en la zona durante la fase de montaje, a pesar de que la gran parte de los equipos, por su excesiva novedad, no pueden fabricarse en España. ■

## Las Palmas

### TRIPULANTE MARROQUI SIEMBRA EL PANICO A BORDO

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.**—Un tripulante marroquí del pesquero español "Tartessos" sembró el pánico a bordo de esta embarcación, que hubo de ser abandonada, tras incendiaria y herir con arma blanca a un compañero.

De acuerdo con los datos facilitados por la oficina de prensa de la Zona Marítima de Canarias, el tripulante marroquí, Abel Abdel Hamid Slahmane, conocido popularmente por "Benjamín", del pesquero con base en Huelva "Tartessos", debió sufrir un ataque de locura que hizo cundir el pánico a bordo.

El tal "Benjamín" prendió fuego a una colchoneta y, armado con arma blanca, amenazó al resto de la tripulación, toda ella española. En el transcurso de estas amenazas llegó a herir al tripulante engrasador Manuel Martínez Ríos, tras lo cual el marroquí se arrojó al agua.

En vista de que el fuego tomaba grandes proporciones, la tripulación del "Tartessos" decidió abandonarlo, siendo recogidos por el también pesquero "Bocanegra", a bordo del cual llegaron a Las Palmas.

Lo más curioso del caso es que cuando llegó el "Bocanegra" con los tripulantes del "Tartessos" comprobaron asombrados que de nuevo estaba a bordo del buque incendiado el marroquí, que seguía amenazando con su cuchillo.

Fuerzas de la Marina lograron subir a bordo una vez el "Tartessos" fue remolcado a puerto y reducir al subditto marroquí. Fue detenido y puesto a disposición de la autoridad militar. ■

## Huelva

### VISITA DEL DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS

**HUELVA (De nuestro corresponsal).**—Recientemente ha visitado las instalaciones portuarias de la provincia de Huelva el director general de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas, don Pascual Peri Paredes, a quien acompañaba el subdirector general de Ordenación y Programación.

El señor Peri Paredes se reunió con los informadores y con respecto al puerto autónomo de Huelva no dudó en calificarlo como modelo en su clase, afirmando que a partir de él se podrían otorgar por parte del Ministerio de Obras Públicas estatutos de autonomía a otros puertos españoles.

Continuando con el tema marítimo, se refirió al dragado del puerto de Huelva, en el cual se moverían más de cuatro millones de metros cúbicos de materiales, y cuyas obras ya han sido adjudicadas, previéndose su finalización para el año 1982. Preguntado sobre la posible inauguración oficial del puerto de Huelva, intervino entonces el gobernador, para decir que se tenía previsto realizarla con la solemnidad que el caso requiere, pero que se haría cuando llegue a estar en total funcionamiento.

Otro tema que también fue tocado y tuvo especial interés por la exposición amplia que realizó el señor Peri Paredes fue el relativo al tratamiento que se le va a dispensar a nuestras costas desde la desembocadura del Guadiana al Guadalquivir, y cuya problemática —ya se saben los daños ocasionados en los últimos tiempos por los temporales— ha recibido un trato prioritario y de forma especial, tanto, afirmó el director general, que en un próximo Consejo de Ministros se daría luz verde a la financiación necesaria para el estudio de los problemas de las costas del litoral español y su evolución a lo largo de los últimos años. En este estudio se invertirán aproximadamente 200 millones de pesetas anuales, y en él estará incluido el estudio de nuestras costas, sobre la cual informó que recientemente se había realizado la entrega de un informe de la misma, desde que existen registros cartográficos hasta la actualidad, con lo cual podría observarse cuál ha sido el comportamiento de la misma y de esta forma actuar de manera acertada y continuada en la defensa y conservación de la misma.

Por último, y para finalizar esta reseña de la rueda de prensa del director general de Puertos y Costas, señor Peri Paredes, hemos de destacar que también hubo algún comentario sobre el tema polémico ya, del aprovechamiento de las marismas del río Odiel para salinas y también sobre el tema de los vertidos y de la contaminación de la ría. ■ SERAFIN GOMEZ ROJAS.

## PRESIDENTE DEL CONSEJO LOCAL DEL PUERTO ONUBENSE

**HUELVA (De nuestro corresponsal).**—De acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto por el que se regulan las actividades laborales y empresariales en los puertos de interés general, ha tenido lugar días pasados, en este puerto, la elección y nombramiento del presidente del Consejo Local.

En una reunión habida en el Gobierno Civil de Huelva se propuso para el cargo de presidente local del puerto a don Enrique Pérez Viguera, quien después de la correspondiente votación, por absoluta mayoría, fue designado. El gobernador de Huelva, señor Posada Moreno, en las palabras de presentación del acto por él pronunciadas, destacó que este organismo, recientemente creado, puede ser el idóneo para resolver los graves problemas que tienen planteados los puertos españoles, refiriéndose muy especialmente, más adelante, a las diferencias sustanciales que presenta el puerto de Huelva comparado con otros del litoral español. Como es sabido, este Decreto ha suscitado una grave problemática en el sector de trabajadores portuarios y por ello el señor presidente del Consejo Local del puerto de Huelva expresó en sus palabras de la reunión a la que hacíamos referencia que este Consejo es donde deben resolverse todos los problemas de los trabajadores portuarios, haciendo un llamamiento a la cordura para que nunca se agote la vía del diálogo. ■ S. G. R.

## SURTIDOR DE GAS-OIL EN PUNTA UMBRIA

Una vieja aspiración y al mismo tiempo un grave problema que afectaba a uno de los más importantes puertos del litoral onubense, como es el de Punta Umbría, va a tener satisfacción y solución en un corto espacio de tiempo. La noticia, originada en la Cofradía de Pescadores, dice que por comunicación recibida del delegado del Gobierno en el Monopolio de Petróleos, se ha sabido que ha sido adjudicada definitivamente la construcción de las instalaciones de un surtidor de gas-oil para abastecimiento de la flota pesquera, fijándose su realización para cuatro meses. Con ello ha quedado confirmada la consecución de una de las aspiraciones máximas de la Cofradía, sobre la cual ha venido luchando desde hace más de quince años, y que traerá como consecuencia una mejora para su flota pesquera, que viene realizando el suministro de combustible en el puerto de Huelva, con el consiguiente perjuicio económico. ■ S. G. R.

## CONVENIO PARA INVESTIGAR CULTIVOS MARINOS

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.**—El Pleno del Cabildo Insular de Gran Canaria aprobó la puesta en marcha de un convenio de colaboración entre la Junta de Canarias, el Instituto Español de Oceanografía y dicha corporación insular sobre investigación de cultivos marinos y evaluación de recursos pesqueros en el archipiélago canario.

Este convenio prevé un plan regional de evaluación de recursos pesqueros en las aguas de la zona económica exclusiva del archipiélago canario, con presupuesto de más de 54 millones de pesetas.

Asimismo, se llevará a cabo otro programa de investigación de cultivos marinos en este archipiélago, con un presupuesto de casi 205 millones de pesetas.

Estos dos programas han sido elaborados conjuntamente por el Instituto Español de Oceanografía y el Centro de Tecnología Pesquera de Taliarte, dependiente del Cabildo Insular de Gran Canaria.

La Junta de Canarias ha incluido estos dos trabajos en su propuesta de financiación de inversiones públicas, con cargo al montante de 3.000 millones de pesetas destinados a la aplicación de la Ley de Pesca de Canarias.

La realización de ambos trabajos se verificará de acuerdo con las directrices que señala la Junta de Canarias, quien dirigirá la elaboración y realización de los trabajos objeto de este convenio, reservándose la facultad de designar a los directores de los mismos.

Por su parte, el Cabildo Insular de Gran Canaria participará aportando sus instalaciones del centro de tecnología pesquera de Taliarte, el personal científico y auxiliar adscrito a dicho centro y su embarcación denominada "Taliarte".

El plazo para la realización del Plan Regional de Evaluación de Recursos Pesqueros será de un año, a partir de la firma de este convenio, y el programa de investigación de cultivos marinos tendrá para su elaboración un plazo de tres años. ■



Tenerife

## SEMANA DE VACACIONES PARA PENSIONISTAS

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Organizado por el ISM, a lo largo de una semana del mes de octubre, un grupo de treinta pensionistas, entre los que había matrimonios y viudos procedentes de distintos puntos, como La Palma, Gomera, Tacoronte, Garachico, Santa Cruz, etcétera, acompañados por la asistente social María del Carmen Cosano, se trasladaron a Cádiz, con el fin de pasar una semana de vacación. En realidad, la Tacita de Plata fue el centro de partida hacia otros lugares, como Sevilla, Algeciras, Estepona, Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera, Arcos de la Frontera, Ubrique...

Especialmente interesantes resultaron las visitas al colegio El Picacho y a la Cofradía de Pescadores de Estepona, donde fueron atendidos con un almuerzo.

Todo el grupo quiso expresar a través de "Hoja del Mar" su agradecimiento a cuantas personas colaboraron en la buena marcha de esa estupenda semana.

## CONTINUA SIN APARECER EL "MENCEY"

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Aunque se ha descubierto ahora que el pesquero artesanal canario "Mencey de Abona" —que continúa sin aparecer— iba sin patrón, el armador propietario, Tomás Caraballo Cabrera, era un experto que incluso había tenido el título de patrón, según ha podido saber la agencia Efe.

Se ha descubierto ahora que aunque figura en el "rol" como patrón Antonio Domínguez Moreno, este señor ha dicho que nunca embarcó como tal, pues tiene setenta y un años y está jubilado, suponiéndose que, como era muy amigo de Caraballo, éste utilizaba su título.

Fuentes próximas a Caraballo Cabrera han apuntado a Efe la noticia de que era un experto marinero que navegaba desde los catorce años y, por tanto, conocedor de la técnica de navegar, y también de la pesca, título este último que era el que utilizaba, aunque también tuvo el de patrón, que una vez perdió y no se preocupó nunca en sacar un duplicado.

De acuerdo con estas noticias, al parecer se deduce en medios pesqueros que el "Mencey de Abona" salía siempre patroneado por su armador-propietario.

Fuentes de la Comandancia General de la Zona Marítima de Canarias señalan, igualmente, que continúa el misterio en torno al barco y que efectivos de la Marina de guerra española rastrean la zona buscando alguna pista. Y aunque se dice en medios pesqueros que también colaboran patrulleras de las Marinas de guerra de Marruecos y Mauritania, este punto no ha podido ser confirmado.

El misterio aumenta a medida que pasan los días. Y las especulaciones son variadas, desde quienes piensan en un ataque por parte del Polisario —técnica esta que no es usual en el movimiento sahariano— como en un altercado a bordo del barco, que lleva al resto de la tripulación a golpear y matar al marinero encontrado, miembro de la tripulación del "Mencey de Abona", atado de pies y manos y, según el forense, muerto por ahogamiento.

Y hasta los hay quienes aseguran que el barco no pudiera estar perdido, sino navegando por sus propios medios y con un rumbo premeditado puesto por el resto de la tripulación.

# Realizaciones del Instituto Social de la Marina en la costa

Recogemos en estas páginas el reportaje gráfico de realizaciones del Instituto Social de la Marina que recientemente han sido inauguradas o construidas en distintos puntos del litoral. Son la Escuela de Formación Profesional de Santa Eugenia de Riveira, guardería infantil en Castellón y Casas del Mar en Cambrils, Ceuta, Corralejo, El Grove, Rianxo, San Juan de la Arena y San Pedro del Pinatar.



▲ Santa Eugenia de Riveira. Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

▼ Castellón: Guardería infantil.



▼ Corralejo: Casa del Mar.





Cambrils: Casa del Mar.



El Grove: Casa del Mar.



Ceuta: Casa del Mar.



San Pedro del Pinatar: Casa del Mar.



San Juan de la Arena: Casa del Mar.



Rianxo: Casa del Mar.

# LA POLINESIA FRANCESA

Con este nombre se conocen a un centenar de islas e islotes situados en el océano Pacífico, pero que a pesar de la tremenda distancia que les separa de París, son, sin embargo, un territorio de ultramar de la República Francesa. Son unos 4.000 km<sup>2</sup> y unos 119.000 habitantes, que viven en las islas llamadas de la Sociedad (Barlovento y Sotavento), Marquesas y otras, principalmente.

Los nombres de Tahití, así como el de la bahía de Papeete, son significativos de dos lugares sencillamente paradisiacos, y la capital de este territorio, llamada también Papeete, empieza a ser un centro turístico con atractivo internacional.

En el aspecto filatélico, esta parte de Francia primeramente se llamó Territorios Franceses en

Oceania, desde 1892, en que tuvo sus primeros sellos, hasta 1956. Luego, al considerarse como territorio metropolitano, desde 1958, sus sellos llevan el nombre de Polinesia francesa.

Hubo un hombre, un gran artista, que se refugió en estas islas, y allí desarrolló su gran labor pictórica. Este hombre fue Paul Gauguin, y así resulta que hay varios sellos de gran formato de esta administración postal de la Polinesia francesa que han reproducido, a sus propios colores, las grandes obras de este hombre genial.

Así pues, este capítulo de la historia del sello es atractivo e interesante, como bien lo demuestran los distintos sellos que se reproducen. ■ LUIS MARÍA LORENTE

POLYNÉSIE FRANÇAISE



19<sup>e</sup> CONFERENCE DU PACIFIQUE SUD  
TAHITI 6/12 OCT. 1979



POLYNESIE FRANÇAISE

LES HABITS DE DANSE



RF

d'après P. BLANC

POSTES  
74 F

CARTOR

POLYNESIE FRANÇAISE

POSTES

7 F

d'après E. CHRISTIAN

RF

MYRIPRISTIS MURDJAN  
ROUGET A OÉILLERES

CARTOR

POLYNESIE FRANÇAISE R.F



VERET, LEMARINIER

POSTES  
22 F

DELRIEU

POLYNESIE  
FRANCAISE

RF

12 F

POLYNESIE FRANÇAISE

LES HABITS DE DANSE



RF

TEANUAMUA

POSTES  
51 F

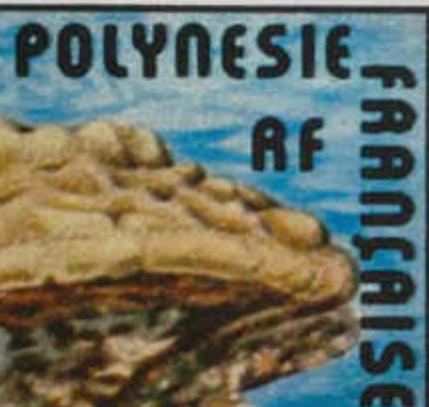
CARTOR

POLYNESIE  
FRANCAISE

POSTES

32 F

O. BAULAIN d'après E. CHRISTIAN



Porites

POMACANTHUS IMPERATOR  
POISSON ANGE EMPEREUR

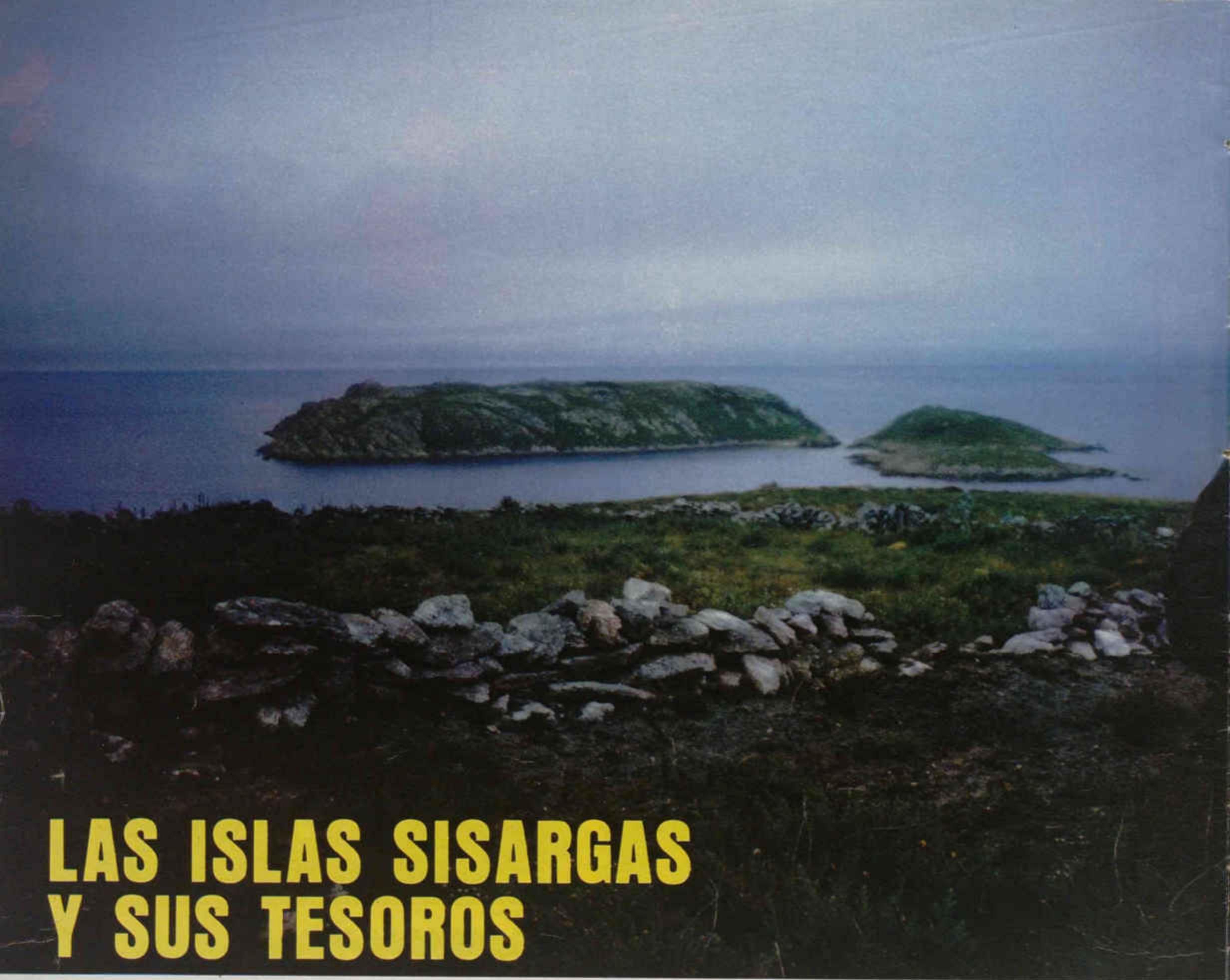
d'après E. CHRISTIAN

POSTES

12 F

CARTOR

Muchos de estos sellos hacen referencia en sus dibujos a las islas, a los principales productos de su economía y, naturalmente, muchos de ellos se refieren al mundo marino, tanto en lo que respecta a peces como a los fondos de los arrecifes. También muchos sellos se refieren a los navegantes que por sus mares estuvieron o a los buques que han asegurado las comunicaciones en todo lo que va de siglo.



# LAS ISLAS SISARGAS Y SUS TESOROS

Desde el cabo San Adrián se ven las islas Sisargas.

Desde el cabo San Adrián, adelantando de la tierra de Bergantiños en el mar, el naturalista puede observar, a unas dos millas de la costa coruñesa, las tres islas Sisargas. Desde tal observatorio sólo se ven dos prominencias, pues las Sisargas más pequeñas, Malante y la Chica, se solapan a la vista en una sola, situando a su izquierda —por el viento Oeste— la isla Grande, que en su parte más alta tiene el faro, construido a corta distancia de las ruinas de otro viejo faro, que, según dicen, hace ya muchos años que orientaba las singladuras de los barcos que se aventuraban a vela por la "costa de la muerte", que por allí comienza.

La Sisarga Grande tiene forma de meseta, con una altura máxima cercana al centenar de metros, mientras que la Malante (unos 20 metros) y la Chica son de menos altitud. La isla Malante está separada de la Sisarga Grande por un canal, el Carreiro de Estadega, y por

otro, el Carreiro de Esteirón, de la Sisarga Chica. Ambos canales, en bajamares escoradas, se quedan en seco, o su paso, al menos, es practicable a pie.

En los bajos de Malante se hundió un velero francés, al cual la leyenda atribuye el origen de los abundantes conejos isleños y de los "fabulosos tesoros" de estas islas, que la tripulación, antes de desaparecer, debió depositar en lugar desconocido. Las islas gallegas guardan todas algún "tesoro", vigilado celosamente por algún "mouro" o "encanto". Los "mouros" y los "encantos" son geniegos mitológicos muy populares en Galicia.

Los tesoros de Malante llevaron a las Sisargas a un hombre que, buscándolos, se cavó media isla Grande. Aún vive, se llama..., se llama...; no se lo puedo decir, porque él considera esta aventura como un pecadillo de juventud que debe olvidarse, pero no crean que me faltan ganas de decírselo. También las islas Ons

tienen sus tesoros ocultos: unos dicen que en lo más siniestro de la Cova da Vella, otros que en la de Fontenova y muchos que en el subsuelo del Chan de la Pólvora, en donde la carreta de bueyes arranca, al pasar, lúgubres resonancias, atribuidas al "mouro" guardián, que, cuenta la leyenda, es un minotauro, o un toro de oro, que defiende a cornadas el patrimonio que la mitología le confió. Para otros, el mismo animal de oro es el tesoro apetecido, aunque muy agresivo y peligroso, pues dicen que los que han intentado capturarlo —antaño, la generación de los viejos de los viejos— perecieron en el intento.

Sea de una u otra forma, el tesoro de las Ons está más oculto que el de las Sisargas, que se trata de un tesoro a la vista, un gran tesoro que Galicia y España deben conservar: su fauna única y sus condiciones extraordinarias para ser la primera reserva de aves marinas de la Península Ibérica, como así lo vio el co-

nocido ornitólogo-biólogo profesor Bernis, quien en 1948 escribió al respecto ("Visita ornitológica de febrero a las Sisargas y las aves de las islas Sisargas en junio". Boletín R. Sociedad Española Historia Natural. Tomo XLVI):

"Si las islas Sisargas fueran declaradas coto o parque nacional, no pasarían muchos años hasta verlas tapizadas de aves marinas. Serían así el centro proveedor para muchísimos kilómetros de nuestras costas y reproducirían en España cuadros de la Naturaleza comparables o superiores a los que los escoceses pueden contemplar en los acantilados de Bass y los noruegos en las famosas Montañas de las Aves. Especies desaparecidas volverían a instalarse en estas islas y las raras pasarían a ser frecuentes o abundantes".

Bien. ¿Y qué tienen las islas Sisargas para merecer tales elogios? Aparte de las aves migrantes que en ellas encuentran reposo y del potencial que supone



La Sisarga Grande, con su faro y sus insolentes acantilados.



La primera y única colonia española de gaviota tridáctila.



La subespecie española del arao común es ya una reliquia.

su situación geográfica y características topográficas, las islas Sisargas son el único biotopo español que cuenta con una colonia nidificante de gaviota tridáctila (*Rissa tridactyla*), gaviota pelágica que sólo se acercará a la costa para reproducirse, pasando el resto del tiempo en alta mar, o algunas, contadas, en el interior de la Península, pero nunca en el litoral, excepto en las Sisargas (se han observado también recientemente en Ons, pero de paso). También tienen las Sisargas una colonia, cada día más numerosa, de gaviota sombría (*Larus fuscus*), que constituye la primera colonia nidificante para esta gaviota en España, y casi única, pues tan sólo en las Cies se han censado recientemente cuatro o cinco parejas reproductoras.

Otra reliquia de nuestra fauna ornitológica, el arao común (*Uria aalge*, subespecie ibérica), encuentra en las inaccesibles farnas de Sisargas el entorno adecuado para sacar adelante el único huevo que estas escasas aves ponen anual-

No pasarán  
muchos años  
hasta verlas  
tapizadas  
de aves  
marinas...



mente. Bernis cifraba, en 1948, la población de araos en las Sisargas en 600 adultos. En el año 1977, en el Con del Zorro y en la Cova dos Aros no pudimos contar sino escasísimos ejemplares... Puede que no fuera la época, yo creo que sí, y puede que los haya en otros lugares de Galicia, quizás en los farallones del cabo Villano o en los Aguillones de Ortegal; pero los pescadores, cuando hablan de los araos, creanme que lo ha-

cen en pretérito... Debo aclarar que al hablar de la escasez de los araos nos referimos a los de la subespecie ibérica, que es la nidificante en nuestras costas. En concreto, en el año 1978 sólo vimos doce ejemplares, y en una reciente visita efectuada en junio del corriente año, únicamente quedaba ¡un ejemplar!

Las islas Sisargas son, además, un buen muestrario de especies de aves gallegas, que cada día cuesta más tra-

bajo ver, pues buscan para su reproducción lugares tranquilos y apartados: veneno real, chova piquirroja, colirrojo, alondra, jilgueros, verderones, bisbitas, etcétera.

Así son, en pocas palabras, esas Sisargas que con tanto mimo cuida su farero, Evaristo Poza, quien, desde hace veinte años, vive identificado con las aguas limpias y transparentes que arrullan a las tres islas, aguas que muchas veces pierden su mansedumbre. Un paisaje en el que predominan las más desafiantes verticales trazadas en el granito y unos acantilados que son refugio de aves únicas en España y protegidas en todo el mundo civilizado.

Un enclave en el que jamás debe poner su zarpá el turismo —otros lugares tiene para ello—, porque las Sisargas son el más valioso tesoro faunístico de Galicia, y cualquier persona culta o sensible, el "mouro" o "enoanto" que lo debe guardar. ■ JOSE CURT. (Fotografías del autor.)



Ofrenda a los fallecidos en la mar y, a la derecha, cartel anunciador de la Semana

# IX SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL Y DEL MAR

Como todos los años, en un festival que ya se caracteriza por su experiencia y estabilidad, el ambiente que precede a la Semana podría describirse como de

enlace con la clausura de la anterior. De noviembre a noviembre se suceden los preparativos, las convocatorias de cursos, las solicitudes de fondos y colab-

JOSE MANUEL MASIP SEGARRA (Corresponsal).—Superados los problemas que esta edición encontró en su presentación, por razones por completo ajena al propio certamen, puede decirse que, con la colaboración oficial y pública voluntariamente ofrecida, la IX Semana inició su andadura a plena satisfacción y salvando con habilidad los escollos que, parece inevitable, siempre se presentan.

Como consideraciones previas de carácter especial, hay que citar la presencia de un representante de la FIAPF, máximo organismo internacional relativo a certámenes cinematográficos, y la específica dedicación de esta edición al mundo de la Marina Mercante. Esta Marina, que, en palabras del presidente de la Semana, es la de "las comunicaciones entre los pueblos..." .

## Inauguración, Jurados e invitados

La Semana se inauguró en sesión de gala el día 3 de noviembre, en el nuevo Palacio del Festival, cine Mariola. Con la presencia de las primeras autoridades y gran cantidad de público, el acto se inició con unas sentidas y vocacionales palabras del presidente-director, don Enrique Pérez-Cuadrado de Guzmán.

Seguidamente, y con motivo de un reajuste de última hora debido a los ya citados e irremediables imprevistos, se proyectó una película no programada para tal fin: "Robinson Crusoe", de Luis Buñuel.

Esta película, que data de 1952, no está considerada, generalmente, como un gran acierto de Buñuel. Pero no cabe duda de que, analizando las circunstancias en que fue realizada por este poeta-director, al decir de eminentes críticos, éstas explican las pretendidas ingenuidades del "largo". Para este corresponsal, sólo seis o siete secuencias de "Robinson Crusoe" son suficientes ya para encumbrar a un director. La poesía, hecha imagen, de este director es asombrosa.

En cuanto a los Jurados de la Semana, hay que destacar la novedad de la creación de uno especial para las películas

de 16 mm., presidido por don Carlos Romero Galiana. Decisión que parece acertada en función de una mayor dedicación selectiva.

Por lo que se refiere al Jurado internacional, este año estuvo presidido por el español don Alfonso Eduardo Pérez Orozco, periodista especializado y director del programa "Revista de cine" de RTVE. Estuvo acompañado por los siguientes vocales: don Ramón Darío Molinari Matías (Puerto Rico), don Hugo Gutiérrez Vega (Méjico), don Guillermo de la Cueva Alonso (España), don Armando Caranci (Italia) y don A. S. N. Ashtiani (Irán).

Al margen de esto, hubo Jurados especiales para los concursos infantiles de pintura, de fotografía en blanco y negro, de cuentos, etcétera, sobre el mar.

En cuanto a los invitados al certamen, resultaría muy extenso el enunciado de todos ellos, por la cantidad e importancia de los mismos. Baste decir que esta revista agradece la deferencia de la Comisión al invitar especialmente tanto al Instituto Social de la Marina como a su "Hoja del Mar".

Por otro lado, merece la pena destacar la indudable trascendencia de la asistencia a la Semana de Elena Dobrenski, en representación de la FIAPF.

También estuvieron presentes las fragatas "USS. Elmer Montgomery (FF-10.827)" y "Cataluña", surtadas en el puerto de Cartagena con tal motivo.

## Actos sociales y culturales

Como este certamen siempre ha pretendido ser una llamada de atención en favor del intenso mundo de la mar, se realizan una serie de actos vinculados a la Semana y que estimulan el conocimiento de lo marinero a través de múltiples vías.

Así, hay que citar el concurso infantil de pintura, el de fotografía, el de cuentos, el periodístico. También la labor extraordinaria de los radioaficionados, emitiendo durante veinticuatro horas ininterrumpidas un QSL Tarjeta Especial, rela-

# IX SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL Y DEL MAR



CARTAGENA  
-ESPAÑA-



DEL 3 AL 8 DE NOVIEMBRE DE 1980

boraciones a las diversas instituciones y entidades, la recepción de películas de todo el mundo y la seria organización de un festival estudiado al milímetro. La co-

misión organizadora ostenta la cualidad de lo permanente y constante, de forma que cada cual sabe y es conocido por sus cometidos y competencias.

tivo a la Semana; quedó constancia de la eficacia y comunitabilidad de este sector, conectando, prácticamente, con casi todos los países del mundo.

Por otro lado, hay que resaltar las catorce exposiciones culturales celebradas en diversos centros, entre las que hay que destacar: sobre maquetas y buques de guerra, sobre grabados y pinturas chinas marineras, sobre cerámicas y esmaltes, sobre conchas y caracolas, etcétera.

Finalmente, las tradicionales pruebas náuticas y subacuáticas en los clubs de Santa Lucía y Cartagena.

Mención especial merece la ofrenda floral a los marinos fallecidos.

En cuanto a los actos sociales que organiza la Semana para invitados y público en general, citaremos la visita a la piscifactoría del mar Menor, el paseo Marítimo, las recepciones en las fragatas, las invitaciones en los Ayuntamientos de Cartagena y Murcia, la visita al Museo Salzillo, etcétera.

Es imprescindible, por último, mencionar el importante ciclo sobre el transporte marítimo, el capítulo de nombramientos de la Orden Marinera de Hannon, el matasellos especial de la Semana, para filatélicos, y la edición de poesías marinas "Jaloque".

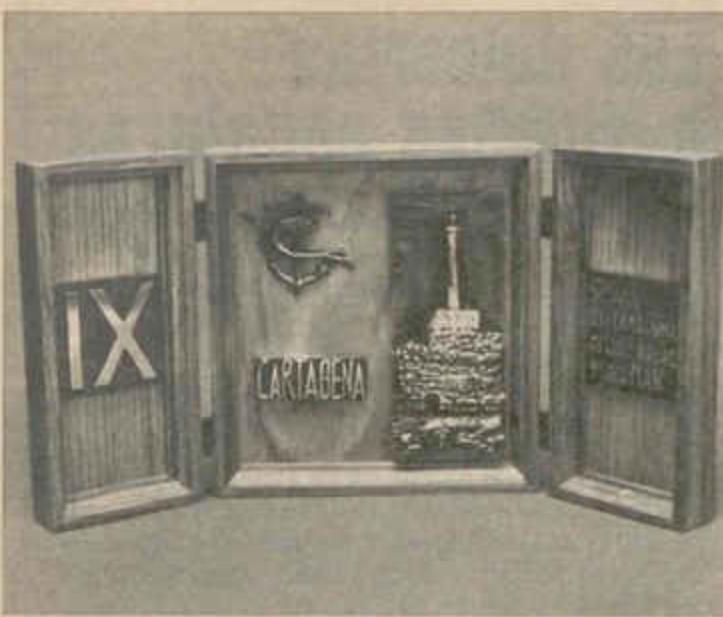
## El cine

Además del Palacio del Festival, en el que se ofrecieron tres sesiones diarias, la Semana contó con los salones de proyecciones de la Casa del Mar (Instituto Social de la Marina), Casa Municipal de Cultura y Aula de Cultura de la Caja de Ahorros de Alicante y Murcia.

Se presentaron al certamen largometrajes de la República Popular China, Estados Unidos, Gran Bretaña, Holanda, Italia, Japón, México, Rumanía, Venezuela y Francia.

Los cortos de 35 mm. correspondieron a Argentina, Checoslovaquia, República Popular China, España, India, Rumanía y Polonia.

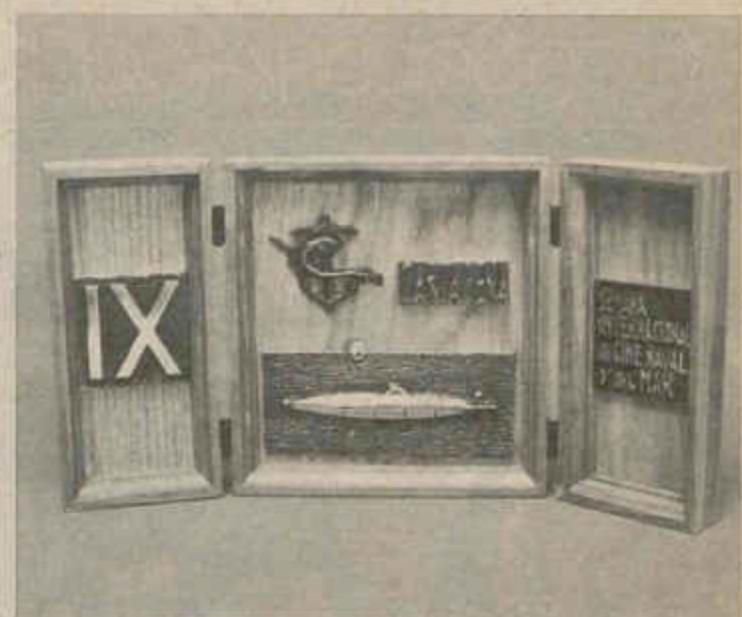
Estados Unidos, Australia, España, Suecia, Chile, Francia,



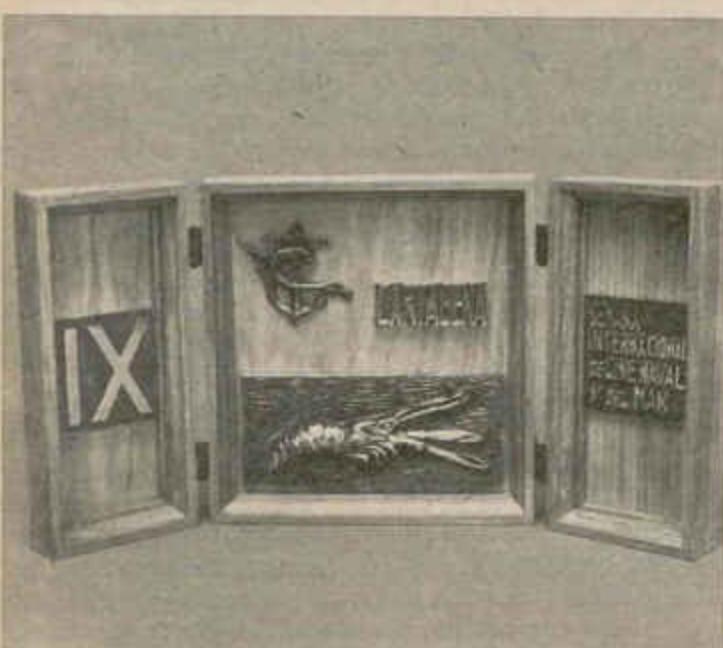
Premio Faro Cabo de Palos, al mejor director.



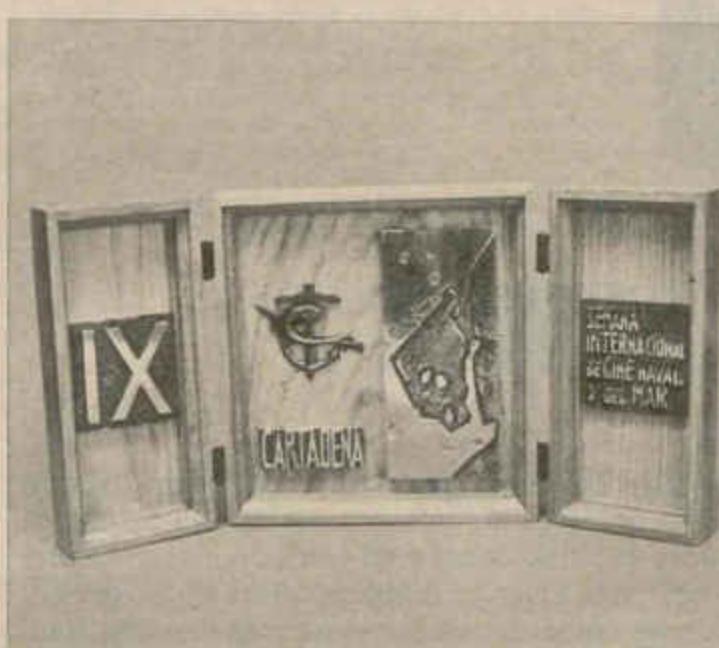
Premio Sirena, a la mejor interpretación.



Premio Submarino Peral, al mejor largometraje.



Premio Cigala de Plata, al mejor cortometraje 35 mm.



Premio Mar Menor, al mejor cortometraje 16 mm.



Premio Aladroque, a la mejor fotografía.

Dinamarca, Inglaterra, Japón y Alemania estuvieron representadas en cortos de 16 mm.

En total se proyectaron setenta películas de una calidad media digna, aunque, como es lógico, con grandes diferencias. El tema de la carestía del subtítulo sigue haciendo prohibitivo para la Comisión organizadora tal empresa, y, por ello, seguimos sufriendo, desgraciadamente, proyecciones sin subtítulos, lo que dificulta o imposibilita su comprensión argumental y la apreciación del guion.

## Premios

Tras las correspondientes reuniones, visionados y deliberaciones, el Jurado internacional, cuya composición ya hemos mencionado, acordó conceder los siguientes premios:

- Premio Sirena a la mejor interpretación, a Jacques Perrin, por su trabajo en "Le Crabe Tambour", de Schoendoerffer (Francia).
- Premio Aladroque a la mejor fotografía, a Bruce Surtees, por "El gran miércoles" (EE. UU.).
- Accésit al Premio Aladroque, a la película "Seaspeed Hovercraft" (Gran Bretaña). Fotografía: Trevor Roe.
- Premio Faro de Cabo de Palos al mejor director: Desierto.
- Accésit al Premio Faro de Cabo de Palos al mejor director, a Frank Q. Dobss, por su película "South from Valdez" (EE. UU.).
- Premio Mar Menor al mejor cortometraje en 16 mm., a la película "Seaspeed Hovercraft", de David Lochner (Gran Bretaña).
- Premio Cigala de Plata al mejor cortometraje de 35 mm., a la película "Mariculture", de C. J. Palouse (India).
- Premio Submarino Peral al mejor largometraje, a la película "Le Crabe Tambour", de Schoendoerffer (Francia).
- Premio Especial Ciudad de Cartagena Carabela de Plata, otorgada al film que mejor refleje y estimule la verdadera vocación marinera y la atracción hacia el mar, a la película "Coral and Company", presentada por Australia.

## Perrin y "El gran miércoles"

La interpretación de Jacques Perrin en "Le Crabe Tambour" es sensacional. Quizá resulte parcialmente injusta tal

concesión, porque se percibe la mano maestra del director en todos los intérpretes. No obstante, la trayectoria de Perrin valora por si solo su trabajo, haciéndole acreedor a tal distinción. Ampliamos comentario con la película.

La fotografía de "El gran miércoles", en manos de Bruce Surtees y, en lo que se refiere a la realización de las escenas de "surf", Greg Mac Gillivray, resulta grandiosa y circense. Resulta difícil entender cómo han podido tomarse algunas secuencias bajo las crestas de las olas. El film tiene como base argumental, es la moda, la vida de tres amigos, unidos por el "surf" y la guerra de Vietnam.

La fotografía de Trevor Roe en "Seaspeed Hovercraft" resulta espectacular, porque el motivo, un Hovercraft, también lo es; en resumen, un buen profesional que goza con el objetivo y el "objetivo".

Desierto queda el Premio Faro Cabo de Palos al mejor director. Lamento tal decisión del Jurado internacional, porque a mí me gustó mucho la labor de Schoendoerffer.

Buena dirección de Frank Q. Dobss en su película, "Hacia el Sur desde Valdez" (EE. UU.), de 16 mm., y realizada en 1980, con fotografía de Frank y de Mike Dellaysouaye; la música es de Tim Himes y Jan Cole. Película semipublicitaria de un superpetrolero perteneciente a una gran multinacional y que narra la travesía desde Valdez hasta San Francisco.

El mejor corto fue, indudablemente, el de la travesía del Hovercraft, ya comentado anteriormente, realizado en 1979.

En cuanto al corto de 35 mm., "Mariculture", de la India, dirigido por C. J. Palouse, tiene, a mí modo de ver, mayor valor pedagógico que otra cosa. No estaba entre mis apreciaciones "premiables".

El largo "Le Crabe Tambour" es otro tema: una gran película. Interpretación fabulosa, guion impecable, fotografía medida y dirección vocacional. Es la historia de un "apocalíptico Marlon Brando" (1), pero vivenciado en la anterior guerra de Indochina. Schoendoerffer, que ya se había caracterizado en otras ocasiones por su apreciación realista del tema vietnamita —ver "La 317 Section" (1964)—, nos invade de filosofía e imagen. La disparidad entre la sociedad occidental (Francia) y oriental (Vietnam); el eterno problema de la amistad/enemistad-amor/odio; el dilema acción/meditación; transcurrir hacia la muerte/hacia la vida, etcétera. La dure-

za de los caladeros de Terranova y de los barcos pesqueros españoles, que aparecen profusamente en la película, ponen punto final a una película que encanta. Imprescindible para los amantes del buen cine-documental y para los que deseen conocer en qué condiciones de adversidad climatológica faen nuestra flota en aquellos caladeros.

Finalmente, la Carabela de Plata, para "Coral and Company", documental australiano de 16 mm., rodado en eastman-color, realizado en 1978 por la cámara de Dietmar Fill y con el sonido de Klaus Jaritz. El tema es la barrera de arrecifes australiana. Es un prodigo de microfotografía, color y coral.

## Clausura

El 8 de noviembre se procedió a la clausura, con entrega de premios y proyección de documentales y un largo. La cena de gala fue sustituida por una copa en honor de participantes e invitados, en el complejo del casino de La Manga.

Como novedad, este año se proyectaron los films premiados el domingo 9 de noviembre en el Palacio del Festival, a un precio casi simbólico. Nos parece una medida muy acertada.

Por otra parte, este corresponsal entiende que tanto el día de la inauguración como el de la clausura debería ser utilizado para proyectar una película concurrente al certamen, en el primer caso, y la Carabela de Plata en el segundo.

Hay que terminar diciendo que ya se está preparando la X Semana Internacional de Cine Naval y del Mar y que ésta será dedicada a la Marina científica, intentando personalizarla en la figura del comandante Cousteau. ■

Este corresponsal quiere rendir público homenaje a Cirilo Rodríguez, compañero de la información fallecido días después de su asistencia como invitado de honor a este Festival de Cine. Aún me parece estar viendo su imagen cuando corresponde a los aplausos del público asistente a la sesión de clausura. Descanse en paz este gran profesional.

(1) Atención a los investigadores de plagios.



Por  
NESTOR  
LUJÁN

## EL KULIBIAK DE SALMON

Estamos ante el salmón, el monógamo, errante y plateado salmón, el más hermoso pez de la creación. Cuando asciende desde el mar por el río, contra corriente, al sol de primavera, parece un deslumbrante músculo de plata, algo esbelto y bello como la misma juventud. El kulibiak es un pastel caliente de salmón que sirve como entrada, acompañado de mantequilla fundida o una salsa de vino blanco en una salsera aparte. La pasta del kulibiak es un brioche no azucarado. Tiene una forma paralelepípedica. El relleno es lo que se llama el kulibiak. Este relleno suele estar compuesto por filetes de salmón, acompañados de filetes de lenguado, huevos duros, colas de cangrejo y distintos rellenos, desde la vesiga, que es el nervio dorsal seco del esturión, hasta diversas especies de hierbas aromáticas. Fue un gran plato del siglo XIX, que trajo a la cocina francesa un gran "chef", Edouard Nignon, uno de los grandes maestros de la "belle époque".

Edouard Nignon era bretón, había nacido en Nantes en 1865 y murió en 1934. Hizo su aprendizaje en los principales restaurantes de París y luego, ya con una gran fama, en el Ermitage de Moscú, donde mandaba un bizarro batallón de no menos de ciento veinte cocineros. Fue grandemente apreciado por el Zar Nicolás II y entró en las cocinas imperiales durante un tiempo para volver a Francia algo antes de la guerra del 14. En 1908, junto con Celestin Duplat, que había estado a su lado en el Ermitage de Moscú, compró el célebre restaurante Larue, en la plaza Madelaine, de París, convirtiéndolo en la primera cocina de la capital. Despues de la primera guerra europea fue el Larue el restaurante político donde se realizaban las grandes combinaciones ministeriales, pero la segunda gran guerra le debía dar un golpe fatal y Larue, con su encanto algo pasado de moda y su decoración de castigados oros viejos y profundos granates, y su servicio de camareros centenarios y venerables, se cerró el primero de mayo de 1954. Yo lo conocí algo antes; era una casa augusta y triste, en plena decadencia, pero se mantuvo hasta el último momento con toda dignidad. Su filete de lenguado Cubat, su supremo mero "à la dieppoise",

sus espectaculares kulibiaks eran, como toda su cocina de pescado, únicos en París. Allí caté yo el primer kulibiak de mi vida y era un plato solemne y noble, que luego he probado varias veces, perfectamente realizado, en el restaurante Reno, de Barcelona, donde, por encargo, se elabora fiel y rigurosamente.

Añado que Edouard Nignon no se limitó a practicar una cocina excelsa, sino que la describió profusamente. Sus textos han quedado modélicos. El crítico Robert J. Courtine, conocedor eruditio de la cocina francesa, sostiene que las recetas de Edouard Nignon son infinitamente superiores a los tres venerables evangelios de la cocina del siglo XIX, que son el de Escoffier, el de Urbain Dubois y el de Jules Gouffé. Posiblemente tenga razón. El rarísimo "Heptamerón des Gourmets", sus "Plaisirs de la Table" y, sobre todo, sus "Eloges de la cuisine française" son tres textos irrefutables sólidos, canónicos, incombustibles.

El kulibiak, que es un plato muy caro y que necesita dos días para ser elaborado, se tomaba en la "belle époque" como entrante. Las diversas veces que yo he comido kulibiak, varias veces en España, donde se convierte en un simple pastel de salmón, he tomado siempre vino blanco. En dos restaurantes de París tomé un Chablis y en otra ocasión un Pouilly Fumé del Loire. En España he acompañado al kulibiak con un excelente albariño gallego, con vino blanco de la Rioja y en una ocasión con un champaña brut francés. De todas estas experiencias me atrevería a aconsejar como la más perfecta la del champaña, aunque se me antoja que vulnera todas las reglas establecidas. Bien está de vez en cuando las osadías en estos problemas.

Así pues, me atrevería a plantear una minuta ideal compuesta por el kulibiak, seguido de un volátil —pollo, poularda, faisán— al champaña, todo asistido por un buen champaña francés brut de reserva. Los grandes duques rusos, bebedores mitológicos de champaña francés, desde el más allá me perdonarán esta licencia de unir champaña y kulibiak... ■

## Las dulcerías navideñas andaluzas

Andalucía presenta la mayor riqueza tradicional de dulcería. Los escritores costumbristas aportan una lista de fruslerías realmente turbadora, de iniciación semítica —árabe y judía y cristianísima consolidación—.

Comencemos por los alfajores, tan gratos al doctor Thebussem, el gentil erudito de Medina Sidonia. También son conocidos con el nombre de alajú. Se trata de una pasta de almendras, nueces y piñones, pan rallado y tostado y miel bien cocida con semillas de ajonjoli. La palabra alajú viene del árabe, y quiere decir relleno y mechado. De los hojaldres hemos hablado ya en otra ocasión. Añadimos sólo que son exquisitos. El piñonate, como su nombre indica, es una esponjada pasta de piñones, harina y azúcar o miel. Los pestiñones, postres de bodas, llamados también frutas de sartén, son hechos con proporciones pequeñas de masa de harina y huevos batidos, inmersas en un molde que contiene aceite y miel para que se frian. Este molde se llama, en algunos lugares, tejeringo y, por extensión, se denomina tejeringos a los pestiños. Entre los bizcochos, excelentes todos, destaca el bollo maimón, roscón de masa de bizcocho (que nada tiene que ver con una sopa de aceite llamada del mismo modo). Los mostachones de Utrera son unos bollos pequeños hechos con pasta de almendra, azúcar, canela y especería fina. Los gajarros de Córdoba, "ciliárdicos", huecos, formados por una cinta de masa cilíndrica que se enrosca en espiral", según Juan Valera, quien los evocaba en sus remotas Embajadas de Rusia, Washington o Río de Janeiro, son otra fruta de sartén, de consistencia semejante al barquillo, hecha con harina, huevos y miel. Bien conocidos son los roscos de vino, los mantecados de Estepa, las magdalenas, las imponentes yemas del convento de San Leandro de Sevilla —las monjitas tuvieron mano iluminada para hacerlas—, los polvorones confeccionados con harina, manteca de cerdo y azúcar, y las perrunas —variedad cuyo aroma recuerda al de la corteza de lima o limón—, los garrotillos, los flanes, los antiguos almibares de las comedadoras de Santiago, los arropes, las empanadillas de Santa Catalina...

Todo ello —y más— aparecía en la Nochebuena. Así lo recuerda Pedro Antonio de Alarcón en su artículo "La Nochebuena del poeta", evocando la Nochebuena de su niñez en su casa al pie de Sierra Nevada: "Y todo era bullicio; todo contento. Los roscos, los mantecados, el alajú, los dulces hechos por las monjas, el aguardiente de guindas circulaba de mano en mano... Y se hablaba de hacer un sorbete con la nieve que tapizaba el patio".

Hemos dejado para el final el buñuelo que ilustra también desde hace siglos las Nochebuenas andaluzas. No es el buñuelo esencialmente andaluz, aunque lo es la buena costumbre de comerlo por las Navidades. En otras regiones, como Valencia, se toma por San José, o por Cuaresma, como en Cataluña. En Andalucía se toman también por Semana Santa y en otras festividades. Algunos autores, como los hermanos José y Jesús de las Cuevas, afirman que "el buñuelo es característicamente andaluz y gitano por añadidura. Nosotros lo tenemos por catalán. La discusión queda abierta.

Que el buñuelo sea de origen catalán será discutible, pero lo que no se puede negar es que lo es la palabra. Según el Diccionario Etimológico de Joan Coromines, aparece por primera vez en el siglo XIV, derivada del catalán "bunyol", que a su vez procede de la palabra, también catalana, "bony", bulto, protuberancia. Según los filólogos Wartburg y Meyer Lubke, derivan del prerromano "bunnia", del mismo significado. Sea como fuere, es el buñuelo andaluz, con la tortilla sevillana —que tiene, según Monardes, hasta veinticinco variedades— aromada con clavo, postre alegre de Nochebuena. ■ NESTOR LUJÁN.

## Los pequeños capitanes intrépidos

# PATRONES DE PESCA

Por BALTASAR VEIGA

San Pedro es el más antiguo patrón de pesca de que hay noticia escrita. Cada barco pescador que a la mar sale lleva siempre un mandatario sobre el resto de la tripulación. Pasando al comienzo del siglo XVIII, consultamos el preciado libro escrito por don Lucas Marín Cubillos, editado en 1806 y titulado "Defensa de las barchas parejas", de donde entre sacamos noticias de los patrones pesqueros de aquel tiempo.

Eran las fechas preliminares al combate naval de Trafalgar, y hallándose bloqueada la plaza de Cádiz por la escuadra del almirante inglés Jarvis, éste capturó cuatro patrones de pesca para que le descubrieran el estado de defensa de la plaza gaditana y la playa más propicia para intentar un desembarco. Ni halagos, promesas y obsequios, ni los medios opuestos de rigor y amenazas pudieron hacer hablar a los patrones gaditanos, que respondieron que elegían antes la muerte que traicionar a su Rey y a su patria. Admirado el almirante británico de su integridad y firmeza, después de ocho días de detención, les dio libertad a ellos y a sus barcos. Esta actitud de los patrones pescadores, cuyos nombres no detaña el historiador, fue premiada por Su Majestad Carlos IV.

En las guerras de la emancipación americana, los barcos pesqueros de la región sudatlántica, mandados por sus patrones, llevaron pliegos oficiales a Buenos Aires y La Habana. En la guerra llamada de las Naranjas, que organizó Godoy contra Portugal, los patrones de pesca de la misma región formaron con sus barchas un puente de paso sobre el río Guadiana, y en el bloqueo de Gibraltar consta que cuatro barchas pesqueras sudatlánticas condujeron víveres y municiones al puerto de Algeciras y otras cuatro sirvieron de correo con Tánger, "con satisfacción de los generales sitiadores. Nuestras escuadras llevan siempre tres o cuatro barchas pesqueras con el mismo destino".

Otros servicios de las barchas parejas cita el aludido historiador sanguino. Estando para perecer con toda su tripulación la corbeta "Juil", que iba con destino a Cádiz, la condujo intrépidamente al puerto de Sanlúcar de Barrameda el patrón pesquero Pascual Bois. El también técnico de pesca José Garcí, en medio de un terrible temporal, puso fuera de riesgo e introdujo en el puerto de Cádiz una gran balandra cargada que venía de Galicia. En una noche tempestuosa sirvieron de guía y condujeron a la bahía gaditana a una escuadra española que procedía de Cartagena los patrones de pesca José Boix y Ramón Romero. Otro patrón llamado Pascual Pau puso en salvamento dos navíos extranjeros que arribaban de Brest e ignoraban su situación cuando estaban en inminente riesgo de varar en las arenas de Doñana.

### Patrones de ayer

En nuestro ya largo peregrinar por los puertos pesqueros españoles, siempre hemos puesto buen cuidado en conocer los nombres de los patrones de pesca que dejaron su impronta de bien hacer como una lección a aprender por los técnicos de puente que les siguieron. En este trabajo hacemos dejación de los patrones de hogar, porque ellos aún no entran en la historia pesquera de España, y ofrecemos al lector los nombres y los apodos de los técnicos verdaderamente campeones, con exclusión de las medianías, que también las hubo. Nuestra lista de adalides pescadores es incompleta, pues algunos escaparon a nuestra memoria, y la inmensa mayoría de ellos ya se encuentran en el mundo de la verdad. A muchos los reseñamos solamente con sus moteos, que en los puertos de origen eran más conocidos que por sus nombres de pila.

En Palamós fueron famosos pescando el viejo Ramoni y Perico el de Calella; en Barcelona, Gabriel Tello, Miguel Caparrós, Cisco Peneque y Agustín, alias el "Demonio"; en Tarragona, Jaime Budescà, con cincuenta y ocho años permanentes de puente; en Málaga, los hermanos Santos, Cervantes y Miguel Díaz; en Estepona, Juan Vera, Alfonso Llorente y Antonio Garrido; en Algeciras, Angel Budifio, Roque Durán, Severino Oubiña y Manuel Malvar, todos gallegos; en Barbate, los capitanes de aladraba Antonio Palacios y Jaime Pérez, ambos oriundos de la entonces aldea de pescadores Benidorm, y que consiguieron años de 40.000 atunes capturados en una sola campaña; en Cádiz hubo una eficiente conjunción de patrones de pesca valencianos, vascos y gallegos, de los cuales sobresalen los tres hermanos Lustres, los tres hermanos Olaso, Rakú, Benito Vidal, Faustino Rodríguez, Casiano Villar, Benigno Márquez y Vicente Barreiro; en el Puerto de Santa María, Antonio Herrero, Joaquín Calatayud y "Chorizo"; en Sanlúcar de Barrameda, Paco Cano, Rafael Muñoz y "Gandumbu"; en Huelva, "Piloto", José Cayetano Palacio Infante y Juan Muriel Santana (a.) "Vedaval"; en Isla Cristina, Pepe Cárdenas, Antonio Cuevas, el "Bonete", "Jarilla" y "La Magneto"; en Ayamonte, Manuel Martín Gómez, Manuel González Pérez, Francisco Nieves Abréu, "Purriño" y el "Sordo". Ya pasando del Sur al Noroeste hispano, hallamos, en La Guardia, a José y Antonio Rodríguez, Emilio Castellar, Prudencio Pena y José Benito "Papachita"; en Vigo, el famoso patrón de bajura "Papalangres", Evencio Alvarez, Braulio Márquez, Antonio Armada, "Chaleco" y muchos otros, como corresponde al primer puerto pesquero peninsular; en Marín, "Perrachica", "Catua" y "Cachaza", y en Santa Eugenia de Riveira, a Manuel e Isidro Fernández, Luis Novo Martínez, José Pérez Bernárdez y Francisco Martínez "Castrirán".

Renunciamos a reseñar los patrones de los puertos cantábricos para no hacer esta lista interminable. Los técnicos de pesca norteños llenarían con sus semblanzas un par de páginas de escritura que harían monótona la larga enumeración de nombres. Estos patrones nevagaron los mares más bravos españoles, y fue entre ellos donde se produjeron más naufragios y los pesqueros se hundían arrastrando consigo muchas veces a sus humanos cargamentos.

### El Mogreb

Mención aparte bien merecen los robinsones descubridores de los mares pesqueros del Mogreb, que fue desde entonces, y aún sigue siendo, una gran despensa de donde se surten los mercados españoles. Estos patrones primerizos trabajaron con bases en Málaga, Algeciras, Cádiz y Sevilla.

Don Ramón de Carranza, gallego de origen, pero afincado en Sevilla, se complicó su vida de armador pesquero, queriendo dirigir el negocio desde su oficina sevillana, que era su cámara de mando, pues por algo era contraalmirante de la Armada española. Ordenaba incluso los tamaños de los peces que sus patrones habían de capturar de acuerdo con las exigencias del mercado de Sevilla. Felices tiempos aquellos que la virginidad de los caladeros permitía escoger las distintas especies. Sus patrones de pesca más famosos fueron Manuel Veiga, descubridor del mar del Noroeste larancheño, ya en 1914, el primer patrón de mérito de la flota trancense; Manuel Piedad, alias "El Portugués", que murió en naufragio embestido por un mercante francés; Jesús Argibay, batidor del llamado "Mar de Leonor"; Jesús Serra, alias "Molotov", trabajador semipaterno de cabo Blanco y Mogador; Francisco Senra, aplicado en el Falso Mogador, playa de difícil arrastre, y que aún había de durar hasta el año 1978, que falleció en Sanlúcar de Barrameda, y un patrón apodado "Francés", aunque era gallego: un atleta de casi dos metros de estatura y 120 kilos de peso, que había de morir de una dolencia que aún hoy nunca perdonó. Don Ramón de Carranza vendió su flota de 19 barcos en 1924, por no transigir con las gabelas municipales que le imponían, y sabiendo lo que vale un buen subordinado, sostuvo a sus patrones parados con sueldo, en aquellas fechas que las gentes de mar no cobraban retiro.

Aún el litoral malagueño no había sido bautizado con el nombre de la Costa del Sol cuando en el año 1920 se estableció allí la firma pesquera de Curbela. Su patrón de pesca más famoso fue Arsenio, el campeón pescador de los mares del Mogreb. Alto, fuerte y hombre de reaños, al que habían de abatir las desgracias familiares, la descripción de su vida superaría en interés a toda novela. Ya viejo y ciego volvió al escenario norteno de sus comienzos patronales, y no pudiendo vencer la atracción del mar, acompañado de un Lazarillo iba a largar su caña pescadora desde el Muro coruñés, hasta que la muerte dobló aquella naturaleza de hierro, vencida por los años y las adversidades. "Gorrón", gallego, marinero, a pesar de su apodo castellano, fue otro adalid del puerto pesquero malagueño. Ganó mucho dinero, y con la misma facilidad lo perdió, pues se decía que tenía dos agujeros en las manos que le condujeron a su final hasta la frontera de la indigencia.

Festoneado por la roca de Calpe y las tierras del Mogreb, frente al continuo silbar del viento Levante, el puerto de Algeciras era un pedazo mixto de Britania y África, en aquellas fechas, trasplantado el auténtico suelo de España. Fue allí donde la casa viguesa de los Barreras —oriundos de Cataluña— se estableció a comienzos de los años 20. Los Budíos era una generación de patrones de Cangas de Morrazo, cuya procedencia profesional fue la hojalatería, y un día, los dos hermanos —Angel y Apolinari—, de picar las calderas de los barcos de don Julio Barreras, saltaron, sin transición, a los puentes de mando de sus pesqueros. De ambos, Angel fue el más competente, el más regular en sus capturas, el más nauta, y duró en el patronaje del Sur más que el campeón bayonés Arsenio. Roque Durán es también digno de figurar en esta pequeña antología de los técnicos pesqueros con base algecireña. Fue un galeote de la mar por propio designio, pues echaba en los caladeros tres y cuatro meses sin retornar a puerto, cambiándose en los barcos de trío. Como un general victorioso falleció sobre el escenario de sus hazañas: un día lo recogieron de las piedras de un muelle andaluz para depositarlo, ya cadáver, en el lecho familiar. Así eran los patrones de hace medio siglo.

Otros patrones de Algeciras fueron Severino Oubiña, que fue el primer patrón "parejero": Manuel Malvar ganó dinero y se lo hizo ganar a los armadores con quienes contrató servicios; Canteiro, que en uno de esos lapsos depresivos que atravesaban entonces las firmas pesqueras, levantó económicamente la casa Barreras, y José el "Brecá", que debía su apodo al entonces ruín pescado, que se vendía a la sazón (1923) a 1,87 pesetas el kilo, con destino a los hospicios y hospitales.

Cádiz fue la base donde hubo más disparidad de firmas pesqueras: puerto sin alteraciones fluctuantes, de pescas regulares permanentes, es donde los patrones primerizos retirados de la mar existieron en mayor número en su nuevo papel de armadores. Pierre de Pierre fue un patrón gascón que, procedente de los mares de arrastre del Noroeste hispano, llegó a Cádiz como un maestro en el trabajo del "trawler". Corría el año 1906 cuando arribó al puerto trimiliario mandando los bous de la casa Tejero, "Colón" y "Sirius", y el patrón francés tuvo como aventajados discípulos a Benito Vidal, explorador de los caladeros de cabo San Vicente, a "Rakú", descubridor de los pozos merluces de cabo Aguila, y los tres hermanos Lustres, de los cuales el llamado Antonio fue el más famoso. Los bous de la casa Tejero ostentaban la orgullosa divisa de "Proveedores de la Real Casa".

En cuanto a los patrones parejeros, la pequeña historia registra los nombres de los dos pioneros que arrancando de Cádiz sentaron primicias pescadoras en los mares mogrebinos de Arcila y Larache: fueron Maximino el "Pirro" y Ramón "el Castellano", que marcaron las rutas que otros patrones, también de renombre, habían de seguir después.

### Semblanza patronera

El jefe de Escuadra don Vicente Tofiño confeccionó, en 1789, sus famosos derroteros de la costa española a los que no tuvieron acceso los menudos personajes cuya apología intentamos abocetar, porque los más modernos patrones de pesca los desconocían, y de los antiguos, la mayoría no sabían leer. En 1944 fue publicado el libro titulado "Playas de pesca", original de don Miguel Morales Almíñana, un alicantino inteligente oficial de la Marina Mercante y capitán de pesca, que había de morir en el penal del Puerto de Santa María. Este libro fue adquirido profusamente por los técnicos pesqueros en ejercicio, pues comprendía los caladeros peninsulares, islas adyacentes y Noroeste africano, facilitados los datos en gran parte por los patrones embarcados pertenecientes a las décadas tercera y cuarta del presente siglo que conocían, según su región, las marcas en tierra, arrecifes y embarques sumergidos, que eran como un alfabeto inédito por el que guiaban sus arrastres. Ninguno de aquellos pa-

tronos de los decenios citados tuvieron nombramientos de altura o bajar, sin escuelas náutico-pesqueras, que vinieron después. En la región norteña hubo, si a comienzos de siglo, unos títulos "de Bayona a Bayona", desde la Bayona de Francia a la Bayona de Galicia, de los que conservan algunos los herederos de los patrones que mandaron los primeros pesqueros a vapor.

Casi a bordo de los barcos nacían los patrones de pesca de renombre en los puentes que hace sesenta años eran abiertos a los elementos y en él había que gobernar en invierno con la ropa de aguas puesta. Los técnicos pesqueros que hicieron carrera embarcaban antes de los catorce años como ayudantes de cocina: eran niños que no tuvieron infancia y jugaban con barcos de verdad. Después pasaban de marineros simples a contramaestres, hasta que un golpe de suerte los llevaba al puesto máximo de mando.

En el multitudinario mundillo pesquero, el patrón de pesca es el epicentro de la vida embarcada, el hombre que manda desde el puente mientras el arte arrastra los playales sumergidos. Los técnicos pesqueros de antaño eran adalides de luengos saberes que parecían poseer un sexto sentido que, antes de existir los modernos detectores de fondos, los llevaba a descubrir bajo 300 brazas de agua los cardúmenes trashumantes y a sortear los arrecifes hundidos donde nadaban los peces: nautas de la pequeña historia en el escenario líquido donde nadaban los seres invisibles que ellos conseguían arrancar de sus lechos para abastecer la gran despensa nacional. Trabajadores infatigables de sol a sol, sin más ayuda entonces que la corredera a popa que les indicaba que estaban sobre el caladero favorable; especie de forzados en aquellas épocas que había que envenenar hasta diez mil merluzas por turno pescador y era necesario ayudar a la tripulación en tareas agotadoras con el sangriento cuchillo de "escalar" en las manos.

Muchos patrones de pesca españoles se caracterizaron como descubridores de nuevos mares de arrastre o de cerco donde hasta entonces ningún compañero había calado sus redes. Si el hallazgo era afortunado, trabajaba en solitario durante una temporada hasta que sus camaradas de puertos, alarmados por las buenas caladas puestas en tierra, se ponían a la expectativa para conocer el caladero donde el patrón venturado sacaba su escondido tesoro. A bordo del pesquero descubridor, su tripulación guardaba el secreto del nuevo banco de peces, porque era participante de las ganancias, y para despistar a sus colegas, el pesquero bienadado salía de puerto más tarde o más temprano, apagaba las luces en navegación o en caladero o simulaba largar, y cuando los compañeros vigilantes echaban sus redes al mar, y sin tiempo para levantarlas, el buque descubridor aproaba tranquilamente en demanda del caladero revelación. Por fin, la búsqueda de los patrones portuarios daban con el venero en disfrute, y al abundar los aparejos sobre el mismo lugar, éste pasaba a ser un caladero más.

### Africa y Gran Sol

A raíz de la primera guerra mundial aparecieron los robinsones pescadores de la costa portuguesa, que bajaban del Noroeste hispano y, por el Sur, navegaron los caladeros del Algarve los patrones tarrañeros onubenses. Dos caladeros famosos por sus cosechas ictiológicas aparecieron en la tercera década del presente siglo, para premiar la hazaña de búsqueda de los patrones de pesca españoles: en 1920, los mares virgenes del Mogreb, y en 1927, la gran despensa pescadora del Mar Céltico.

Ya dijimos que las flotas de Málaga, Algeciras, Cádiz y Sevilla fueron las primeras que trabajaron los mares mogrebinos, empezando por Arcila y Larache. Los misteriosos seres que poblaban aquellos mares sumergidos vieron surgir las humedas cárceles formadas por rombos de cáñamo, que portaban las embarcaciones que mandaban los patrones de los cuatro puertos del Sur andaluz, y fueron sucediéndose cada vez más a mediados aquellas playas, cuyos nombres guardaban resonancia de nubes morunas: Kinitra, Casablanca, Mazagan, Safi, Tefelneh, Agadir..., que aún hoy son mares de arrastre de centenares de pesqueros con base en los puertos de Andalucía y Levante.

Los caladeros de Gran Sol fueron descubiertos por la pareja de los "Chimbos", con base en Gijón. Inmediatamente, las flotas pesqueras norteñas y noroesteñas cayeron sobre aquellos mares de arrastre, cuyas cosechas parecían inagotables. Es muy larga la lista de los patrones que arrancaron óptimos lances del Mar Céltico, cuya demarcación se fue alargando hacia el Norte para trabajar Irlanda y toda el área marítima del Atlántico Este.

Ya decimos anteriormente que a los grandes patrones de pesca se les conocía mayormente por sus moteos o su solo nombre. A veces surgían por generaciones de padres, hijos y nietos. Muchos de ellos se fiaban en su prodigiosa memoria y otros poseían unas libretas donde anotaban los buenos mares de pesca y las estaciones del año que eran más prósperas de peces; también acotaban las brasas de sonda de los arrecifes sumergidos, rompedores de aparejos. Ayudados por la rosa náutica y la sonda de escandallo, los patrones tomaban sus marcas de los montes terrenos para situar los embarques de peñas hundidas y cascos naufragados. Fue en los modernos tiempos cuando los pesqueros empezaron a perder de vista las costas al largar sus artes.

Ya comentamos al comienzo de este trabajo que casi todos los patrones descubridores de pozos merluces que nombramos han desaparecido, archivos plenos de vivencias marineras cuyo eco se ha perdido. No fue corto el número de técnicos de pesca que fallecieron en naufragio y la cerca totalidad de los que reseñamos duermen en sueño eterno en esos cementerios pueblerinos adonde en todo tiempo llega el murmullo del mar. ■

# Protagonista: La mar

## Filatelia

### Dos sellos de Navidad y otro más

A lo largo del mes de noviembre sólo se han puesto en servicio tres nuevos sellos. Dos de ellos son los de la Navidad 1980, de 10 y 22 pesetas, cuyos motivos son la "Natividad" de Cuiña y la "Adoración de los Reyes" de Cines, ambos en la provincia de La Coruña. En cuanto al tercero, es el efecto relativo a esa Conferencia sobre la Seguridad y la Cooperación en Europa que, por los pasos que lleva, poca seguridad nos va a dar, y menos, cooperación.

En este último sello figura la Casa de Panadería, de la plaza Mayor de Madrid. ¿Por qué se ha elegido este motivo? Pues porque en tal Conferencia algo se debe estar cociendo; lo que no sabemos si un pan o unas tortas.

#### Buenos Aires .80

Se celebró esta exposición mundial con patrocinio de la Federación Internacional de Filatelia (FIP) y la Federación Interamericana de Filatelia (FIAF). Una magnífica exposición, con una meticulosa organización y una participación abundantísima en cada una de sus secciones, pero debiendo hacerse especial énfasis en las colecciones de sellos de los países hispanoamericanos.



Los coleccionistas españoles han actuado fuerte, y así resultó que doce medallas de oro merecieron sus colecciones. Un verdadero récord, en especial el conseguido por don José González García, al cual se le han otorgado cinco medallas de oro por otras tantas colecciones.

Quien redacta esta crónica fue jurado de dicha exposición, y bien sabe sobre el perfecto y correctísimo desarrollo de esa exposición, de la

cual pueden estar orgullosos sus organizadores, la Federación Argentina de Entidades Filatélicas, con el decidido apoyo de la Empresa Nacional de Correos y Telecomunicaciones (ENCOOTEL).

Una preciosa exposición, digna de todo elogio, y en donde se dieron cita todos los fuertes del filatelia mundial y cuya continuación tendrá lugar el año que viene, cuando a fines de su mes de noviembre se celebre la exposición,

también de rango internacional, que girará bajo el nombre de Espamer 81.

#### La mar y sus sellos

Todo cuanto afecta a la contaminación de las aguas y de la atmósfera tiene un excelente sistema de propaganda a través de los sellos. Numerosos países han hecho signos postales al respecto, y uno de los últimos es Hungría con este efecto de tres forintos, con la denominación de "Por la limpieza de los mares y de los ríos".

Por su parte, ha tenido lugar en la ciudad de Fortaleza la exposición Brapex IV, es decir, la IV Exposición Filatélica Nacional del Brasil, y como recuerdo está una hoja bloque con un sello de 30 cruceros, exposición que ha sido un gran éxito y en cuya organización ha tenido una importante participación ese magnífico filatélico brasileño como es don Euclides Pontes.

Otra exposición, la denominada Napoli 1980, que es la vigésima exposición del sello en Europa, significa en la República de San Marino un sello de 170 liras, el cual reproduce un grabado con el puerto de Nápoles, siendo dicha estampa de fines del siglo XVIII.

La República Argentina, al igual que en años precedentes, conmemora el Día de la Armada, y lo hace por medio de un sello de 500 pesos, en donde figura la fragata "La Argentina", más la efigie de un marino de los tiempos de la independencia, Hipólito Bouchar, que precisamente comandó dicho buque.

Otro sello de 500 pesos recuerda el centenario del traslado a Buenos Aires de los restos del general don José de San Martín, y en su dibujo va el transporte de la Marina de guerra argentina "Villarino" y un retrato de San Martín, según un boceto de Théodore Géricault.

Nueva Zelanda hace todos los años una serie bajo el nombre de Health (Salud), con sobres, la cual es a favor de las instituciones de ayuda a la juventud. La serie de este año es de 14+2, 14+2 y 17+2 centavos, figurando en sus dibujos estos motivos: niño contemplando un balandro, niño pescando con caña, niño dedicado a la pesca submarina.

Tokelau, que es una dependencia postal de Nueva Zelanda, dispone de una serie dedicada a competiciones indígenas de natación, y la misma se forma con los nominales de 10, 20, 30 y 50 centavos. ■ LUIS MARÍA LORENTE.

#### EFFECTOS NAVALES

#### PAULINO FREIRE, S.L.

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

Suministros a la Marina en general.

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



#### 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)

#### LA CONFERENCIA DEL MAR

(Viene de la página 18)

Como rebasaría los límites de este trabajo el examen detallado de todas las cuestiones pendientes esbozadas, fijaremos nuestra atención únicamente en el tema de la delimitación marítima entre zonas económicas exclusivas y plataformas continentales entre Estados vecinos con costas adyacentes o que se encuentran situadas frente a frente, problemática ésta que afecta muy directamente a los intereses de nuestro país, eminentemente costero, con una ley sobre zona económica exclusiva recientemente promulgada, y cuya delimitación con otras zonas económicas de países vecinos viene obligada a más corto o largo plazo. El problema consiste, en síntesis, que ciertos países desean mantener la actual disposición del texto oficial, por lo cual la delimitación se haría en base a principios "equitativos", y otros que sostienen la ambigüedad de esa mención, y que deben indicarse una regla objetiva, como es la línea media o equidistante modificada por "circunstancias especiales".

Aemás, sobre este mismo tema existe la discusión de los grupos de intereses, en el sentido de que si los países no se ponen de acuerdo en una delimitación, debe o no recurrirse a la solución obligatoria de controversias. Los partidarios de la línea media desean solución obligatoria; los que siguen los principios "equitativos" no desean quedar sujetos a que un tercero resuelva con obligatoriedad esas diferencias.

Los grupos de intereses contrapuestos son, por una parte, Irlanda, Argentina, Venezuela, Turquía, la Unión Soviética, Estados Unidos, etcétera, que sostienen los principios de equidad, mientras que España, Grecia, Colombia, Chile, Reino Unido, Canadá, Malta, etcétera, sostienen la equidistancia modificada por circunstancias especiales.

Durante las dos fases del noveno periodo de sesiones, celebradas en Nueva York y Ginebra en el curso del presente año, se

han hecho esfuerzos muy considerables de acercamiento entre ambas posiciones, hasta el extremo de que los debates de los últimos días atrajeron gran atención y apasionamiento. Hay que constar que el presidente del grupo de los equidistantes, y vicepresidente de la delegación española, señor Lacleta, ha llevado los difíciles debates con equilibrio y medida, contrastando con la postura mucho más intransigente y rígida del irlandés señor Russell, presidente de los equitativos.

En el curso de las sesiones de Nueva York, todavía funcionó el grupo de negociación séptimo, que trataba de las cuestiones de delimitación, y que, presidido por el juez finlandés Eerno Manner, englobaba a equidistantes y equitativos. Pero el mandato del grupo se entiende superado, y el propio grupo, boicoteado por ciertas fuerzas de presión, se ha disuelto después de una declaración ecléctica de su presidente, y ahora son los integrantes de las dos tendencias quienes se reúnen por separado, o bien en debate conjunto, tratando de acortar distancias.

**Un Convenio a retazos, en la recta final.**—Aunque el clima de opinión al término del segundo plazo del noveno periodo de sesiones, en el caluroso verano ginebrino, no era precisamente el de un optimismo desaforado, la recientísima publicación del ya llamado "Proyecto de Convenio", que en realidad es una nueva revisión del TIONF, mejorada más semánticamente que en cuestiones de fondo, abre un nuevo paréntesis a la esperanza. Se abre, pues, un nuevo plazo de reflexión y un nuevo compás de espera, vísperas del que puede cifrarse como último asalto. De manera inquestionable, el presidente Amerasinghe ha expresado su esperanza de que esta revisión se considere el punto de partida para la etapa final de las deliberaciones y negociaciones de la Conferencia. Si esta esperanza es compartida o no por las delegaciones de los 165 países que participan en ella, sólo tiempo y resultados podrán determinarlo... ■ JOSE CERVERA PERY.

# El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

## CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE ENERO

En el espacio de tiempo que hoy comentamos —mediados de noviembre a mediados de diciembre próximos pasados— han sido tan frecuentes los temporales que ni un solo día han dejado de presentarse en una, en otra o en varias zonas marítimas de responsabilidad española.

El día 15 de noviembre aparece una depresión de 978 mb en 50 N 36 W, la cual provoca temporal del SW en un radio de unas doscientas millas alrededor de 42 N 22 W, desplazándose al día siguiente hacia el E para afectar a unas cien millas alrededor de 45 N 13 W. El 17 se encuentra, la mencionada depresión, en 54 N 17 W, extendiéndose el temporal por todo el área delimitada por los paralelos 44 y 50 N, el meridiano 20 W y las costas europeas, y manteniéndose estacionaria durante los siguientes tres días: 18, 19 y 20. Además —a lo largo de ellos—, aparecen rachas atemporaladas de Levante en la embocadura del Estrecho y del SW en la mitad NW de la zona de Azores.

El día 21, otra depresión —de 976 mb— se sitúa en 51 N y 37 W y provoca temporal del SW entre los paralelos 40 y 50 N y los meridianos 15 y 45 W, desplazándose al día siguiente, tal área, hacia 49 N 10 W, en un radio de trescientas millas, y hacia 44 N 28 W, en otro radio de también trescientas millas.

Los días 23 y 24 solamente se registra temporal de Levante en el Estrecho. Y el 25, intervalos de temporal de Poniente entre los paralelos 29 y 45 N y al W del meridiano 30 W.

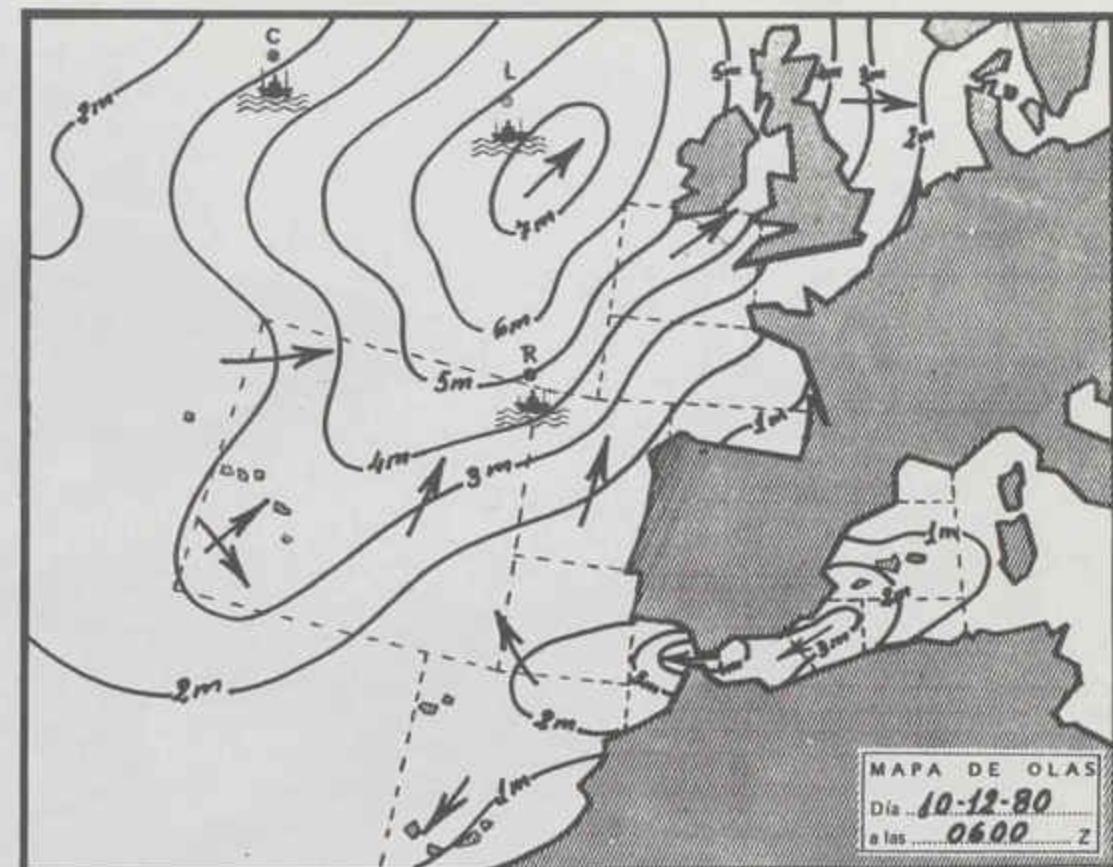
El 26 aparece, en 37 N 44 W, un antiguo ciclón tropical —el "Karl"—, que provoca temporal al W del meridiano 29 W. Y al día siguiente hay temporal de componente N en el Mediterráneo occidental, al E del meridiano 03 E. La razón está en una depresión de 1.000 mb, centrada en 42 N 08 E, la cual se mantiene estacionaria durante tres días más, por lo que sigue, naturalmente, el temporal mencionado, que, además, se extiende al golfo de León. Con independencia de todo ello, se registra temporal del SW —el 29— en el tercio W de la zona de Azores y del S al SE —el 30— entre los paralelos 35 y 50 N y los meridianos 15 y 25 W.

El mes de diciembre se inicia con intervalos de temporal del SE en las proximidades de la estación oceánica "R". El día 2 aparece una depresión de 1.004 mb en 33 N 30 W, provocando temporal en su sector NE, dentro de un radio de unas doscientas millas. El 3 hay temporal del SE en las Azores. El 4, una nueva depresión —de 997 mb— se centra en 42 N 11 E y provoca temporal del NW en el golfo de León y —a intervalos— en el resto de las zonas mediterráneas situadas al E del meridiano 04 E. Además, otra depresión —de 1.000 mb— aparece en 39 N 35 W, provocando intervalos de temporal en su sector N, dentro de un radio, más o menos, de unas cuatrocientas millas.

El día 5 siguen los intervalos de temporal del NW en el golfo de León, extendiéndose hasta la misma isla de Cerdeña; al tiempo que una depresión de 1.000 mb, centrada en 44 N 38 W, provoca temporal de componente S al W del meridiano 30 W. El 6 aparece una nueva depresión, de 984 mb, en 54 N 09 E, provocando temporal del NW en su sector W, dentro de un radio de unas doscientas millas. Al día siguiente, la mencionada depresión desciende hasta 45 N 11 E, extendiéndose el temporal al área delimitada por las costas europeas, el N del paralelo 41 N y el E del meridiano 05 E, generalizándose —el 8— como temporal de componente E a todas las zonas mediterráneas situadas al W del meridiano 01 E y llegando hasta la misma embocadura del Estrecho.

El 9 hay temporal del SW entre los paralelos 37 y 50 N y los meridianos 20 y 30 W. La razón está en una depresión, de 996 mb, centrada en 46 N 26 W. Además, sigue el temporal de Levante (iniado el día anterior) en toda la zona de Alborán y parte de las de Cádiz y Palos, con grandes problemas para la navegación en el Estrecho. Esta última situación se mantiene hasta el día 13, llegándose a alcanzar en algunos momentos vientos de Levante en el Estrecho de hasta 50 y 52 nudos, los que obligaron a suspender las travesías entre los días 10 y 12.

Con independencia de lo expuesto en el párrafo anterior, el día 10 se registra temporal del SW al N del paralelo 44 N y al E del meridiano 15 W, ex-



MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas, entre el 15 de noviembre y el 14 de diciembre del pasado año 1980, por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología. Correspondiente, como ven, a las 06.00 horas Z del día 10 de diciembre.

tendiendo aquél hasta Irlanda. La causa es una depresión, de 980 mb, que se centra en 58 N 30 W. A este día precisamente corresponde la carta de olas del mapa adjunto número 1, que creamos es la más significativa de las analizadas —dos al día— por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología a lo largo del espacio de tiempo que comentamos. Como observarán, aparece mar arbollada del S al SW al N de la estación oceánica "R", mar gruesa a muy gruesa (también del S al SW) en Gran Sol, tercio NW de Vizcaya y por la mayor parte de la zona de Azores, y mar gruesa de componente E en las zonas de Cádiz, Alborán y Palos, incluyendo, naturalmente, la región del Estrecho. En las demás zonas marítimas de responsabilidad española predomina la marejada con áreas de fuerte marejada.

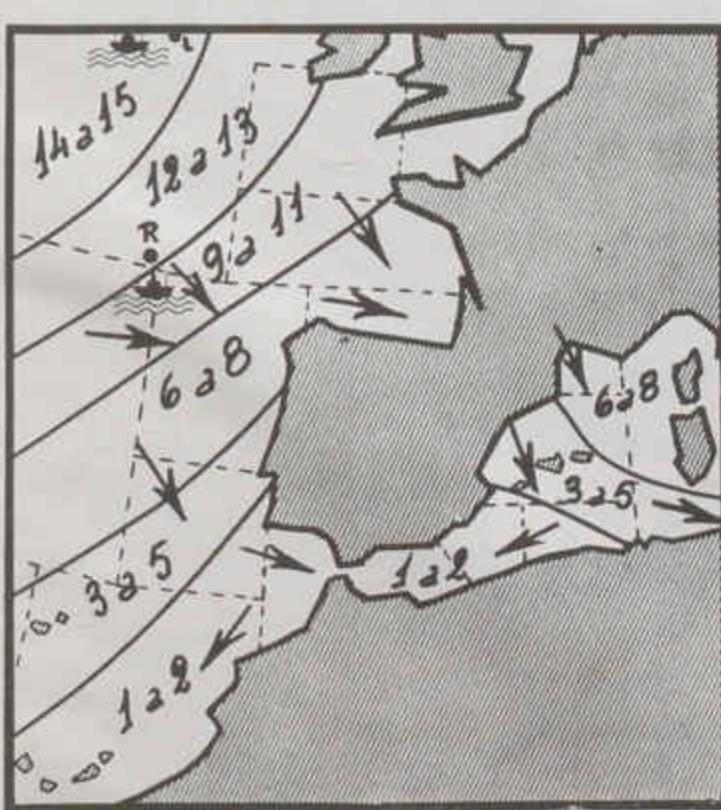
Pasando ya al capítulo de pronósticos para enero, destacaremos, en primer lugar, la previsión de días de temporal, según apreciarán claramente en el mapa número 2. Con respecto al pasado diciembre, se incrementan en las regiones mediterráneas y disminuyen —por el contrario— en las atlánticas. Las flechas que aparecen en el mencionado mapa representan las distintas direcciones dominantes del viento en días de temporal o de rachas atemporaladas.

En el mapa número 3 esquematizamos el estado medio previsto del oleaje y de su procedencia para el mes de enero. Como siempre, las flechas que inciden sobre cada uno de los lados del rombo indican —para cada zona— el número de días en que la mar provendrá del cuadrante correspondiente, representando la cifra del centro el número

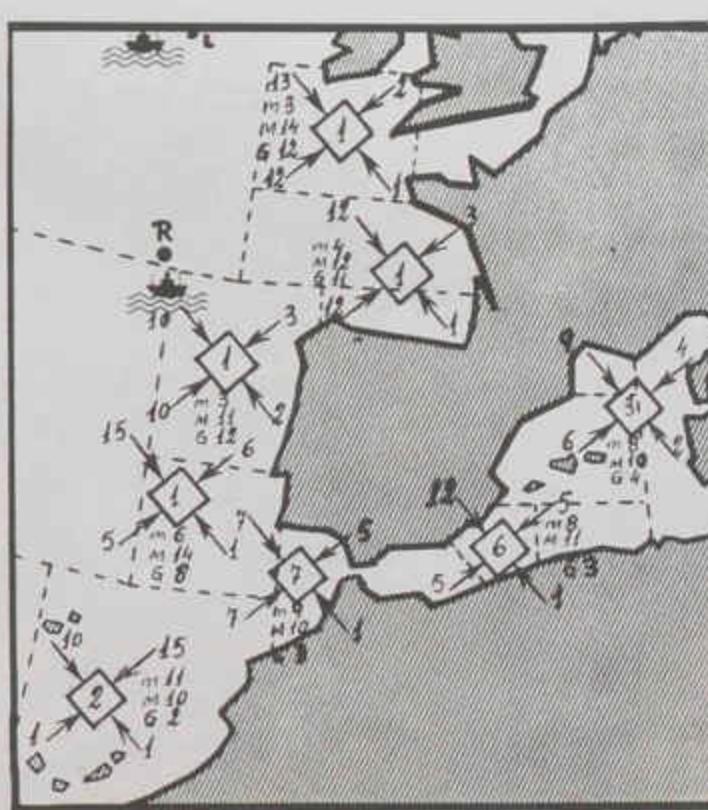
de días de mar llena. Los que al totalizar faltan en algunas zonas hasta completar los treinta y uno de que consta enero corresponden a direcciones confusas. Por otro lado, debajo, a la derecha o a la izquierda de cada rombo, aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (2 a 3 metros), simbolizada por una "M"; y de mar gruesa o más (4 metros en adelante), expresada por una "G". También aquí tiene plena validez cuanto antes decímos con respecto a la dirección de las olas, pero aplicándolo ahora, naturalmente, a la altura de las mismas: que los días que al sumar faltan en alguna zonas hasta completar los treinta y uno que indican enero, corresponden a oleajes intermedios.

El mapa número 4 muestra bien claramente el reparto de las temperaturas medias del agua de mar EN SUPERFICIE previsto para enero. Con respecto a diciembre, se aprecia un descenso de unos dos grados en las zonas atlánticas y de dos a tres en las mediterráneas.

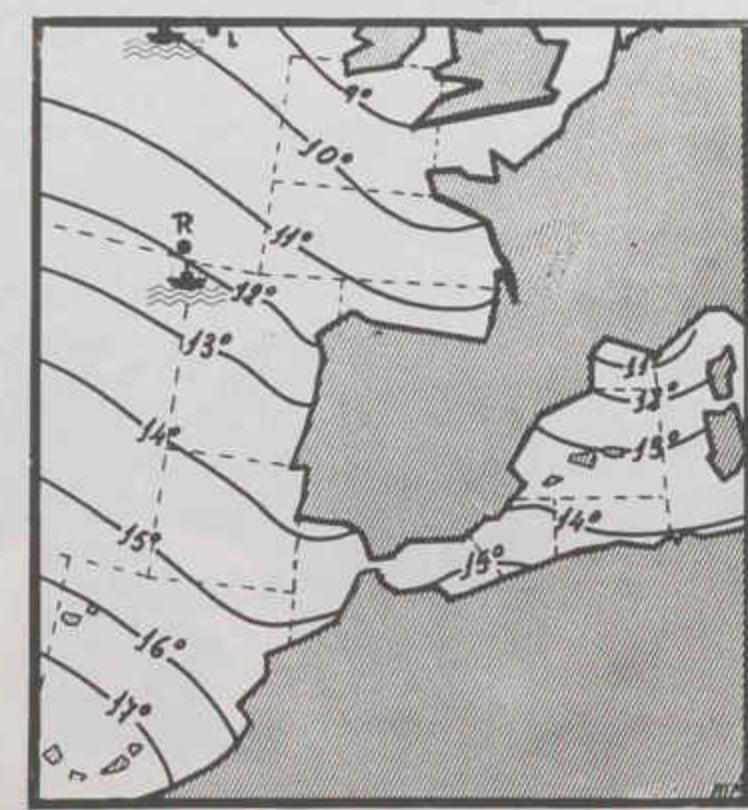
Para terminar, añadiremos que, según los mapas a largo plazo previstos por el Centro Meteorológico Mundial, en los próximos treinta días las precipitaciones serán ligeras en la zona marítima de Canarias y más bien fuertes en las demás de responsabilidad española. En cuanto a las temperaturas: inferiores a las normales en las zonas marítimas de Gran Sol, Vizcaya, Cantábrico, Finisterre, León y mitad septentrional de la de Azores. Superiores a las normales en Canarias y Sahara, y totalmente normales en las demás zonas de responsabilidad española. ■



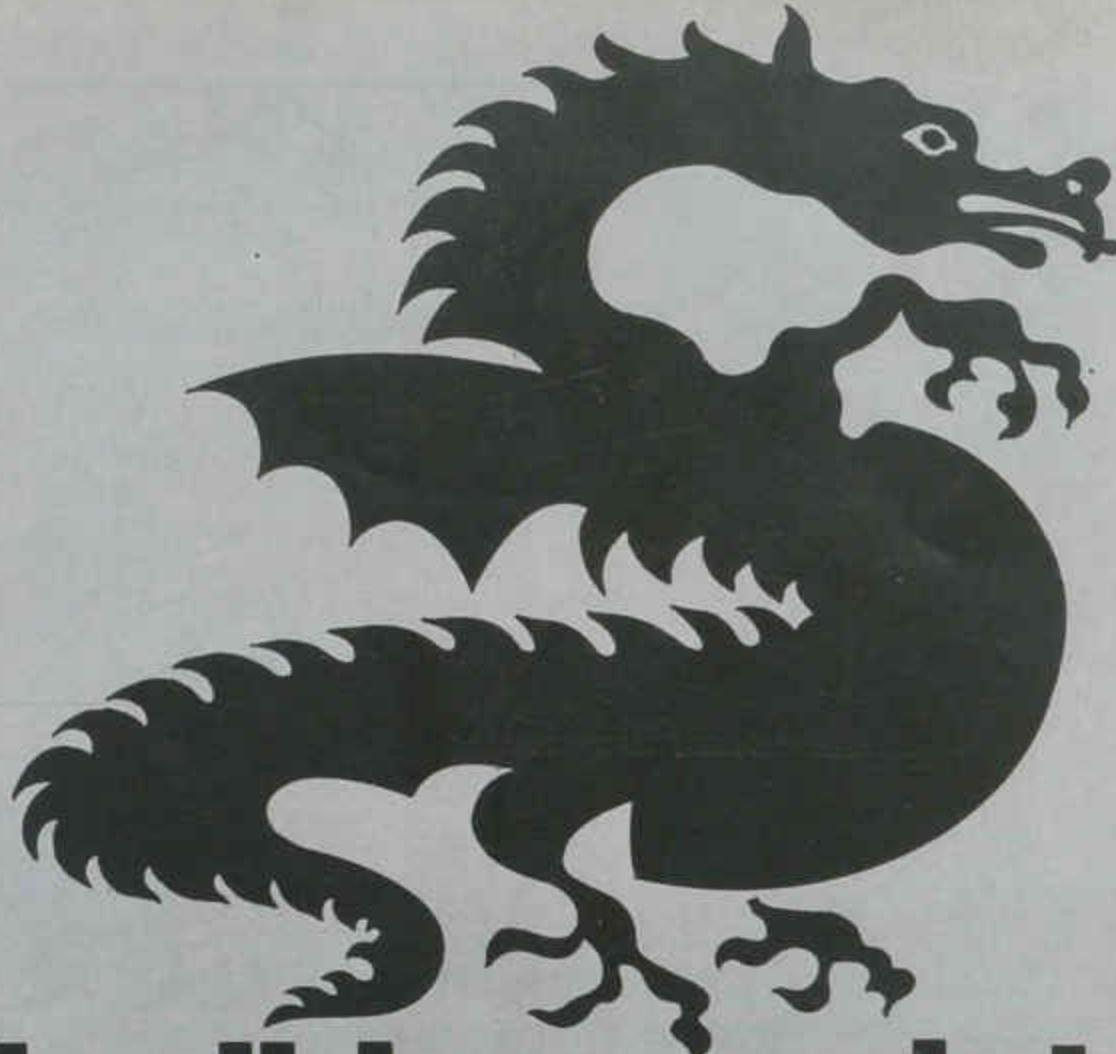
MAPA NUMERO 2.—Previsión de días de temporal en nuestras zonas marítimas para el mes de enero. Las flechas, como siempre, indican la dirección prevista de los vientos dominantes en días de temporal.



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



MAPA NUMERO 4.—Temperaturas medias superficiales del agua del mar previstas para este mes de enero.



# El flexible y resistente Dragón Plata siempre se mantiene joven.

## Una novedad en la pesca de arrastre.

El nuevo cable DRAGON PLATA de TYCSA constituye una auténtica novedad en la pesca de arrastre, y está especialmente diseñado para trabajar en las condiciones más desfavorables.

Sus características más destacadas son:

- Superficie completamente lisa.
- Alambres aluminizados.
- Preestirado.
- Engrase especial



## Mayores prestaciones y ventajas.

Estas diferencias tan notables le permiten unas prestaciones mayores, y unas ventajas, demostrables que se podrían resumir en:

- Mayor carga de rotura, a igualdad de diámetro.
- Más resistencia a la abrasión y corrosión.
- Más manejable y flexible.
- No alarga.
- Mayor duración.



**Depósitos en todos los puertos  
pesqueros.**