

hoja del mar

NÚMERO 104-105 AÑO XVII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID, NOVIEMBRE-NOVIEMBRE 1981

Pesca en el mar del Norte es uno de los reportajes color que publicamos en páginas interiores. La fotografía de portada, de B. Alexander, nos muestra a un pescador en esta actividad.



ASAMBLEA DE LAS COFRADIAS DE PESCADORES

NUEVO GOBIERNO

DON GREGORIO RAMOS, SECRETARIO GENERAL DEL I.S.M.

LA PESCA ESPAÑOLA, ANTE LA ADHESION A LA C.E.E.

FELIZ AÑO 1982



Bienvenido a Bordo

Ahora tiene a su alcance el equipo de navegación por Satélite MX-2102, poderoso instrumento que le proporciona la exactitud mundial de la navegación por satélite, tan práctica para los buques transoceánicos, pesqueros o embarcaciones de recreo.

Exactitud y Fiabilidad a toda prueba

El MX-2102 le calcula automática y continuamente la posición del buque con un error de 0,1 milla y le ofrece información exacta y precisa para su navegación durante las

24 horas del día, en cualquier lugar y tiempo reinante, viaje tras viaje.

Sencillez de Manejo y bajo consumo

No existen complicados procedimientos o paneles de control que exijan especial preparación para manejarlos.

Tan fácil como una pequeña calculadora de bolsillo, la información del MX-2102 se obtiene oprimiendo una o dos teclas, pudiéndose fijar hasta nueve puntos intermedios de

cambio de rumbo en la derrota. Su consumo, por otra parte, es mínimo.

Si desea navegar con Magnavox contacte con nosotros.

HISPANO RADIO MARITIMA, S.A.

Jorge Juan, 6
Tel.: 276 44 00
Telex: 22648

MADRID-1



Magnavox Su mejor guía es nuestra experiencia

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: Antonio Fernández Suárez. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Ricardo Martínez Grande. Cartagena: Rafael Puente Pinedo. Castellón: Francisco Segarra Fabregat. 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: José María Pomares Martín. Valencia: José María Masip Segarra. Vigo: Joaquín Rolland. **Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.**

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

Redacción Central:

Redactores: Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

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

Director:

Joaquín Vidal.

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

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

Déposito legal: M. 16.516-1963

SUSPENDIDAS NEGOCIACIONES PESQUERAS CON MAURITANIA

● IMAPEC va a ser cedida al Gobierno de Nouakchot.

MADRID.—Las negociaciones pesqueras que mantenían delegaciones de España y Mauritania desde hace semanas quedaron suspendidas al no haber encontrado el punto de equilibrio necesario sobre el que plantear la nueva negociación.

Una delegación técnica mauritana permaneció en Madrid por espacio de una semana manteniendo conversaciones con técnicos de la Subsecretaría de Pesca y del Ministerio de Asuntos Exteriores, toda vez que el intento de nueva relación no se circunscribía estrictamente al sector pesquero, sino que abarcaba a otras áreas económicas.

Como síntesis de esta visita, ambas delegaciones suscribieron un memorándum-resumen en el que ambas partes coincidían en la prioridad de aspectos que discutir en próximos encuentros.

Como continuación de esta visita, una delegación española, integrada por los directores generales de Relaciones Pesqueras Internacionales y de Relaciones Económicas Internacionales, Juan Prat y José Vicente Torrente, mantuvieron una serie de entrevistas en Nouakchot.

A pesar de que en otros medios pesqueros reina la opinión de que las conversaciones con Mauritania han quedado definitivamente rotas, otras versiones de la Administración apuntan a que, por el momento, se encuentran suspendidas, debido al exceso de peticiones de la parte mauritana.

De cualquier forma, argumenta-

ron que se espera que en próximas fechas de nuevo vuelva a visitar Madrid otra delegación mauritana, sin que esté previsto día ni integrantes de la misma.

Sin embargo, de la valoración global de este período de negociaciones, las mismas fuentes confirmaron que en las negociaciones, que afectan primordialmente a la pesca artesanal canaria, a la de merluza negra de Cádiz y a la de cefalópodos de Canarias, se ha avanzado en desembarcos de pescado y en efectivos mauritanos en tripulaciones españolas.

No obstante, fuentes de la Administración mantienen que las negociaciones, por lo que al sector pesquero se refiere, han fructificado en buena medida al haber logrado que desaparezca un tema que se había convertido en obstáculo permanente en cualquier encuentro hispano-mauritano.

Este punto conflictivo no es otro que la empresa mixta Imapec, que, según afirmaciones, va a ser "cedida" al Gobierno mauritano.

La actividad de la empresa mixta Imapec, que se constituyó en 1969, está paralizada desde hace dos años, debido, entre otras razones, a que carece de la materia prima que es el pescado.

Durante los diez años de pleno funcionamiento, Imapec ha dado empleo en su primera fase a 1.000 mauritanos, siendo 500 los puestos de su segunda fase, y obtuvo beneficios en los dos primeros años.

Entre las razones recogidas, en virtud de las cuales parece aconsejable la cesión total de la entidad, están los nuevos planteamientos pesqueros del Gobierno de Nouakchot hacia flotas extranjeras. Si éstas tienen interés en faenar en bancos mauritanos, deberán abanderar barcos de esa nacionalidad y compartir tal actividad con la constitución de empresas mixtas: planteamientos cuyos costes no han podido ser absorbidos por el INI, que participaba en la empresa.

OFICIALIZAR ACUERDOS PRIVADOS

Según impresiones recogidas, dentro de las relaciones de ambos países se va acrecentando desde hace algún tiempo una nueva fórmula que permite, "de facto", faenar en aquellas aguas a barcos pesqueros españoles.

Se trata de llegar a acuerdos privados entre cooperativas mauritanas y colectivos pesqueros, localizados, de forma preferente, en el archipiélago canario, en la zona Sur de España. Apoyos que, por otra parte, cuentan con el de las autoridades pesqueras de ambos países.

Concretamente, esta experiencia se viene realizando con éxito entre la Cofradía de Arrecife de Lanzarote y una cooperativa mauritana, que permite faenar a 46 barcos, así como los contratos suscritos entre otras cooperativas de aquel país y asociaciones de cefalópodos y pijota (merluza negra). ■

EL SUBSECRETARIO DE PESCA VISITA CAPITALES EUROPEAS

MADRID.—El subsecretario de Pesca, Miguel Aldasoro, viajó a varias capitales europeas con objeto de mantener conversaciones con sus colegas europeos sobre el futuro de las relaciones pesqueras hispano-comunitarias desde la perspectiva de adhesión española a la Comunidad Económica Europea.

Miguel Aldasoro, a quien acompañó el director general de Relaciones Pesqueras Internacionales, Juan Prat y Fournier, de la Secretaría de Estado para las Relaciones con las Comunidades, inició su encuentro europeo con el secretario de Estado británico, Mr. Buchanan Smith, para posteriormente trasladarse a Dublín, donde celebró reuniones con sus colegas irlandeses.

El programa de trabajo de Miguel Aldasoro concluyó en la capital comunitaria, donde, por espacio de dos días, tuvo ocasión de conocer los nuevos planteamientos de la denominada "Europa azul" o política pesquera comunitaria, y exponer,

asimismo, los intereses hispanos en este mismo sentido.

Concretamente, en la agenda de trabajo del subsecretario español tuvieron significación especial el análisis de la actual política pesquera entre España y la CEE, la situación y perspectivas de las industrias pesqueras españolas en el mercado europeo ante la adhesión española a las Comunidades, desarrollo de las sociedades mixtas españolas con países europeos y, por último, la revisión del acuerdo de pesca hispano-comunitario de 1978 y planteamiento de nuevas bases para el inicio de negociaciones para el próximo plan de pesca.

Las relaciones pesqueras hispano-comunitarias se han caracterizado en este último período por la constante política de restricción y disminución de cupos de pesca para la flota española, debido, sobre todo, a que los propios países comunitarios no tenían definida su propia estructura de pesca. ■

LOS NAVIEROS PIDEN UN MINISTERIO DEL MAR

Según un artículo publicado en el último número del boletín informativo de ANAVE (Asociación de Navieros Españoles), el Ministerio de Transportes debe intervenir más decisivamente en la coordinación entre transporte marítimo y organización portuaria, llegando incluso a la creación de un Ministerio del Mar.

Es necesaria una regulación autónoma de los puertos, pero con una efectiva presencia de los usuarios, una administración portuaria mucho más ligada funcionalmente al Ministerio de Transportes y Comercio que al de Obras Públicas, y un control aduanero más ágil.

El artículo destaca la afirmación del director de la OTP, Jaime López Fando, de que en el censo de trabajadores portuarios sobran unos 3.000 trabajadores, un 25 por 100 del total, y asegura que este dato no es más que la punta del iceberg que

(Pasa a la pág. siguiente)

DECLARACIONES DEL DELEGADO TERRITORIAL DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL EN PONTEVEDRA

"EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ES DEL HOMBRE DEL MAR"

El pasado día 22 de noviembre, el delegado territorial de Sanidad y Seguridad Social de Pontevedra, don Eliseo Sastre Serrano, efectuó a "Faro de Vigo" unas declaraciones sobre los cometidos y realizaciones, en su provincia, del Instituto Social de la Marina, que por su interés reproducimos:

El motivo de estas líneas no es otro que el hacer salir a la luz pública una gran labor que, hasta el momento, ha pasado inadvertida para los ciudadanos de nuestra provincia y que, sin embargo, lleva muchos años de andadura. Por ello, nos hemos puesto en contacto con Eliseo Sastre Serrano, delegado territorial de Sanidad y Seguridad Social, el que nos ha puesto al tanto de la labor del Instituto Social de la Marina. Nuestra conversación gira en torno a este organismo: "Quiero dejar claro en esta entrevista —comenzó diciendo el señor Sastre Serrano— cuál es la realización del ISM en la provincia, cuáles son sus proyectos y sus fines; quiero dar a conocer las cosas que se están llevando a cabo y que, por un exceso de humildad muy típica en el Instituto desde hace tiempo, no se conocen con la debida generosidad".

"EL I. S. M. ES DEL HOMBRE DEL MAR"

El ISM se creó en función de buscar la atención del colectivo de trabajadores del mar, tanto a su nivel como al de sus familias, en los aspectos de Seguridad Social, de prestaciones, de asistencia sanitaria e incluso de atención a sus hijos. Como todo organismo o entidad, tropieza con cantidad de problemas de diversa índole que, en nuestra provincia, se condensan en dos: los inconvenientes derivados de la prestación de asistencia a todo este colectivo y, por otro lado, la incomprensión que se produce por parte del colectivo general en estos pueblos, en los que no saben ver que el ISM se ocupa exclusivamente de un aspecto específico como es el régimen del mar.

"INSALUD abarca y ampara —prosiguió el señor Sastre— a todos los asegurados de los regímenes generales y específicos, dejando aparte el régimen de la Seguridad Social del Mar, de los trabajadores del mar, que son los que vienen cubiertos a través del ISM".

Como ya hemos mencionado anteriormente, este es un tema poco conocido porque no se le ha dado ni publicidad ni importancia, posiblemente por la complejidad de sus asociados. El colectivo del ISM es muy especial, teniendo en cuenta que gran parte de este colectivo asegurado se está moviendo a niveles de estancias muy pequeñas de tiempo en tierra y gran parte de su vida la pasan en el mar; el marinero lleva tan dentro la actividad del ISM que la defiende a capa y espada. El carácter marinero es muy especial y no le gusta la trascen-

dencia de cuestiones que le atañen muy directamente.

EL CENTRO DE PANJON

Las necesidades más urgentes para el ISM en estos momentos son las de disponer de medios para la realización de instalaciones y dotar a las mismas de medios. Pretenden, en todo momento, buscar la coordinación a todo esto para no duplicar los medios, cosa que no tendría ningún sentido. En la actualidad disponen de un colegio en Panjón, que, hoy por hoy, es el orgullo de la organización no sólo por su construcción estética, sino también por la educación allí impartida. Los alumnos residentes son hijos de marinos y sus edades están comprendidas entre los cuatro años y las pertenecientes a los estudiantes de BUP. Cuando las plazas no quedan totalmente cubiertas por hijos de marineros, se ponen a disposición de hijos de otros trabajadores.

En definitiva, ya tenemos conocimiento de una organización y de una labor altamente importante. Es un organismo autónomo, dependiente del propio Ministerio de Trabajo, Sanidad y Seguridad Social, que se ocupa de unas gentes un tanto injustamente olvidadas en la sociedad: la gente del mar. Confiamos que, a partir de este momento, las actividades del ISM salgan a la luz y con ellas las de sus protagonistas. ■ AMALIA ENRIQUEZ. ("Faro de Vigo", 22-XI-81.)

LOS NAVIEROS PIDEN UN MINISTERIO DEL MAR

(Viene de la página anterior)

representa una serie de deficiencias portuarias en todo el litoral nacional.

Entre las insuficiencias proclamadas se destacan el exceso de medios humanos y el que una buena parte de la obra civil y de los medios mecánicos de los puertos se encuentran en un grado de utilización muy bajo o no se adaptan a las condiciones de eficiencia del tráfico correspondiente. Las causas de esta situación para ANAVE no vienen tanto de la gerencia del puerto como de las conveniencias y de las presiones de los intereses económicos locales.

Todo ello, según el informe, supone un no deseado encarecimiento del transporte marítimo, como consecuencia de las elevaciones de tarifas de servicios portuarios. ■



DON GREGORIO RAMOS CHARRO,





Acto de toma de posesión del nuevo secretario general del Instituto Social de la Marina, que fue presidido por el secretario de Estado para la Seguridad Social. (Fotos: TRIBALDOS.)

SECRETARIO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



MADRID (Redacción).—Por una Orden del Ministerio de Trabajo, Sanidad y Seguridad Social de fecha 13 de noviembre —publicada en el "B. O. E." el día 18 del mismo mes— se nombra secretario general del Instituto Social de la Marina a don Gregorio Ramos Charro.

El señor Ramos Charro sustituye en el cargo a don Juan de Dios Cortés Gallego.

El acto de toma de posesión se celebró en la sede central del Instituto Social de la Marina y fue presidido por el secretario de Estado para la Seguridad Social, don José Antonio Sánchez Velazco, a quien acompañaba el director

del ISM, Jesús Guillermo Rodríguez Gil.

BIOGRAFIA

El nuevo secretario general del ISM era, hasta la fecha de su nombramiento, subdirector general de Formación Profesional del Instituto Nacional de Empleo, donde cesó a petición propia.

Don Gregorio Ramos es funcionario, por oposición, del Cuerpo Técnico del Instituto Social de la Marina.

De origen leonés, el señor Ramos Charro nació en la localidad de Quintana del Mar, el 15 de octubre de 1933; es licenciado en Derecho por la Universidad de Oviedo. En esta misma Uni-

versidad fue ayudante de la cátedra de Derecho Administrativo.

En los años sesenta fue secretario general de la Casa de América en Vigo, tras lo cual pasó a dirigir la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Gijón y creó la Escuela Reconocida (hoy Oficial) de Náutica.

En 1971, el señor Ramos Charro es nombrado jefe del nuevo Servicio de Fomento Social, creado por la reestructuración del Instituto Social de la Marina de la misma fecha. En este puesto permaneció hasta que en enero de 1979 se le nombró subdirector general de Formación Profesional del Instituto Nacional de Empleo. ■

JUAN DE DIOS CORTES

Juan de Dios Cortés Gallego ha desempeñado el cargo de secretario general del Instituto Social de la Marina, ininterrumpidamente, durante ocho años. Han sido ocho años difíciles en los que, desde su puesto, hubo de defender el organismo, y principalmente el sector de los riesgos de una crisis de identidad con que se contemplaban por parte de determinadas com-

petencias las peculiaridades del trabajo en la mar.

El señor Cortés, cuya calidad profesional y humana son virtudes que ponderan y admiran cuantos le conocen, ha sido durante sus años de secretario general del Instituto Social de la Marina un fiel servidor del organismo y del sector, a los que se ha entregado sin reservas. ■

JORNADAS SOBRE ACUICULTURA EN EL CENTRO PARA EL DESARROLLO TECNOLÓGICO INDUSTRIAL

MADRID (Redacción).—Se celebró en el Ministerio de Industria y Energía una Jornada de Reflexión sobre Acuicultura, organizada por el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI).

A la misma, además de los técnicos correspondientes del Ministerio de Industria y del CDTI, asistieron numerosos empresarios interesados en el tema y representantes de la Administración pesquera, entre los que se encontraban don Lázaro Rosa Jordán, presidente del FROM; don Antonio Borrás, consejero de Pesca de Baleares; don José Baldomero Calviño, consejero de Pesca de Galicia; don José González Delgado, consejero de Agricultura y Pesca de Andalucía; don Antonio Marzoa Dopico, presidente nacional de Cooperativas del Mar, y don Miguel Torre Cervigón, del Instituto Español de Oceanografía.

Comenzó la reunión con unas palabras de presentación del señor Luengo, director general de Innovación Industrial y Tecnológica, explicando los antecedentes, el objeto de la reunión y el interés del Ministerio de Industria y Energía sobre el tema de acuicultura, a través del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI), de la Dirección General de Industrias Alimentarias y de la Dirección General de Innovación Industrial y Tecnológica.

A continuación comentó las diferentes posibilidades de ayuda para la investigación y desarrollo, tanto a través de la Comisión Asesora de Investigación Científica y Técnica (CAICYT) como del CDTI.

Hizo hincapié en la figura de "Programa Especial de Investigación y Desarrollo", a la que podría ser interesante acudir siempre que lo justifique la importancia de los proyectos que se puedan identificar.

PROMOCIONAR LA ACUICULTURA

A continuación tomó la palabra el señor Rosa Jordán, como persona que ha llevado la dirección del equipo y los trabajos realizados conducentes a la convocatoria de la Jornada de Reflexión.

Explicó en qué consiste la realización del trabajo y dejó claro que es una labor de equipo. Se parte de la elaboración de un análisis de la acuicultura en España y se pretende promocionar esta actividad. Manifiesta la necesidad de recabar opiniones de entes autonómicos, Instituto Español de Oceanografía (IEO), Institutos de Investigaciones Pesqueras y del propio sector, antes de presentar ideas al CDTI.

Entre los temas a tratar señaló el desarrollo del Congreso de Venecia, el proyecto general que se presentará al CDTI para que los asistentes opinen y la descripción de unos modelos económicos.

Indicó que el CDTI se ha interesado en el tema de la acuicultura, entre otras razones como consecuencia de CONSUMAR I, donde se pedía apoyo de organismos oficiales con acciones

específicas. El trabajo del equipo incluye la mediación entre el CDTI y el sector.

DIECINUEVE PROYECTOS BÁSICOS

A continuación, el señor Pérez Colomer, director gerente de Acuicultura del Atlántico, S. A., explicó el desarrollo del ya citado Congreso de Venecia y que quedó recogido en unos breves folios enviados previamente a los convocados de la Jornada de Reflexión.

El señor Rosa Jordán presentó después la propuesta del programa, donde se recoge una parte general, que se piensa incluir en un Cuaderno CDTI sobre el tema, y una relación de 19 proyectos cuyo desarrollo considera básico en el tema de acuicultura. Indicó que esto se ha de considerar a nivel de propuesta, solicitando a los participantes sus opiniones y sugerencias tanto relativas a modificación de proyectos como a eliminación o inclusión de otros nuevos.

Para concluir, el señor Rosa Jordán contestó a diversas preguntas de los asistentes e informó sobre modificaciones en la línea de Crédito Social Pesquero y sobre la postura e interés de la Administración en el tema.

CONCLUSIONES Y ACUERDOS

1. Dado que la información escrita sobre los diferentes proyectos, entregada por los participantes durante la Jornada de Reflexión, resulta incompleta, se enviarán al CDTI las correspondientes "Fichas de Identificación de Proyectos", debidamente cumplimentadas.

2. Las fichas citadas se podrán referir tanto a proyectos en curso como a proyectos cuyo desarrollo se considere de interés y, en consecuencia, se proponga su ejecución.

3. Todas las fichas recibidas se distribuirán entre todos los participantes, para un mejor conocimiento de los proyectos.

4. En el plazo de un mes o mes y medio se celebrará una nueva reunión, para, con un conocimiento más exacto de la situación, llegar a una propuesta definitiva. ■

TOMAS MASSO, UNO DE LOS PRINCIPALES CONSERV

"ANTES DE LA PRIMAVERA VO NIVEL NORMAL DE CONSUMO"

Reproducimos, por su interés para nuestros lectores, una entrevista realizada el 27 de octubre por María Mérida, del diario "Ya", a uno de los principales conserveros españoles, don Tomás Massó. El sector conservero atraviesa una profunda crisis y el Gobierno, según el señor Massó, debió actuar con mayor prontitud y eficacia:

La Federación de Asociaciones de Fabricantes de Conservas y Salazones es una entidad de ámbito nacional que agrupa a todos los fabricantes de este sector en España, y en la que está integrada la Unión de Fabricantes de Galicia, región donde se da el porcentaje más alto de la producción de nuestro país y constituye el pilar básico de la conservería española desde el año 1904. España cuenta en este momento con 360 fábricas de conservas y salazones, estando ubicadas más del 50 por 100 en Galicia, donde, además de tener un extraordinario nivel de conocimiento y técnicas sobre la materia, se cuenta con unos laboratorios especializados de los mejores del mundo, respaldados técnica y legalmente, donde se controla rigurosamente todo el proceso de fabricación, se supervisan las materias primas, se analizan los aceites y se cuida al máximo la calidad de los productos.

El sector cuenta con 38.000 productores y el valor en cifras de la producción conservera española hasta el momento ascendía a 40.000 millones de pesetas, una cuarta parte de la cual provenía de las exportaciones y equivalía a 9.000 millones anuales.

Tras el enorme escándalo originado por la intoxicación del aceite de colza desnaturalizado, y que ha producido ya en nuestro país más de 170 víctimas mortales y miles de afectados, todos los productos elaborados con aceite y, en consecuencia, el sector conservero de pescados, de una manera directa, han sufrido un espectacular bajón en sus ventas y consumo dentro y fuera de España. El bloqueo parcial de los países europeos a nuestras exportaciones de conservas, como medida precautoria ante el temor de posibles adulteraciones, ha puesto realmente en la picota a esta floreciente industria española, cuya imagen de calidad y prestigio no se había enturbiado hasta ahora.

Se ha hablado últimamente y se ha hecho público a través de los medios de comunicación que las pérdidas económicas en este sector han sido muy cuantiosas y que incluso casi un centenar de fabricantes se han visto obligados a presentar expediente de crisis en sus empresas, con todo el cortejo de consecuencias negativas que tal medida lleva consigo.

Pero si la trascendencia en el orden de los intereses materiales y económicos de estos acontecimientos ha sido tremendamente importante, no lo es menos en el aspecto moral, de reputación y de crédito de nuestros industriales conserveros, a quienes el recelo y la desconfianza de los consumidores ha perjudicado de una manera notable. Y lo que habría que preguntarse en estos momentos es si tales recelos están justificados o son consecuencia de un lamentable proceso de desinformación y de falta de una reacción oficial rápida y adecuada.

MASSO: IMPOSIBLE LA ADULTERACION

El presidente de la agrupación de conserveros más veterana de España y pionera de dicha industria, como es la Unión de Fabricantes de Galicia, don Tomás Massó Bolívar, que pertenece a una prestigiosa familia de conserveros vagueses, declara, con la serenidad que emana de la honradez profesional y la propia

seguridad, pero con la lógica preocupación por el curso de los acontecimientos, que "en las conservas de pescados está totalmente controlado el proceso de fabricación y la calidad de sus materias primas y, por tanto, es imposible la adulteración de ninguno de sus ingredientes". Añade el señor Massó que la composición de los aceites, su procedencia, coloración, acidez y otros matices se analizan exhaustivamente, y, por tanto, su salubridad está completamente asegurada.

—¿Y no podría darse el caso de que entre las partidas de aceite que les suministran a ustedes se hubiera introducido alguna adulterada?

—No, porque precisamente en las conservas de pescado las condiciones del aceite tienen que controlarse con mayor rigor y cualquier anomalía del mismo se detectaría en seguida. Por otra parte, nuestros proveedores nos hacen suministros masivos de este producto y no podrían nunca en juego su prestigio, arriesgándose a no formar parte del mercado normal. Son los proveedores fraudulentos los que se buscan su propio mercado, porque no pueden competir con los que tienen ya un nombre y una firma ya acreditada. Este tipo de suministradores no incurrirían jamás en este tipo de juego sucio con sus clientes.

—¿Pondría usted, entonces, en este momento la mano en el fuego por todos los fabricantes de conservas?

—Sin duda alguna. Y puedo decir que las conservas, en este momento, están completamente garantizadas, pero aún le diré más: en la historia de la industria conservera española, que, como usted sabe, es la más importante del mundo, nunca se ha dado un caso de intoxicación o accidente grave por consumo de estos productos.

—Pero, seguramente, cuando estalló el escándalo del aceite adulterado debió usted tener sus dudas y la lógica alarma ante la incidencia del mismo en los productos de su sector, ¿no es así?

—Sí, naturalmente. Cuando surgió el problema del aceite de colza desnaturalizado me asaltó la duda y estuve unos días sumamente intranquilo, pero la incertidumbre pasó pronto y los temores se desvelaron, porque inmediatamente surgieron infinitos análisis en toda España, unos llevados a cabo por Sanidad, en colaboración con nosotros, y otros por cuenta propia, y se ha podido demostrar que en ningún caso ha habido relación

VEREMOS AL

entre este fraude y las latas de conserva. Por tanto, insisto en que puede decirse con toda seguridad que en las conservas de pescado no ha habido ningún tipo de adulteración.

EL DESCENSO DE VENTAS, MUY GRAVE

—No obstante esa seguridad por parte del sector conservero, ¿ha habido un frenazo muy fuerte en la venta y consumo de dichos productos?

—En lo que podríamos denominar el mercado central, sí, porque el consumidor del área del centro de España, donde más casos se han producido de intoxicación por el aceite adulterado, está extraordinariamente sensibilizado, temeroso y reacio. Pero en Cataluña se ha notado el descenso, pero no demasiado; en las islas sigue siendo normal y en Galicia, por supuesto, apenas se ha notado, porque aquí la gente conoce mejor el proceso de nuestra fabricación y saben que es muy difícil que tal cosa ocurra. En términos generales, puede decirse que, efectivamente, se ha producido un descenso muy grave, pero no del alcance que ha publicado la prensa. No se puede afirmar, por ejemplo, que se haya pasado de seis mil millones a seiscientos. Es difícil dar cifras en cuanto a las consecuencias reales originadas en el sector, porque el hecho de que haya habido fabricantes con un negocio de poca envergadura, cuyas ventas han descendido a cero, o que incluso se han visto obligados a cerrar sus empresas, no quiere decir que esta sea la tónica de todos los fabricantes de conservas, porque los que tienen un mercado más extendido y poseen una mayor cobertura de distribución no se han visto tan perjudicados. Pero desde luego, en su conjunto, ha sido una recesión muy importante y, sobre todo, justa.

—¿Han sido graves las consecuencias en cuanto al paro que ha motivado la recesión del sector conservero?

—No, porque aquí los trabajadores, aunque se consideran fijos, llevan a cabo un trabajo discontinuo, que está en relación directa con la época en que se hacen las conservas del producto. Por tanto, el problema del paro no ha sido ni importante ni inmediato, aunque quizá pueda sobrevenir después de un año y según como vayan las cosas a partir de ahora.

—¿A qué atribuye usted esencialmente esa inusitada aprensión que se ha traducido en el bajón del consumo de conservas en el interior del país y el parcial bloqueo en el resto de Europa?

—Desde luego, a una elemental desinformación y porque al dar Sanidad la señal de alarma sobre el aceite adulterado y decir que no se consumieran conservas caseras saltó en seguida la alarma, que puso en marcha todo el mecanismo que ha conducido a esto. Precisamente, a petición urgente nuestra, Sanidad salió al paso después, indicando que no se trataba de todas las conservas, pero como ya los medios de comunicación se habían hecho eco de las medidas y empezó a cundir el temor, fue muy difícil contenerlo. Nosotros dimos en su momento toda clase de explicaciones convincentes, pero al no ser debidamente apoyadas y secundadas de una manera oficial por los organismos competen-



GALICIA INVITA AL MEJILLON

El pasado 19 de noviembre fue el día crucial de la campaña de reintroducción del mejillón en los mercados, el cual había sufrido una brusca depreciación por parte de los consumidores a causa de la intoxicación de carácter leve que ocurrió a finales de septiembre. La campaña tuvo el lema "Galicia invita a España a mejillón", y durante la fecha antes mencionada, los detallistas de pescado obsequiaron a sus compradores con un kilo de mejillones. En la fotografía, un pescadero de Madrid hace entrega a uno de sus clientes de la bolsa con el rico producto. (Foto: EFE.)

tes y con la celeridad que requería el caso, una marea sobrevino a la otra y surgió la campaña exterior con el boicot extranjero, que ya todos conocemos, y en el que se conjugan una serie de intereses políticos y económicos. Y ya ha vuelto a enturbiarse de nuevo el asunto.

"Sin embargo, debo decir que, al margen de Francia, donde se dan intereses políticos ya sabidos, y de otros países que han interceptado nuestras exportaciones, la actitud de Alemania ha sido encomiable, porque a pesar de ser uno de los primeros países que acusó intranquilidad, en cuanto su Departamento de Sanidad dijo que no había problema con las conservas españolas, se resolvió todo inmediatamente, con lo que se demuestra que es un país con una Administración responsable y efectiva. Por el contrario, Italia, a la primera de cambio, bloqueó por completo el paso de nuestros productos, sin atenerse a explicaciones y demostraciones.

LA SITUACION MEJORA

—¿Cómo ve usted las perspectivas inmediatas?

—Creo que en este momento la situación está mejorando y parece que Francia admite la posibilidad de un replanteamiento en este sentido y lo que quiere, simplemente, es tener una salida airada y no tener que desdecirse de lo ya dicho. Esperemos que se rompa la inercia y se normalice la situación. No obstante, hay partidas muy importantes que están completamente paralizadas, a las que hay que dar salida cuanto antes; pero esos "stocks" no se moverán hasta que no se haya logrado vencer las reticencias del consumidor y nos recuperemos de ese bache en el que, injustamente, como le decía antes, hemos caído.

—¿Qué medidas arbitraria usted para paliar este problema planteado en la industria conservera y para recuperar el prestigio del sector?

—Bueno, en realidad, nosotros, antes de que todo esto ocurriera, ya lo habíamos

previsto y así se lo expusimos a los organismos gubernamentales competentes. Nos hemos volcado literalmente en recoger muestras y en hacerles toda clase de pruebas y demostraciones. Y la verdad es que a nivel de colaboración técnica ellos se han portado bien; pero a nivel político, si hubiesen actuado con mayor prontitud y eficacia, saliendo al paso de las posibles reacciones, interiores y exteriores, y con una información transparente y completa, se podían haber evitado muchas de estas desagradables consecuencias.

"Por supuesto que también nosotros debimos haber divulgado suficientemente todo lo que se refiere al proceso de fabricación de las conservas y por eso no nos queda más remedio que entonar ahora el "mea culpa", y esperamos que con el esfuerzo y la colaboración de todos se pueda volver a la situación inicial y obtener de nuevo la confianza de los consumidores, que nunca deberíamos haber perdido. Yo creo que antes de la primavera, si no se complican las cosas, podremos volver al nivel normal de consumo. Hay que reivindicar, como sea, la imagen de seriedad y prestigio de los productos en conserva que, sin duda, son los mejores del mundo.

—Señor Massó, una última pregunta:

¿con qué clase de aceites se hacen las conservas?

—Desde luego, con mezclas, no; eso es ilegal. Para las conservas se necesita un aceite neutro, sin sabor ni olor y sin apenas acidez y, por eso, empleamos el aceite de oliva y el de semillas (girasol y soja). Cuando en una lata pone aceite de oliva, es que lo contiene, y cuando no pone nada, es que está elaborada con aceite de semillas. La salubridad de unos y otros es la misma. Lo único que cambia, lógicamente, es la cuestión de precio final del producto. Hay que tener en cuenta, además, que las conservas no son un producto perecedero y, por tanto, no tienen fecha de caducidad.

Tomás Massó, presidente de la Unión de Conserveros, dice, al finalizar nuestra conversación, que la última palabra en todo este asunto la sigue teniendo el Gobierno y que él espera que todas las informaciones que se den a partir de ahora contribuyan a tranquilizar al consumidor, a evitar nuevos sobresaltos y a que ese baldón que ha caído sobre las conservas españolas sea limpiado y éstas vuelvan a ocupar el lugar que les corresponde, porque no se trata sólo de defender los intereses de un sector industrial, sino los intereses económicos y sociales de toda España. ■

AYUDAS AL SECTOR MEJILLONERO

MADRID.—A 500 millones de pesetas asciende la ayuda aprobada en la reunión de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, según informaron fuentes solventes.

Con esta cifra se pretende paliar en la medida de lo posible los daños que sobre la actividad del sector mejillonero y sus trabajadores se derivan de las recientes medidas restrictivas a la exportación de este producto a distintos países europeos.

Además, el Ministerio de Economía y Comercio se comprometió a establecer diálogo con el Crédito Social Pesquero para que esta cuantía sea incrementada en 200 millones más.

Tanto la efectividad de estas ayudas como el calendario de su puesta en práctica será sometido de nuevo en la próxima reunión de esta misma Comisión.

Dentro de la campaña de ayuda y fomento del mejillón que está desarrollándose a través de los responsables españoles de pesca, se han puesto en marcha ya una serie de degustaciones gratuitas de dicho producto en lugares estratégicos de la periferia de Madrid, escenario de degustaciones públicas dirigidas, de forma preferente, a las amas de casa. ■

EMBARCACIONES DE BAJURA DEL CANTABRICO PROSPECCIONAN LAS AGUAS DEL OCEANO INDICO

Como viene siendo tradicional, el fin de la campaña de túnidos acarrea a los pescadores de bajura del Cantábrico una difícil alternativa a la hora de elegir unas latitudes que ofrezcan unas expectativas aceptables de cara a desarrollar su esfuerzo pesquero desde estos momentos hasta que dé comienzo la próxima costera de la anchoa.

Y es que, como hemos dicho muchas veces, resulta penosísima la situación en que desde el mes de noviembre hasta el de marzo del año siguiente se encuentra la flota de cerco del Cantábrico, abocada a tener que limitar todo su quehacer profesional a prácticamente dos campañas —la de la anchoa y la del bonito—, con solamente siete meses de actividad y otros cinco de paro semiforzoso. Y conste que si no nos atrevemos a calificar este paro de "absolutamente forzoso" es porque, en medio de esta encrucijada que se le presenta por estas fechas a la flota de bajura del Cantábrico, hay alguna salida que, aunque aventurada, no dejan de constituir alternativas ópcionales para salir del paso. Y estas son las de enfilarse las embarcaciones hacia aguas canarias o del Mediterráneo —la más recurrida—, la de faenar en la plataforma continental portuguesa —realmente problemática— o quedarse por latitudes cantábricas faenando tras la captura del chicharro o de cualquier otra especie subestimada.

Sin embargo, cualquiera de estas fórmulas se nos antojan como simples parches para una afección mucho más grave. La verdadera solución pasa por la instalación de plantas congeladoras que defiendan la comercialización de esas especies depreciadas y por el descubrimiento de nuevos caladeros.

UNA FELIZ INICIATIVA EN MARCHA

En cuanto a este último aspecto de tratar de descubrir nuevos caladeros, resulta altamente positiva una iniciativa de la Subsecretaría de Pesca que, por el interés que conlleva, vamos a referirnos a ella.

Se trata de una experiencia exploradora de unos posibles caladeros de túnidos en el océano Indico, en aguas pertenecientes al archipiélago de las islas Seychelles, y que están llevando a cabo dos embarcaciones del Cantábrico. Los citados barcos son el "Nuevo Mar del Cantábrico", con base en el puerto de Guetaria, y el "Bahía de Santoña", con base en el puerto del mismo nombre.

Ambas unidades pesqueras comenzaron este interesante periplo experimental a comienzos del pasado mes de julio, una vez de efectuar en el puerto de Algeciras el adecuado equipamiento que tal empresa exigía. Para ello y para llevar a cabo esta singular singladura, los armadores de ambas embarcaciones se acogieron a esta iniciativa de la Administración pesquera española, que además de suscribir el oportuno acuerdo con el Gobierno de la República Independiente del Archipiélago de Seychelles, encargó todos los aspectos técnicos de la experiencia a la empresa del INI "Tradial".

PERSPECTIVAS ALTAMENTE ESPERANZADORAS

Con respecto a la experiencia que están llevando a cabo las embarcaciones vasca y santanderina, tenemos que decir que hasta el momento las expectativas no pueden ser más esperanzadoras, y por supuesto, los resultados muchos más positivos que los obtenidos anteriormente por dos embarcaciones francesas, cuyo aparente fracaso sólo es atribuible a las deficiencias técnicas con que los galos planearon y llevaron a cabo la operación.

En los escasos cuatro meses que los dos barcos del Cantábrico llevan faenando en aquellas aguas del Indico —la tripulación de Guetaria interrumpió sus faenas durante veinticuatro días para desplazarse a sus casas a disfrutar de las fiestas patronales de aquella localidad guipuzcoana—, cada uno de ellos lleva capturados más de 70.000 kilos de especies túnidas, entre las que abundan el cimarrón de aleta amarilla y el albacora (serrucho). Es posible que a primera vista estas capturas no parezcan de suficiente entidad cuantitativa, si no tenemos en cuenta que precisamente en esta época la climatología por aquellas latitudes no es de lo más favorable, dada la gran frecuencia con que se suceden los ciclones monzónicos, y que es a partir de

ahora y hasta los meses de febrero y marzo cuando realmente transcurre la auténtica temporada de túnidos.

LA TEMPERATURA DE LAS AGUAS, UN FACTOR DETERMINANTE

Uno de los factores más positivos para que los bancos de estas especies túnidas afluyan a aquellas latitudes por estas fechas es, sin lugar a dudas, la óptima temperatura de las aguas —de 28 a 30 grados—, curiosamente unos dos grados más templadas que la temperatura ambiente. Sin embargo, esta favorable circunstancia no coincide con la abundancia de cebo vivo, lo cual no deja de constituir un handicap.

De cualquier manera, y según manifestaciones del armador del "Nuevo Mar del Cantábrico", don José Arregui, lo que está quedando más que demostrado es el alto nivel de preparación de nuestros pescadores —18 tripulantes en cada barco—, que incluso ha llevado a unos alemanes que también se encuentran prospeccionando aquellas aguas a tratar de contratar al patrón de la embarcación guipuzcoana, José Antonio Arregui, proponiéndole unas condiciones realmente tentadoras. Sin embargo, José Antonio Arregui rehusó tales proposiciones, dada su condición de patrón y socio del "Nuevo Mar del Cantábrico".

Como puede deducirse, una felicísima iniciativa de nuestra Administración, que mucho nos alegraría que sirviese para sentar un precedente. ■ JOSE LUIS ALAÑA.

CONVENCION DE CAPITANES DE TRASMEDITERRANEA

Organizada por la Dirección Social de Compañía Trasmediterránea, se ha celebrado los días 27, 28 y 29 de octubre, en un céntrico hotel de Madrid, la I Convención de Capitanes de dicha compañía.

Fue objetivo de dicha Convención la exposición, por parte de los correspondientes directores de área, de las políticas y objetivos previstos a corto y medio plazo para la compañía, así como la discusión de los mismos.

En el acto de clausura intervino el presidente de la compañía, don Federico Esteve Jaquotot, con asistencia de su equipo directivo y representantes de las compañías del Grupo Aucona y Mallorca.

En el transcurso del mismo fueron entregados los nombramientos de representantes-jefes de Zona a los veteranos capitanes-inspectores de dicha compañía don Joaquín Vilanova Vilanova, de la Zona Sur; don Guillermo García Velasco, de la Zona Levante-Baleares, y don Antonio Mateo Díaz, de la Zona de Canarias. ■

MASTER EN DIRECCION Y ADMINISTRACION MARITIMA

MADRID (Redacción).—En el próximo mes de enero comenzará a desarrollarse el primer Curso Master en Dirección y Administración Marítima, organizado por el CEU (Centro de Estudios Universitarios) en colaboración con el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME), y estará dirigido por el capitán don Joaquín Alonso Herrera. ■

TESIS DOCTORAL "CUM LAUDE" DEL CAPITAN ALONSO HERRERA "LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA: MEDIOS PARA SU DESARROLLO Y POLITICA NAVAL"

MADRID.—Muy recientemente, el capitán, abogado y economista don Joaquín Alonso Herrera ha obtenido la calificación de sobresaliente "Cum laude" por su tesis doctoral "La Marina Mercante Española: Medios arbitrados para su desarrollo y política naval".

A lo largo de su tesis, el profesor Alonso Herrera llega a formular los siguientes principios como base de una política marítima española:

1. Liberalización de acceso de la Marina Mercante al mercado internacional de capitales.
2. Establecimiento de una política de coordinación entre los administradores de los recursos nacionales, armadores, tripulaciones, construcción naval y reparaciones y suministros.
3. Fomento y promoción del transporte de línea regular con la apertura de oficinas de contratación en aquellos países con los cuales existe un nivel de intercambio comercial o en aquellos en

que existan perspectivas de desarrollo.

4. Elaboración de un programa en el que se fijen los tráficos nacionales e internacionales de trato preferencial.

5. Considerar la Marina Mercante como una auténtica industria exportadora a la que se le debe financiar el capital circundante de las navieras mediante el crédito oficial.

6. Creación del marco legal apropiado en el que se prevea la liberalización del sector marítimo.

7. Creación de un mercado transparente y amplio de fletes, similar a los de Londres, París, etcétera.

8. Potenciación de las empresas de seguros y reaseguros marítimos y de los clubs de protección e indemnización.

9. Elaboración de convenios comerciales internacionales, con objeto de obtener unas cuotas de transporte mínimas para la flota española, dada la política de la UNTAC de reserva de cargas 40-40-20 y la del COMECON.

10. Potenciar las medidas para la remotorización iniciada por las O. M. de 21-I-80 y 15-XII-80.

11. Construcción de los buques españoles en aquellos países que resulten más baratos.

12. Coordinación del transporte marítimo público y creación de una gran naviera nacional que acuda a los tráficos y puertos donde la iniciativa privada no llegue.

13. Concentración de empresas, poniendo fin a la actual atomización en que se encuentran las más de 350 navieras del sector.

Por último, el señor Alonso Herrera sostiene que por muy espectacular que pueda parecer el desarrollo de la Marina Mercante Española, lo cierto es que en 1939 nuestra flota representaba el 1,4 por 100 del total mundial, y en 1979 nuestra flota representaba el 1,8 por 100, habiendo descendido el TRB en los dos últimos años.

EL C.O.M.M.E. EXIGE LA OBLIGATORIEDAD DE COLEGIACION PARA CAPITANES, JEFES Y OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA

MADRID (Redacción).—Los pasados días 10 y 11 de octubre, la Junta de Gobierno del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante trató el tema de la obligatoriedad de colegiación de los marinos para el ejercicio de la profesión de capitanes, jefes y oficiales en cualquier buque mercante de bandera española. Fruto de dicha reunión es el acuerdo que, por el interés que creemos tiene para nuestros lectores, reproducimos a continuación.

EL ACUERDO

"El colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española es una corporación de Derecho público, amparada por la ley y reconocida por el Estado, con personalidad jurídica propia y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines". (Artículo 1 del Título Primero de los Estatutos del COMME, según consta en el Real Decreto 2.020/80, de 31 de julio, "Boletín Oficial del Estado" de 8 de octubre de 1980.)

Afirmando a continuación que "se regirá por los presentes Estatutos Generales, sin perjuicio de las leyes que regulen la profesión y por los reglamentos de régimen interior, que no podrán ir en contra de aquéllos", es decir, de los Estatutos Generales.

Que "será fin esencial del Colegio la ordenación, en el ámbito de su competencia, del ejercicio de la profesión de capitanes, jefes y oficiales de la Marina Mercante Española, la representación exclusiva de la misma y la defensa de los intereses profesionales de los colegiados" (art. 2).

Que "será requisito indispensable para el ejercicio de la profesión de capitanes, jefes y oficiales de la Marina Mercante en la flota española la incorporación al Colegio existente" (art. 3).

Que "el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española, como corporación de Derecho público, tutelada por la ley, ejercerá como competencia propia y exclusiva las funciones correspondientes a su carácter de Colegio Profesional reconocido como tal ante la Administración" (art. 4).

Que entre las facultades de que goza la Junta de Gobierno, previstas en el art. 9, está la de:

"Velar por la buena conducta profesional de sus colegiados, exigiéndoles el cumplimiento exacto de todo lo preceptuado en este Estatuto y de las disposiciones legales vigentes" (punto 2).

Y en su punto 9 del mismo art. 9, la de:

"Imponer a los colegiados, si a ello hubiere lugar, las correcciones que establece este Estatuto".

Que según el art. 21 es causa de pérdida de la condición de colegiado, entre otras:

"La expulsión del Colegio como

consecuencia de expediente disciplinario".

En consecuencia, esta Junta de Gobierno, legalmente constituida según lo previsto en los mencionados Estatutos, en su reunión de los días 10 y 11 de octubre de 1981, aprueba los siguientes acuerdos:

1. Exigir el inmediato cumplimiento de la colegiación para el ejercicio de la profesión de los capitanes, jefes y oficiales de la Marina Mercante Española desde esta fecha en cualquier buque de la flota mercante de nuestra bandera, para lo cual ha dado orden a los servicios jurídicos del COMME, de manera que por la Administración y los órganos de la Justicia del Estado español se impida la navegación y actividades comerciales normales de cualquier buque que no cumpla el requisito de colegiación para el ejercicio de la profesión de cualquiera de sus capitanes, jefes y oficiales.

2. Que a partir de esta fecha —un año después de la publicación de los Estatutos en el "Boletín Oficial del Estado", de 8 de octubre de 1980—, cualquier capitán, jefe u oficial de la Marina Mercante Española que ejerza su profesión sin estar colegiado, incurrirá en flagrante ilegalidad, debiendo atenerse a las consecuencias de la misma y a las responsabilidades administrativas, civiles, penales y laborales a que hubiere lugar, tanto para el marino como para la empresa armadora en cuyo buque estuviese enrolado ejerciendo su profesión.

3. Dar conocimiento de los presentes acuerdos al Ministerio de Transportes y a todas las Comandancias de Marina para el cumplimiento estricto de la normativa vigente, responsabilizando a cualquier comandante de Marina que autorizase la normal operación comercial y navegación de cualquier buque mercante de bandera española que no lleve a bordo a los titulados debidamente colegiados que exige la ley. Reafirmando expresamente por parte de este Colegio que a todos los efectos legales no pueden ejercer como tales aquellos capitanes, jefes u oficiales que no estén oportunamente colegiados. Igualmente solicita del Ministerio de Transportes la comunicación al de Asuntos Exteriores del contenido de los presentes acuerdos, para conocimiento y cumplimiento de los consules de España esta-

blecidos en puertos extranjeros.

4. Dar asimismo conocimiento al Ministerio de Trabajo, Sanidad y Seguridad Social y al Instituto Social de la Marina y respectivas Delegaciones de Trabajo e ISM, de dar cumplimiento a la colegiación obligatoria, denunciándose en otro caso a las Inspecciones de Trabajo la nulidad del contrato de embarco y por tanto el vicio en la situación de alta del tripulante en la Seguridad Social del Mar.

5. Esta Junta de Gobierno da mandato expreso a su presidente y a los servicios jurídicos para que inicien inmediatamente y sin excusa ni pretexto cuantas acciones legales fueran necesarias para el estricto cumplimiento del Real Decreto 2.020/1980 en cuanto al ejercicio de la profesión. Tanto contra los titulados sin colegiar que pretendan ejercerla como contra las empresas navieras que tengan a tales titulados sin colegiar, como contra los órganos administrativos responsables de tales incumplimientos.

RESOLUCIONES

Esta Junta de Gobierno, de acuerdo con el art. 9, apartado 16, interpreta y aplica los Estatutos en el ámbito de su jurisdicción y, en su cumplimiento, dicta las resoluciones siguientes:

1. Exigir de todos los colegiados el cumplimiento estricto de estas normas, así como la denuncia a los servicios jurídicos de este Colegio de aquellos casos en que no se cumpla para la iniciación del oportuno expediente. Ante la gravedad del caso, aquellos colegiados que no cumplan con esta obligación o la obstruyan, pueden incurrir en lo previsto en el art. 9, apartado 9, anteriormente citado, en relación con el art. 21, apartado 2, de los Estatutos.

2. Para la colegiación, los capitanes, jefes y oficiales que quieran ejercer sus actividades profesionales en buque español, o seguir ejerciéndolas dentro de la legalidad vigente, deben dirigirse a las oficinas del COMME, calle Orense, 39, 3.º B. Madrid-20. Teléfonos 455 75 86 - 456 37 03 ó 456 37 57, o a alguna de sus Delegaciones en la costa, donde se facilitarán las oportunas operaciones.

3. Ante la importancia del caso, esta Junta de Gobierno hace una llamada a la responsabilidad de los capitanes, jefes y oficiales de la Marina Mercante Española, así como a las empresas navieras españolas que los emplean, ya que si no están colegiados, no pueden ejercer la profesión.

Lo que por unanimidad acuerda la Junta de Gobierno en Madrid, a 11 de octubre de 1981". ■

EL P.S.O.E., EN CONTRA DE LA COLEGIACION OBLIGATORIA

MADRID.—El Partido Socialista y la UGT están en contra de la colegiación obligatoria de los oficiales de la Marina Mercante, según la Comisión de Transportes del Grupo Parlamentario de este partido.

Este Grupo Parlamentario se manifiesta partidario de la libre sindicación y considera que es anticonstitucional exigir y obligar a los titulados a colegiarse. ■

ELIMINACION DE MANCHAS DE HIDROCARBUROS EN EL MAR

RESOLUCION de 30 de septiembre de 1981, de la Dirección General de Ordenación Pesquera, sobre eliminación de manchas por hidrocarburos en el mar.

Realizado en el Instituto Español de Oceanografía el ensayo previsto en la Orden ministerial de Comercio de 7 de junio de 1971 ("Boletín Oficial del Estado" número 147), dictada para asegurar el cumplimiento del punto primero de la Orden de la Presidencia del Gobierno de 27 de mayo de 1971 ("Boletín Oficial del Estado" número 131—, sobre regulación del uso de detergentes para combatir los derrames de hidrocarburos en el mar, y comprobado en el informe emitido por el referido Instituto que el producto tensioactivo que a continuación se expresa ha dado en dicho ensayo el tolerable grado de toxicidad,

Esta Dirección General resuelve admitir dicho producto para que pueda ser utilizado en la eliminación de manchas producidas por hidrocarburos en el mar.

Producto: Finasol OSR-7.

Fabricante: Fina Ibérica, S. A.

Madrid, 30 de septiembre de 1981. El director general, Gonzalo Vázquez Martínez.

PRESTAMO DE 20 MILLONES DE DOLARES PARA BAZAN

MADRID.—La Empresa Nacional Bazán, de construcciones navales militares, ha firmado una operación de préstamo sindicado en Multidivisa por importe de 20 millones de dólares.

El préstamo, cuya firma tuvo lugar en la sede del Banco Internacional de Comercio, se fija a un plazo de ocho años, con un margen diferencial sobre libor de 0,5 por 100.

La operación ha sido dirigida por el Banco Internacional de Comercio con la participación de Banco Pastor, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, Caja de Ahorros Municipal de Bilbao, Banca Nazionale del Lavoro y Banco Guipuzcoano.

El Instituto Nacional de Industria ha garantizado la operación, actuando como Banco agente el Banco Internacional de Comercio. ■



EL REY GANO LA REGATA

El Rey don Juan Carlos y sus compañeros de tripulación del yate "Bribón III", que entró primero en la regata organizada por el Club Náutico de Barcelona, posan una vez finalizado el acto de entrega de trofeos. (Telefoto: EFE.)

TEMPORALES DE NOVIEMBRE

Fuertes temporales han azotado durante el mes de noviembre las costas en diversos países de ambos hemisferios. En Hamburgo, olas de hasta cinco metros de altura se estrellan contra los barcos anclados en el puerto y escenas parecidas se registraron en todo el mar del Norte. En Manila, el buque comercial filipino "Reina Filipina" volcó a causa de la violencia del tifón "Irma". El barco, que no llevaba pasajeros a bordo, fue arrastrado mar adentro por rachas de un viento que alcanzó los 220 kilómetros hora de velocidad. (Telefotos: EFE.)

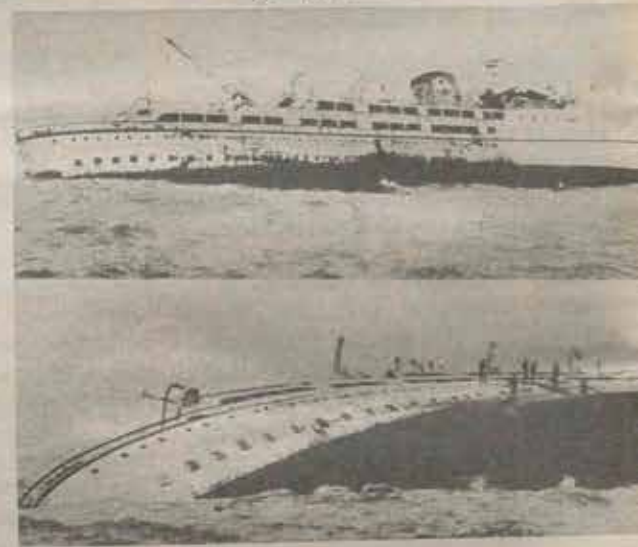
TIBURON QUE NO COLEA

Un pescador de la isla yugoslava de Cles logró capturar en el mar Adriático este tiburón gigante, que ya no colea. Es el de mayor tamaño que se haya capturado durante los últimos años en la zona. (Foto: KEYSTONE.)



TIBURON MECANICO

Miembros de una delegación cinematográfica china, que se encuentran en Los Angeles (USA), resultaron sorprendidos por la "terrorífica" aparición en el lago artificial de los estudios Universal, del ingenio mecánico utilizado en las filmaciones de la serie "Tiburón".

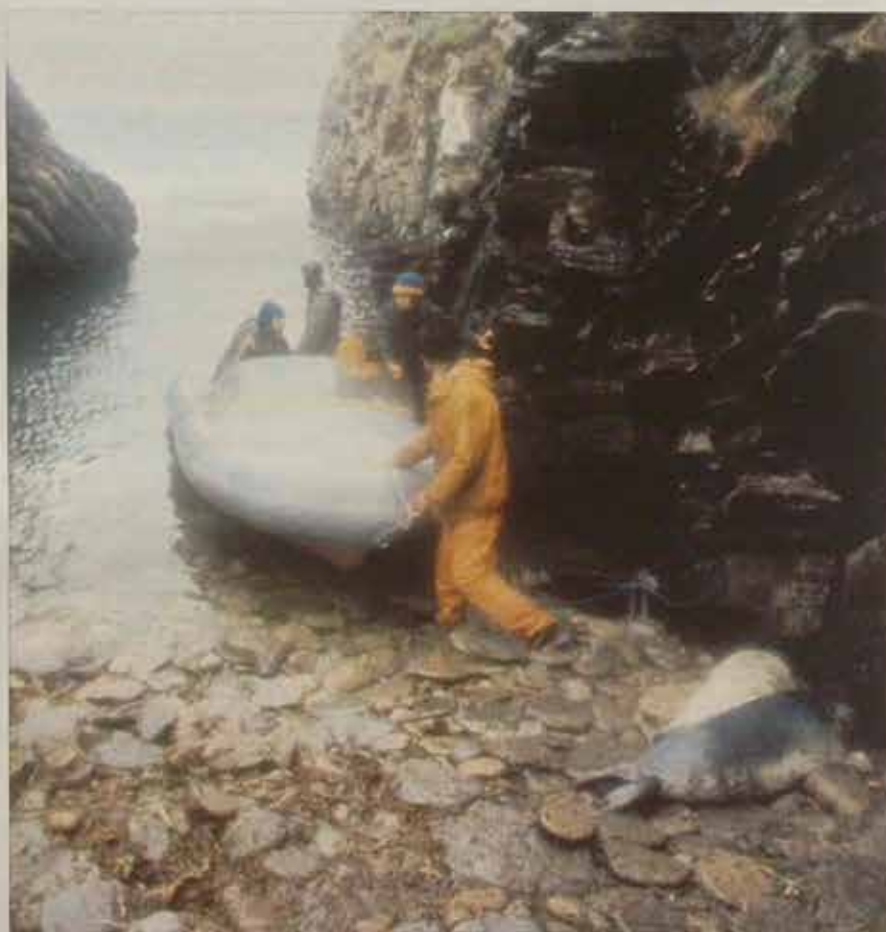




VII CONGRESO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD SOCIAL

MADRID (Redacción).—Del 12 al 15 del pasado mes de octubre se celebró en Caracas el VII Congreso Iberoamericano de Seguridad Social.

La delegación española asistente a dicho Congreso estuvo presidida por el secretario de Estado para la Seguridad Social, don José Antonio Sánchez Velayos, y contó entre los miembros de la misma con el director del Instituto Social de la Marina, don Jesús Guillermo Rodríguez Gil; que aparece en la fotografía. ■



IMPIDEN LA MATANZA DE FOCAS

Un grupo de protección animal impidió la matanza de focas en la isla de Orkney, al interponerse entre unos cazadores y los animales. El grupo utilizó un sistema muy común en estos casos: pintaron la piel de las focas con una pintura azul. De esta forma se consigue que la piel de la foca

quede inutilizada para fines comerciales ya que no pueden ser aptas para la industria peletera.

David McCall, de veintisiete años, jefe del grupo ecologista, ha manifestado que esperan que cincuenta personas se presenten en las islas Orkney para impedir la matanza de focas. "Nosotros

defenderemos a las focas —dice—, porque tienen un derecho básico a la vida y estamos aquí para protegerlas". La caza de focas está autorizada por el Ministerio de Agricultura y Pesca durante cinco semanas, ya que en el Norte de Escocia existen unas sesenta mil focas. ■ (Foto: EFE-AP.)

290 CONSULTAS DEL CENTRO RADIOMEDICO DEL I.S.M. EN EL MES DE OCTUBRE

MADRID.—El 12 de noviembre, a través del Centro Nacional de Comunicaciones Radiomarítima de Diana, se recibió una llamada del buque pesquero español "Molineda", que se encontraba faenando por el Cantábrico y que hacía de puente de otro pesquero, el "Campo San Pedro". Había recogido a una lancha con dos hombres y un niño, todos de nacionalidad francesa, que llevaban trece días a la deriva y sin alimentos y pedían instrucciones para el tratamiento de estas personas entre tanto se dirigían a puerto.

Durante el pasado mes de octubre, el Centro Radio Médico Español realizó 290 consultas correspondientes a 107

casos clínicos. Las consultas corresponden a 277 barcos de bandera española y dos de Libia, cuatro panameños, dos ingleses, un hindú, dos mauritanos, un pakistaní y un italiano.

Se recibieron también dos consultas de un yate y un petrolero a consecuencia de intoxicaciones por mejillones, coincidiendo con la intoxicación que se registró en algunos lugares de España por el consumo de dichos mariscos.

Hay que destacar la visita al Centro Radiomédico Español de un representante del Lloyd británico, en el mes de octubre, así como la de un grupo de representantes de las Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa. ■

PUERTO DE LA CRUZ (Tenerife) LA I.C.C.A.T. PROHIBE LA PESCA DEL ATÚN ROJO EN EL OESTE DEL OCEANO

PUERTO DE LA CRUZ (Tenerife).—La séptima reunión ordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), celebrada del 11 al 17 de noviembre en esta ciudad, acordó recomendar a sus 19 países miembros la absoluta prohibición de pescar atún rojo en el Oeste del Atlántico durante dos años.

Tal acuerdo fue aprobado en vista de los informes elevados a la Comisión por el comité de científicos, que consideraron la situación de esta especie de "alarmante".

Al mismo tiempo, la ICCAT recomendó que para la zona Este del Atlántico no se aumenten las capturas del atún rojo y se mantengan en 6,4 kilogramos el peso mínimo permitido, ambas resoluciones con carácter permanente.

Al término de la reunión, el secretario ejecutivo de la ICCAT, el español Olegario Rodríguez, dijo que el atún rojo "había sido la 'vedette' de las sesiones y que las discusiones sobre su conservación y capturas habían agotado la mayor parte de las sesiones".

Esta séptima reunión resolvió también impulsar el programa de investigación, emprendido hace dos años, sobre el atún listado, que se considera "el recurso atunero en el que pueden fundar sus grandes esperanzas las flotas especializadas en esta pesquería".

Sobre la incorporación de

nuevos socios a la ICCAT, los delegados acordaron, "en vista de dificultades de tipo burocrático-administrativo", propiciar una reunión de expertos en asuntos internacionales, que se celebrará en 1982, para estudiar "el procedimiento y camino jurídico más corto" que permitan la adhesión de la Comunidad Económica Europea.

La solicitud para que la CEE se incorporara a la Comisión como miembro había sido propuesta por la delegación francesa.

En esta reunión ordinaria fue reelegido presidente de ICCAT Luc Koffi, de Costa de Marfil, mientras que como primer vicepresidente resultó elegido el delegado japonés, T. Isogai, y segundo vicepresidente el cubano Ronaldo Garcés.

La próxima reunión ordinaria, que tendrá lugar en noviembre de 1982, se celebrará en un principio en Madrid, sede permanente de la ICCAT, aunque Portugal ha solicitado organizarla y existen muchas probabilidades de que sea aceptada la candidatura.

A esta séptima reunión asistieron más de 100 delegados de los 19 países miembros y de una decena de observadores.

Los actuales socios de la ICCAT son: Angola, Benin, Brasil, Canadá, Cabo Verde, Cuba, Costa de Marfil, Francia, Gabón, Ghana, Japón, Corea, Marruecos, Portugal, Senegal, África del Sur, Estados Unidos, Unión Soviética y España. ■

II ASAMBLEA NACIONAL DE COFRADIAS DE PESCADORES

LOS PESCADORES ESPAÑOLES, UNIDOS ANTE SUS PROBLEMAS

MADRID (Especial para HOJA DEL MAR).—En el hotel Convención, de Madrid, y durante los días 26 al 30 de octubre pasado se celebró la II Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores, organizada por la Federación Nacional de Cofradías, y a la que asistieron más de 400 asambleístas. En estas jornadas estudiaron los problemas del sector, entre los que destacaron su ordenación y la comercialización de la pesca, una vez en puerto; la petición de que todas las lonjas de ventas de pesca estén administradas y controladas por las Cofradías de Pescadores; el necesario, e imprescindible, Banco Nacional de la Pesca que atienda todas las demandas financieras del sector; las relaciones de las Cofradías de Pescadores y los Entes preautonómicos y autonómicos; la financiación de las Federaciones Provinciales y Nacional; la petición de crear plantillas orgánicas abiertas en las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones; la aprobación de los Estatutos de la Federación Nacional y Reglamento y Normas Electorales; la petición a la Administración de crear un Ministerio de Pesca, y en cualquier caso una Secretaría de Estado para la Pesca; la reestructuración de la flota adaptada a las nuevas normas; los necesarios estudios científicos en nuestros caladeros; un plan social para el sector en el aspecto de Seguridad Social, pensiones, viviendas, etc.; el control de las concesiones administrativas en los puertos pesqueros, en favor de las Cofradías de Pescadores, así como la política de seguimiento sobre infraestructura portuaria; la regulación de las importaciones de pescado; la necesaria dotación económica de las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones para la obtención de un banco de datos amplio a través de ordenadores electrónicos; la petición de exenciones fiscales para las Cofradías y el propio sector, y un amplio "dossier" de conclusiones secundarias que haría interminable este comentario.

INAUGURACION

El ministro de Agricultura y Pesca, don Jaime Lamo de Espinosa, acompañado por el subsecretario de Pesca, don Miguel de Aldasoro, y los directores generales del Departamento, inauguraron las tareas de la Asamblea, después de que el secretario general de la Federación Nacional, don José Luis Rodríguez Escalada, leyera la Memoria de la organización y actuación de la Federación Nacional, y de que su presidente, don

Clemente Jesús Muñoz Guardado, diese la bienvenida a los asambleístas y significase las metas y las reivindicaciones del sector pesquero tras de un análisis, crudo y valiente, del entorno que condiciona a la pesca.

AMPLIA PARTICIPACION

A tal punto ha sido interesante el programa de las ponencias, que la totalidad de los asambleístas no abandonaron ni un instante los salones en los que se presentaba, analizaba y discutía su contenido; tanto las discusiones para el Reglamento de este Congreso como de las ponencias, cristalizadas después en unas conclusiones esperanzadoras para el sector pesquero, y naturalmente para sus Cofradías.

CONFERENCIAS

Paralelamente al estudio pormenorizado de las ponencias y subponencias se celebraban diversas conferencias, a cargo de relevantes personalidades sobre temas tan interesantes como el FROM; el crédito social pesquero; el Instituto Social de la Marina; la investigación naval; los seguros colectivos; el ahorro de combustible en los buques pesqueros; almacenes en tránsito y depósitos francos; red de frío para la pesca; actividad pesquera en la plataforma continental; estudios biológicos y científicos; acuicultura, y presentación del mapa de caladeros de Asturias.

Entre los acuerdos de esta Asamblea cabe citarse el homenaje que se rindió a los señores don José María Massip y don Agustín de Bárcena, hombres símbolo para las gentes de la mar por su dedicación y entrega a la pesca, quienes fueron presentados con enorme afecto por don Miguel de Aldasoro, subsecretario de Pesca, y don Francisco Nicolás Carbajal, secretario de la Federación Asturiana de Cofradías, respectivamente. Ambos homenajeados recibieron, junto a sendas placas de plata conmemorativas del acto, las felicitaciones de los asistentes y una cerrada y gran ovación.

CLAUSURA

La clausura de la II Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores fue presidida por el subsecretario de Pesca, señor Aldasoro, a quien fueron entregadas las conclusiones, el cual, en su discurso final prometió, como había hecho el propio ministro en el acto de apertura, estudiarlas y apoyar cuanto tuvieran de justas. ■

La inauguración de la II Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores fue presidida por el ministro de Agricultura y Pesca, don Jaime Lamo de Espinosa, a quien acompañan, junto al presidente de la Federación Nacional de Cofradías, don Clemente Jesús Muñoz Guardado, el subsecretario de Pesca, don Miguel de Aldasoro; el director del Instituto Social de la Marina, don Jesús Guillermo Rodríguez Gil; el presidente del Crédito Social Pesquero, don José Luis Chanco Nave; el presidente del FROM, don Lázaro Rosa; el director general de Ordenación Pesquera, don Gonzalo Vázquez Martínez, y el subdirector general de Ordenación Pesquera y Cofradías de Pescadores, don Juan González Casal. Asimismo formaba la segunda presidencia el Comité Ejecutivo en pleno de la Federación Nacional. Abajo, vista de uno de los salones de actos del hotel Convención, en los que puede observarse la nutrida representación de integrantes de la II Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores. (Fotos: FRIAS DE LA OSA.)





Leopoldo Calvo-Sotelo y Bustelo, presidente.



Jaime Lamo de Espinosa, ministro adjunto al presidente.



Matías Rodríguez Inciarte, ministro de la Presidencia.



Luis Ortiz González, ministro de Obras Públicas y Urbanismo.



Rafael Arias-Salgado, ministro de Administración Territorial.



Rodolfo Martín Villa, vicepresidente primero, encargado de Asuntos Políticos.



Juan Antonio García Díez, vicepresidente segundo (Asuntos Económicos) y ministro de Economía y Comercio.



Santiago Rodríguez Miranda, ministro de Trabajo y Seguridad Social.



Manuel Núñez Pérez, ministro de Sanidad y Consumo.

REMODELACION DE SEIS MINISTERIOS Y CREACION DE DOS VICEPRESIDENCIAS

NUEVO GOBIERNO

MADRID (Redacción).—El 1 de diciembre se cerró la crisis gubernamental con un reajuste ministerial que no parece indicar vayan a producirse cambios sustanciales en el mundo político respecto al Gobierno anterior. La remodelación afecta a seis Ministerios y supone la creación de dos Vicepresidencias con anteriores ministros. Cuatro de los diecinueve miembros del segundo Gobierno de Leopoldo Calvo-Sotelo son ministros por primera vez. Entre las novedades: el nombramiento de una mujer para la cartera de Cultura, con lo que se convierte en la primera mujer ministra desde la Segunda República; dos de los antiguos ministros cambian de Departamento, vuelven dos ex ministros, se crea un ministro adjunto al presidente y se divide en dos el Ministerio de Trabajo, Sanidad y Seguridad Social.

EL NUEVO GABINETE

Presidente del Gobierno: Leopoldo Calvo-Sotelo y Bustelo.
Vicepresidente primero, encargado de Asuntos Políticos: Rodolfo Martín Villa.
Vicepresidente segundo, encargado de Asuntos Económicos y ministro de Economía y Comercio: Juan Antonio García Díez.
Ministro adjunto al presidente: Jaime Lamo de Espinosa y Michel de Champourcin.
Ministro de la Presidencia: Matías Rodríguez Inciarte.
Ministro de Asuntos Exteriores: José Pedro Pérez Llorca.
Ministro de Defensa: Alberto Oliart Sausol.
Ministro del Interior: Juan José Rosón.
Ministro de Hacienda: Jaime García Añoveros.
Ministro de Justicia: Pío Cabanillas Gallas.
Ministro de Obras Públicas y Urbanismo: Luis Ortiz González.
Ministro de Administración Territorial: Rafael Arias-Salgado.
Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación: José Luis Álvarez Álvarez.
Ministro de Educación y Ciencia: Federico Mayor Zaragoza.
Ministro de Industria y Energía: Ignacio Bayón Marín.
Ministra de Cultura: Soledad Becerril Bustamante.
Ministro de Trabajo y Seguridad Social: Santiago Rodríguez Miranda.
Ministro de Sanidad y Consumo: Manuel Núñez Pérez.
Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones: Luis Gámir Casares.



José Pedro Pérez Llorca, ministro de Asuntos Exteriores.



Alberto Oliart Sausol, ministro de Defensa.



Juan José Rosón, ministro del Interior.



Jaime García Añoveros, ministro de Hacienda.



Pío Cabanillas Gallas, ministro de Justicia.



José Luis Álvarez Álvarez, ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.



Federico Mayor Zaragoza, ministro de Educación y Ciencia.



Ignacio Bayón Marín, ministro de Industria y Energía.



Soledad Becerril Bustamante, ministra de Cultura.



Luis Gámir Casares, ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

BIOGRAFÍAS

LEOPOLDO CALVO-SOTELO Presidente del Gobierno

Nacido en Madrid el 14 de abril de 1926, está casado con doña Pilar Ibáñez-Martín y tiene ocho hijos, siete varones y una hembra. Es ingeniero de Caminos. Trabajó en diversas empresas privadas y públicas.

Miembro de las Juventudes Monárquicas (1942) y de las Juventudes de la Asociación Católica Nacional de Propagandistas. En 1975 fundó Fedisa, coincidiendo con otras figuras políticas. Procurador en Cortes (1971-75). Ministro de Comercio en el primer Gobierno de la monarquía. Ministro de Obras Públicas con el primer Gobierno de Suárez. Dimitió de este cargo para organizar la coalición de UCD en 1977. En febrero de 1978 fue nombrado ministro para las Relaciones con las Comunidades Europeas. Fue también vicepresidente del Gobierno para Asuntos Económicos. Diputado centrista por Madrid en las dos legislaturas de las Cortes democráticas.

Es sobrino de José Calvo-Sotelo; ministro de la dictadura de Primo de Rivera y asesinado en julio de 1936, y de Luis y Joaquín Calvo-Sotelo, este último escritor, autor teatral y miembro de la Real Academia Española de la Lengua. Primos carnales suyos son Carlos Bustelo, ex ministro de Industria con el Gobierno Suárez, y Francisco y Carlota Bustelo, socialistas, y cuñado de Fernando Morán, senador socialista.

RODOLFO MARTÍN VILLA Vicepresidente primero, encargado de Asuntos Políticos

Nació en Santa María del Páramo (León) el 3 de octubre de 1934. Casa-

do con María Pilar Peña Medina, tiene dos hijos. Es ingeniero industrial.

Ha desempeñado diversos cargos en el plano político. Fue jefe del SEU, delegado de Sindicatos de Barcelona, secretario general de la Organización Sindical y gobernador civil de Barcelona.

En las áreas económicas ha sido director general del Ministerio de Industria, presidente del Banco de Crédito Industrial, consejero del Instituto Nacional de Industria y del Instituto de Crédito Oficial.

Con el primer Gobierno de la monarquía fue ministro de Relaciones Sindicales. Con Adolfo Suárez fue ministro de Gobernación y del Interior.

En la actualidad desempeña el cargo de ministro de Administración Territorial. Es diputado por León.

JUAN ANTONIO GARCÍA DIEZ Vicepresidente segundo y ministro de Economía y Comercio

Nació en Madrid, el 4 de agosto de 1940. Casado. Tiene dos hijas.

Licenciado en Derecho y Ciencias Económicas por la Universidad Complutense. Técnico comercial del Estado.

En 1969 se incorporó al Servicio de Estudios de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Comercio hasta 1970, fecha en que es nombrado agregado comercial de España en Perú y Bolivia.

Vicesecretario general técnico del Ministerio de Comercio de 1971 a 1973. En 1974 es nombrado secretario general técnico del mismo Departamento y secretario general de Renfe en 1976.

Ministro de Comercio y Turismo desde julio de 1977, en el primer Gobierno

de UCD, y otra vez ministro de Economía y Comercio con Adolfo Suárez y Leopoldo Calvo-Sotelo.

SANTIAGO RODRÍGUEZ MIRANDA Ministro de Trabajo y Seguridad Social

Treinta y nueve años, es diputado de UCD (sector socialdemócrata) por Baleares desde las primeras elecciones Abogado del Estado.

Es profesor de Hacienda Pública en la Universidad de Barcelona y miembro del Comité Político Nacional de UCD.

Hasta ahora venía desempeñando en el Congreso las tareas de presidente de las Comisiones de Presupuestos y de Comercio y Turismo.

MANUEL NUÑEZ PÉREZ Ministro de Sanidad y Consumo

Nació el 27 de octubre de 1933 en Benavides de Orbigo, en la provincia de León. Es licenciado en Derecho por la Universidad de Oviedo. Letrado sindical, ha sido director nacional de Formación Profesional. Fue elegido diputado por León en los comicios de 1977 y 1979. Está casado y tiene cuatro hijos.

JAIME LAMO DE ESPINOSA y MICHEL DE CHAMPOURCIN Ministro adjunto al presidente

Economista, doctor ingeniero agrónomo, diplomado en Derecho agrario y catedrático de Economía y Política Agraria de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos de Valencia y profesor de Economía Agraria en el

Centro de Estudios Universitarios (CEU), miembro del gabinete de estudios del Servicio Nacional de Concentración Parcelaria, subcomisario del Plan de Desarrollo. De 1974 a 1976 desempeñó la Dirección General de Industrias Alimentarias y Diversas del Ministerio de Industria.

Desde el 24 de febrero de 1978 fue ministro de Agricultura. Nació en Madrid en 1941. Está casado y tiene cuatro hijos.

MATIAS RODRÍGUEZ INCIARTE Ministro de la Presidencia

Nació en Oviedo el 23 de marzo de 1948. Cursó estudios de Ciencias Económicas en la Universidad de Madrid con premio extraordinario y premio fin de carrera. En 1972 ingresó en el Cuerpo de Técnicos Comerciales del Estado y fue nombrado consejero comercial de la Embajada de España en Chile. Desempeñó el cargo de subdirector general de Economía y Desarrollo Pesquero.

En julio de 1977 es nombrado secretario general técnico del Ministerio de Economía, y nueve meses después, secretario general para las Relaciones con las Comunidades Europeas. El 26 de septiembre de 1980 es designado secretario general de la Vicepresidencia Segunda del Gobierno.

Fue nombrado secretario de Estado adjunto al presidente del Gobierno el 27 de febrero de 1981, y el 1 de septiembre de este mismo año, ministro de la Presidencia en sustitución del hasta entonces titular, Pío Cabanillas Gallas, Ministerio que desempeñaba en el Gabinete saliente.

Está casado con Amparo Escolar Verdejo y tiene dos hijos.

(Pasa a la página siguiente.)

NUEVO GOBIERNO

(Viene de la página anterior.)

JOSE PEDRO PEREZ LLORCA Ministro de Asuntos Exteriores

Licenciado en Derecho por la Universidad de Madrid, ha sido profesor de la Facultad de Ciencias Políticas y de la Escuela Diplomática. Es también letrado de las Cortes y en su condición de diplomático desempeñó el cargo de consejero de la delegación española en la vigésimo primera y vigésimo segunda Asambleas Generales de la ONU.

Fue miembro fundador del Partido Popular, del que también ha sido secretario general. Diputado por Madrid en las elecciones de 1977, fue elegido portavoz del grupo parlamentario de UCD en el Congreso y renovó su escaño en las últimas elecciones.

Pérez Llorca se ha identificado notablemente con la línea política del ex presidente Suárez, y el 5 de abril de 1979 fue nombrado ministro de la Presidencia. Tras un reajuste ministerial, en enero de 1980 asumió las funciones de las relaciones con las Cortes. En el Gabinete saliente ocupaba la cartera de Asuntos Exteriores.

Entre 1970 y 1977 se dedicó a su despacho profesional de abogado y a la gestión de una empresa especializada en el mercado de capitales. Está casado con Carmen Zamora Bonillo y tiene dos hijos.

ALBERTO OLIART SAUSOL Ministro de Defensa

Cursó los estudios de Derecho en la Universidad de Barcelona, licenciándose con premio extraordinario en 1950. En 1953 ganó las oposiciones de abogado del Estado, actividad que ejerció exclusivamente hasta 1965, primero en la Delegación de Hacienda de Ciudad Real y después en la Dirección General de lo Contencioso del Estado, del Ministerio de Hacienda. En 1963 fue nombrado jefe del gabinete técnico de ese Ministerio y de la asesoría de la Dirección General de Presupuestos.

En 1965 pasó a ocupar el cargo de director administrativo y financiero de Renfe, y desde 1967 ocupó el puesto de secretario general de la entidad. Reingresa en 1968 en el Cuerpo de Abogados del Estado en el Tribunal Supremo, y desarrolla una intensa actividad profesional en el campo de asesoramiento de empresas. En 1973 fue nombrado consejero director general del Banco Hispano Americano y en el mismo año consejero del Banco Urquijo. Posteriormente fue designado consejero de Renfe.

En julio de 1977, tras las elecciones generales, ocupó la cartera de Industria y Energía, en la que permaneció hasta abril de 1979. De septiembre de 1980 a febrero de este año desempeñó la cartera de Sanidad y Seguridad Social.

En el Gabinete saliente ocupaba la cartera de Defensa.

JUAN JOSE ROSON PEREZ Ministro del Interior

Hasta ser elegido, en mayo de 1980, para este puesto, que desempeñaba en el anterior Gabinete, fue, desde agosto de 1976, gobernador civil de Madrid. Es natural de Becerreá (Lugo), donde nació en 1932. Está casado y tiene cuatro hijos. Ha ocupado los siguientes

cargos políticos: director del Colegio Mayor Universitario Santa María (1962-64), consejero nacional de Educación (1962-65), director coordinador de Televisión Española (1964-70), presidente del Sindicato Nacional del Espectáculo, siendo nombrado director general de Radiodifusión y Televisión en 1974.

El señor Rosón fue procurador en Cortes por la Organización Sindical, como presidente nacional del Sindicato del Espectáculo, en la novena legislatura, y reelegido en 1971 para la décima, en la que formó parte de la Comisión de Educación e Información y Turismo.

Juan José Rosón es licenciado en Ciencias Políticas y Económicas por la Universidad de Madrid. Perteneció al Cuerpo de Intervención Militar y es técnico en programación y producción de radio y televisión.

JAIME GARCIA AÑOVEROS Ministro de Hacienda

Nació a la política en el Partido Social Liberal Andalúz y fue una figura destacada en el Congreso, en sus tiempos de presidente de la Comisión de Presupuestos, en la Diputación Permanente de la Cámara, y más tarde, al empezar a aplicar la reforma fiscal, de la que era principal artífice Francisco Fernández Ordóñez.

Cuando fue nombrado, por vez primera ministro de Hacienda, cartera que desempeñaba en el Gabinete saliente, en mayo del 79, la tesis general es que podía venir a recortar la reforma fiscal, pero siempre se ha erigido en velador de ella.

Turolense y con cuarenta años, Jaime García Añoberos tiene publicados cerca de treinta libros de carácter técnico. En junio de 1977 fue elegido diputado de UCD por Sevilla y en las generales del 1 de marzo de 1979 volvió a ser elegido.

Es licenciado en Derecho por la Universidad de Valencia y doctor por Bolonia. Ha sido profesor ayudante y adjunto de Hacienda Pública en la Universidad de Madrid y catedrático de Economía y Hacienda y de Derecho Fiduciario y Financiero en la de Sevilla. Asimismo fue asesor del Gobierno en Perú y del Ministerio de Hacienda español durante la etapa de Barrera de Irimo y Cabello de Alba. Está casado y tiene cuatro hijos.

PIO CABANILLAS GALLAS Ministro de Justicia

Pontevedrés, es licenciado en Derecho por Granada y cursó el doctorado en la Universidad de Madrid. Es también notario, registrador de la Propiedad y letrado de la Dirección General de los Registros y del Notariado. Pío Cabanillas ha desempeñado, a partir de 1962, diferentes cargos: como subsecretario de Información y Turismo, colaboró con Fraga en la redacción de la Ley de Prensa de 1966; procurador en Cortes de representación familiar por Pontevedra, en noviembre de 1971 fue nombrado representante de los procuradores familiares en el Consejo del Reino, y tres años después accedió al cargo de ministro de Información y Turismo, en el que sólo duró nueve meses. Tras su salida del Ministerio, fue uno de los creadores del Partido Popular Demócrata, hoy integrado en la

Unión de Centro Democrático. Ha sido en los últimos Gabinetes, ministro adjunto al presidente del Gobierno (sin cartera), ministro de la Presidencia y, en el saliente, ministro de Justicia.

Autor de estudios sobre temas jurídicos, Pío Cabanillas está casado con María Teresa Alonso García, y tiene un hijo.

LUIS ORTIZ GONZALEZ Ministro de Obras Públicas y Urbanismo

Madridiense, cursó la licenciatura de Derecho en la Universidad Complutense. En 1964 ingresó en el Cuerpo de Inspectores Técnicos del Estado con el número uno de su promoción. En 1973 fue designado director general de Impuestos del Ministerio de Hacienda. Un año más tarde, y como consecuencia de la reestructuración del Ministerio de Hacienda, pasó a ocupar la Dirección General de Política Tributaria del mismo Departamento. En diciembre de 1975 fue nombrado subsecretario del Ministerio de Comercio. En mayo de 1977 fue nombrado ministro de Obras Públicas.

Al margen de la Administración, el señor Ortiz ha desempeñado diversos cometidos en la empresa privada y pública. Dentro de esta última ha sido durante varios años director financiero y secretario general de Renfe. Asimismo, ha sido consejero del INI y CAMPSA. En junio de 1978 fue nombrado presidente de la Unión de Centro Democrático de Madrid.

En el Gabinete saliente desempeñaba la cartera de Obras Públicas.

RAFAEL ARIAS-SALGADO Ministro de Administración Territorial

Abogado, licenciado en Derecho, diplomático y profesor de la Escuela Diplomática, Rafael Arias-Salgado sintió desde muy joven inquietudes políticas y militó en la Unión de Jóvenes Demócratas. Fundador y miembro del Partido Socialdemócrata, integrado en 1977 en UCD.

En 1978, secretario general de UCD y ministro de Relaciones con las Cortes, y en 1980, ministro adjunto del presidente. Es experto en temas electorales, participando de forma muy destacada en la elaboración de la Ley Electoral y Municipal.

Nació en Madrid en 1942. Casado y con tres hijos.

JOSE LUIS ALVAREZ ALVAREZ Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación

Nació en Madrid en 1930 y es notario de profesión y profesor de Derecho de la Universidad Complutense. Ha sido alcalde de Madrid por designación real, en 1978. Ha sido presidente de UCD de Madrid y es diputado por esta provincia desde 1979. Cofundador del Partido Popular, integrado en UCD, y del grupo "Táctic". Perteneció a la familia política de los demócratas cristianos.

En el anterior Gabinete desempeñaba la cartera de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

José Luis Álvarez está casado con Mercedes Royo-Villanova Payá. Tiene cinco hijos.

FEDERICO MAYOR ZARAGOZA Ministro de Educación y Ciencia

Nació en Barcelona en 1934. Doctor en Farmacia por la Universidad de Madrid, amplió sus estudios en Oxford. A los treinta y tres años se le nombró rector de la Universidad de Granada y procurador en Cortes; fue subsecretario de Educación y Ciencia. Es catedrático de Bioquímica y Biología Molecular en la Universidad Autónoma de Madrid.

Tres han sido los ejes sobre los que ha girado su vida: la docencia, la investigación y la Administración. Académico numerario de la Real Academia de Medicina de Sevilla y correspondiente de la de Ciencias y Artes de Barcelona. En junio de 1977 es elegido diputado de UCD. En 1978 fue designado director general adjunto de la Unesco.

IGNACIO BAYON MARINE Ministro de Industria y Energía

Confirmado en el cargo, que ejerce desde el 3 de mayo de 1980. Es licenciado y doctor en Derecho por la Universidad Complutense. Es letrado del Consejo de Estado y de las Cortes Españolas.

En 1974 fue designado secretario general técnico del Ministerio de Obras Públicas, y en diciembre del siguiente año pasó a desempeñar el cargo de subsecretario de la Vivienda. En julio de 1977 fue nombrado subsecretario de Transportes y Comunicaciones, cargo en el que cesó en 1978 para pasar a ser el presidente de Renfe. Es consejero del Instituto Nacional de Industria y del Instituto de Crédito Oficial. Ha escrito varios libros y estudios jurídicos sobre materias financieras, tributarias y presupuestarias. Está casado y tiene cuatro hijos.

Está considerado como un técnico de suma competencia, como todos los ministros que provienen de Renfe.

SOLEDAD BECERRIL BUSTAMANTE Ministra de Cultura

Nació en Madrid en el mes de agosto de 1944. Licenciada en Filosofía y Letras por la Universidad de Madrid, amplió sus estudios de Ciencia y Política en los Estados Unidos.

Desde 1974 se dedicó activamente a la política al ingresar en la Federación de Partidos Demócratas y Liberales. Formó parte del comité federal como dirigente del Partido Demócrata Andalúz. En 1977 fue elegida diputada de UCD por Sevilla y reelegida en 1979. Era secretaria tercera del Congreso de los Diputados. Está casada y tiene dos hijos.

LUIS GAMIR CASARES Ministro de Transportes y Comunicaciones

Nació en Madrid en 1942, está casado y tiene tres hijas. Abogado y licenciado en Ciencias Económicas, es diputado del sector socialdemócrata de UCD por Alicante, miembro del Comité Ejecutivo y secretario de Formación del mismo.

Fue secretario general técnico del Ministerio de Agricultura. Asimismo ocupó la presidencia del Banco Hipotecario desde octubre de 1977 hasta el de 1978, año en el que fue nombrado secretario de Estado para la Sanidad. En 1980 fue ministro de Comercio y Turismo.

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.

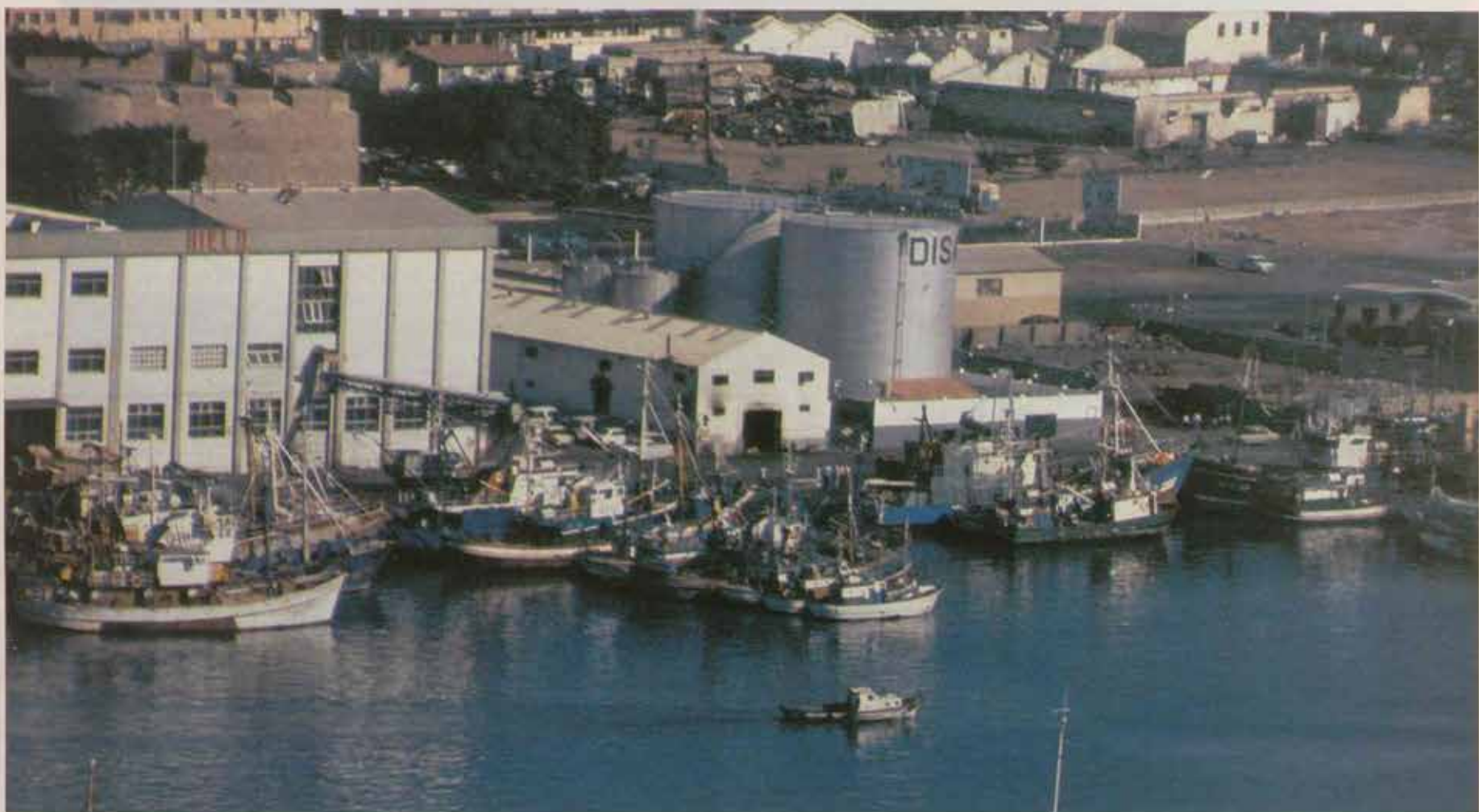
Cilindrada total: 354 litros.

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



CONFERENCIA DEL DIRECTOR GENERAL DE RELACIONES PESQUERAS INTERNACIONALES

LA PESCA ESPAÑOLA, ANTE LA ADHESION A LA C.E.E.

Dentro de la III Semana de Estudios Pesqueros, organizada por el Crédito Social Pesquero, el director general de Relaciones Pesqueras Internacionales dictó la conferencia "Relaciones pesqueras de España con la CEE", cuyo contenido íntegro reproducimos en estas páginas, por considerarlo de interés para nuestros lectores.

Hasta ahora, casi siempre que se ha hablado de los problemas pesqueros españoles en la CEE, se ha entendido estrictamente aquellos que se derivan de las dificultades que encuentran nuestras diversas flotas del Norte y del Noroeste en aguas comunitarias.

Existe, sin embargo, una problemática mucho más amplia con efectos mucho más profundos, pero a la que ni la opinión pública, ni el sector pesquero, ni quizá la propia Administración, preocupada por la resolución de los problemas inmediatos, hayan prestado aún toda la atención que se merece. Se trata de la integración de nuestro sector pesca en la CEE.

Me propongo, precisamente hoy, esbozar aquellos que creo constituyen los aspectos más trascendentes de este proceso de adhesión, que se ha iniciado ya formalmente, desde que las autoridades españolas presentaron a las Comunidades Europeas su primer informe global sobre los diversos sectores de nuestra economía y que, en materia de pesca, ha sido objeto durante el pasado año de varias reuniones en Bruselas, tanto para el estudio de las legislaciones respectivas en esta materia (lo que se conoce en el argot comunitario por las consultas sobre "Derecho Derivado") como para efectuar un primer análisis de las políticas y realidades pesqueras de ambas partes mediante la presentación, respuesta y discusión de diversos cuestionarios.

Para ello debemos partir de la idea que, si la extensión de zonas reservadas de pesca a 200 millas supuso en su día una revolución en el derecho del mar, que afectó profundamente a nuestro sector pesquero, la adhesión a la CEE supondrá, sin duda alguna, una nueva página tanto o más revolucionaria que la anterior; y creo debo aclarar, antes de seguir, que cuando me refiero al sector pesquero lo hago en el sentido más amplio de la pala-

bra, entendiendo por tal no sólo la mera actividad extractiva, sino también todo el circuito comercial, la industria derivada y las industrias auxiliares y conexas.

Veamos, pues, qué podrá suponer para la pesca española, entendida en ese sentido amplio, la adhesión a la CEE.

En primer lugar, se producirá obviamente una integración paulatina, pero completa, en una política pesquera común que incide tanto en el aspecto recursos como en el de los mercados y de las estructuras. Debo aclarar, sin embargo, que esta integración no será automática, sino gradual, y que para ello se dispondrá de un período transitorio, cuya duración

deberá ser determinada en el Acta de Adhesión.

Esta política pesquera común, que está aún en pleno desarrollo, y sobre la que no han llegado a un acuerdo los países miembros, tiene en cuenta, no lo olvidemos, unas estructuras de producción, unos mercados con unos precios y unas corrientes comerciales, unos hábitos de consumo, unas tradiciones locales y —sobre todo— unas magnitudes que, en modo alguno, son las españolas. Hablar de magnitudes es casi innecesario, ya que las diversas flotas pesqueras españolas, la población pesquera y la que depende directa o indirectamente de la pesca, así como

nuestros mercados, prácticamente duplicarán todo lo actualmente existente en Europa.

POLITICA DE RECURSOS

Para dar sólo algunas pinceladas que ilustran cuán alejadas están las bases de la política pesquera común original de las características de nuestro sector pesquero, digamos que dicha política se centra en el aspecto recursos, por ejemplo, en unas especies que no tienen ni han tenido hasta ahora interés para nuestras flotas; cabe citar el arenque o la caballa del mar del Norte, o la gallineta y la bacaladilla, que abundan en las zonas septentrionales del Atlántico europeo. Estas especies cuentan con un mercado importante en los países comunitarios, mientras que en España tienen, hoy por hoy, muy poca o casi ninguna circulación y aceptación. En cambio, la merluza y los cefalópodos, tan cotizados en nuestro país, no han sido tradicionalmente objeto de atención por las flotas de los países comunitarios, ni son consumidores de forma apreciable en sus mercados, por lo que la política pesquera común no los tiene muy en cuenta. En el aspecto comercial, el caso del jurel es también muy significativo, ya que sus capturas son muy cuantiosas en nuestro país y no se halla incluido siquiera en las normas de comercialización comunitaria.

En segundo lugar, la adhesión a la CEE supondrá, indudablemente, la pérdida de un cierto grado de autonomía y de iniciativa en nuestras decisiones de política pesquera, tanto a nivel nacional como —y en mayor medida— a nivel internacional. Esta pérdida de autonomía debida a la absorción, por parte de la Comunidad, de la representatividad internacional de los países miembros en materia pesquera y también de las competencias nacionales y regionales a nivel interno, deberá compensarse, en hipótesis, por una ma-

SEMANA DE ESTUDIOS PESQUEROS.

—Por tercer año consecutivo, el Crédito Social Pesquero organizó la Semana de Estudios Pesqueros, cuyo acto inaugural fue presidido por el ministro de Agricultura y Pesca, Jaime Lamo de Espinosa, a quien acompañaban el subsecretario de Pesca y el presidente de la entidad organizadora (en la foto, la presidencia en el acto inaugural). Durante las jornadas se dictaron las siguientes conferencias, que estuvieron seguidas de coloquio: "Relaciones pesqueras de España con la CEE" por Juan Prat, director general de Relaciones Pesqueras Internacionales; "Cofradías y Cooperativas como instrumentos de apoyo a la pesca de bajura", por Antonio Marzoa, presidente de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar y de la Federación de Cofradías de Barcelona, y "Nuevas posibilidades de financiación a la pequeña y mediana empresa", por Julián López González, director-gerente del Crédito Social Pesquero. Presidió el acto de clausura el ministro de Economía y Comercio. ■



por fuerza negociadora en el exterior y una mayor coherencia en el interior.

También supondrá, en este aspecto, nuestra integración a la Comunidad la participación sin protagonismo directo en una serie de organismos pesqueros y científicos internacionales, donde será el delegado comunitario el que represente los intereses de España, conjugándolos con los intereses del resto de los países miembros.

Para la defensa concreta de los intereses de nuestras flotas en el exterior habrá que actuar, por lo tanto, sobre la política comunitaria, para conseguir orientarla hacia acuerdos que tengan en cuenta el arma que supone el enorme consumo en nuestro país de especies de alta cotización, que en muchos casos sólo son consumidos de forma importante por nosotros y cuyos "stocks" principales se hallan en aguas de países terceros, extra-comunitarios.

Será necesario, asimismo, en nuestro proceso de adhesión a las Comunidades, una armonización de ciertos aspectos de nuestra política exterior pesquera con las actuales pautas de la CEE. En este sentido, se plantearán las dificultades inherentes a la asunción por la Comunidad de la idea básica que conlleva nuestro desarrollo de empresas pesqueras conjuntas, que supone uno de los elementos más originales de nuestra acción exterior. Del mismo modo, habrá que armonizar también toda nuestra política de cooperación con los países del Tercer Mundo que abren sus aguas a nuestras flotas, así como todo el aspecto de inversiones pesqueras en el exterior que España efectúa, incluso en países de alto nivel de desarrollo.

APERTURA DE NUESTRO MERCADO

La adhesión supondrá también, qué duda cabe, una apertura progresiva de nues-

tro mercado a los productos del mar, tanto de los países de la CEE como de los del resto del mundo. En este sentido, habrá que ir adaptando nuestro régimen comercial al comunitario, hoy completamente liberalizado contrariamente a nuestro sistema bilateral actual.

En este aspecto de mercados, así como en el de las estructuras, hay que tener muy presente que la Comunidad otorga un protagonismo central a las organizaciones de productores, que son, en todos aquellos casos en que existe una reglamentación comunitaria del mercado, el eje en torno al que giran los diversos mecanismos de formación de precios. Es por ello enormemente importante la política de potenciación de nuestras Cofradías de Pescadores, Cooperativas del Mar, entidades profesionales de diverso ámbito y toda la labor de coordinación y orientación que está iniciando ya, y que debe intensificar en el próximo futuro, el FROM.

Otra de las consecuencias de nuestro proceso de adhesión en el sector pesca es la necesidad ineludible de contar con un funcionamiento pesquero más extenso, más técnico, más —digamos— europeizado, ya que, indudablemente, la Europa comunitaria, a la que por voluntad política ha decidido unirse España, tiene como una de sus características inevitables un aumento notable en las necesidades de técnicos y expertos y un aumento, también notable, del peso de éstos en el proceso de formación de criterios y la adopción de posiciones.

España deberá contar en Madrid con funcionarios conocedores a fondo de las estructuras legales y administrativas de la CEE y en Bruselas con representantes preparados para defender los intereses de la pesca española en el contexto comunitario, y ello en todos los planos, ya que es allí donde se deciden los repartos internos de cuotas, la distribución de subvenciones

y ayudas estructurales, la participación de cada una de las flotas en las posibilidades de pesca en el exterior; es allí también donde se decide llevar a cabo o no negociaciones con terceros países, negociaciones que son —como es lógico— en cada caso en interés específico de uno o varios de los miembros de la Comunidad, pero no de todos, y muchas veces son contradictorios los intereses de unos y otros.

En este último caso, hay que tener en cuenta que, al ser España el país europeo que cuenta con un despliegue más importante de flotas en aguas de terceros países, será precisamente el Estado miembro que más deberá esforzarse por conseguir de las autoridades de Bruselas una ampliación de su actividad negociadora en el exterior, y seremos, lógicamente, nosotros los llamados a intervenir más directamente, siempre en nombre de la CEE, en dichas negociaciones.

La integración a la Comunidad debe suponer también una estabilización —eso esperamos— de nuestras posibilidades de capturas en aguas de la CEE, tanto para nuestras flotas de bajura, que hoy han visto, en algunos casos, cerrados a sus actividades ciertos caladeros tradicionales, como para la flota de altura, cuya tradicionalidad en esas aguas es, igualmente, indiscutible. Dicha tradicionalidad deberá entenderse, en opinión de la Delegación negociadora española, y así se lo ha hecho saber ya a la CEE, la existente en 1976, no siendo fácilmente aceptable que la estabilización de nuestras posibilidades de capturas se haga en base a nuevos "derechos históricos" surgidos con posterioridad a dicha fecha.

También esa adhesión supondrá mayores posibilidades, mayor agilidad y mayores alternativas en cuanto a la utilización de puertos de base y desembarcos de capturas, si bien estas posibilidades, esas alternativas, se verán compensadas por idénticas facilidades para los barcos del

resto de países miembros en nuestro país. Ello es consecuencia lógica del principio de la libre circulación de personas y de mercancías, así como del de la libertad de establecimiento previsto en el Tratado de Roma.

INTEGRACION EN LA C. E. E.

Veamos ahora, después de haber hecho unas brevísimas consideraciones sobre lo que puede suponer para la pesca española en su conjunto la integración en la Comunidad, qué supondrá para la pesca comunitaria la integración de nuestro sector pesquero en la CEE.

En primer lugar, nuestra llegada a la CEE supondrá, indudablemente y por lo ya apuntado, una dinamización de ese sector; dinamización que se producirá por el aporte de un número considerable de caladeros en el exterior, de barcos en explotación y en situación de rentabilidad, por el aporte de nuevas ideas, por el aporte de nuevos mercados, del mercado español y de los mercados que pueda tener el sector pesquero español en otros países; pensemos, por ejemplo, en los mercados del cefalópodo o del atún.

Supondrá también mayores posibilidades de expansión; pensemos en los aportes de capitales que suponen las inversiones españolas en empresas conjuntas en el exterior; no olvidemos que el empresario pesquero español invierte —como decíamos antes— no sólo en países nuevos, países en vías de desarrollo, sino incluso en países desarrollados de gran potencial económico, como pueden ser los Estados Unidos o la Unión Sudafricana, y ello porque muchas veces, casi siempre, los países más avanzados son los que tienen un sector pesquero menos desarrollado, y en ese sector hay grandes posibilidades para la inversión por parte de empresarios españoles, que se encuentran en ese senti-

(Pasa a la pág. siguiente)

LA PESCA ESPAÑOLA Y LA C.E.E.

(Viene de la pág. anterior)

do mucho más preparados que los empresarios de esos países.

Contribuirá, asimismo, la adhesión de España a la dinamización del sector comunitario, mediante una mayor posibilidad de presencia política en numerosos países donde las flotas españolas han estado presentes tradicionalmente y donde España cuenta con acuerdos de cooperación pesquera y donde la Comunidad, hasta ahora, no ha podido penetrar. Se trata tanto de países del continente africano como de países hispanoamericanos, e incluso de países tan alejados como Japón, donde nuestras relaciones pesquero-comerciales son más importantes y más intensas que las de cualquier otro país comunitario.

En el aspecto internacional hay que destacar, en este sentido, la política que se está siguiendo en España de no mantener caladeros en terceros países que no sean económicamente rentables para las flotas que en ellos operan. Al correr el costo de los caladeros esencialmente a cargo de los armadores, se evita el mantenimiento de situaciones artificiales, que no supondrían más que un espejismo a la hora de valorar la verdadera rentabilidad de nuestras flotas.

Esta política de transparencia en el mantenimiento de caladeros en el exterior evitará toda sorpresa a las autoridades comunitarias, en el sentido de tener que realizar importantes aportes financieros para el mantenimiento de nuestras flotas en terceros países, como lo ha venido haciendo la CEE en el pasado en ciertos casos.

En segundo lugar, la pesca comunitaria deberá plantearse a la larga la necesidad de cambiar ciertas líneas, ciertos aspectos de la política pesquera común, por el cambio cualitativo que producirá ese cambio importante cuantitativo de la incorporación de nuestra flota y la portuguesa, así como de los mercados de productos de la pesca peninsulares.

También supondrá un elemento positivo más en la pesca comunitaria la participación de españoles en la elaboración de esta política y en la toma de decisiones al más alto nivel comunitario, como también en los niveles técnicos. Creo sinceramente que este aporte de personas, de savia nueva en la burocracia comunitaria, será muy importante en el sector pesca, dada la larga tradición y el profundo conocimiento de la pesca que existe en España, comparativamente con el nivel actual de posibilidades en este sector del reducido funcionamiento de Bruselas, que ya hoy manifiesta, a menudo, estar superado por la desproporcionada tarea que tiene encomendada.

Veamos ahora, para terminar esta introducción, qué es lo que no supondrá para la pesca comunitaria la integración de nuestro sector pesquero en la CEE.

NO PESCARAN MAS BARCOS

No supondrá, por supuesto, esa invasión de una armada de barcos de que tanto se habla en ciertos ambientes comunitarios, y no supondrá esa invasión, sencillamente, porque no pescarán en aguas comunitarias más barcos que aquellos que

tradicionalmente lo han hecho y que lo han hecho tradicionalmente por pertenecer a unos puertos cuya salida natural son las aguas comunitarias, y ofrecer dichas aguas las especies que son, precisamente, apreciadas en nuestro mercado y no en otros de la propia CEE.

Por si ello fuera poco, se han tomado ya —entre otras— las medidas pertinentes para dejar cerrados los diversos censos, lo que implica que los barcos que tradicionalmente han faenado en cada uno de los caladeros llamados contingentes deberán mantenerse asignados a dichos caladeros, no pudiendo producirse, en principio, trasvases de uno a otro. De este modo, las recientes Ordenes ministeriales de ordenación de la flota de arrastre que faena en aguas de la NEAFC ha dejado definidos y cerrados los censos de los barcos que tienen derecho al acceso a las aguas de la Comunidad, por un lado, y, de Portugal, por otro, del mismo modo que la Orden ministerial de ordenación de la flota que pesca en aguas de Marruecos ha dejado determinado también el censo de barcos de fresco y congeladores que faenan en esas aguas; asimismo, otra Orden ministerial ha dejado cerrado el censo de la flota bacaladera que, por sus características, no puede pretender, en modo alguno, competir con las flotas europeas en el caladero comunitario.

Por otra parte, si esas medidas no fueran suficientes para tranquilizar a las instancias comunitarias sobre esta hipotética invasión de barcos en sus aguas, habría que destacar también otro aspecto importante de nuestra pesca, y es el de la gran especialización de nuestras diversas flotas. En ese sentido, es absolutamente impensable que los barcos congeladores que hoy faenan en aguas de la ICSEAF o de Sudáfrica puedan, en algún momento, dirigir sus esfuerzos de pesca en aguas del Atlántico Nororiental. Del mismo modo, es impensable que los barcos marisqueros que actúan todo lo largo de la costa africana, o que los barcos de pesquerías varias que operan en los caladeros de Boston o Canadá, o los que desde el puerto de Cádiz se dedican a la llamada "merluza negra" puedan cambiar sus lugares de pesca habituales por caladeros comunitarios. Querer ignorar todo ello no muestra más que un desconocimiento de la realidad de nuestras diversas flotas.

Lo que tampoco tiene por qué suponer la adhesión de la pesca española en la Comunidad es un aumento desproporcionado de problemas estructurales. Muchas veces en la Comunidad se ha oído también este temor de que la entrada de España en la Comunidad produzca algo parecido a lo que ha sucedido con el sector pesquero en Italia. La pesca española —en general— tiene muy poco parecido con la pesca artesanal italiana, y los problemas que se plantearon con la bajura italiana, toda ella prácticamente mediterránea, fueron muy distintos a los que podrá plantear la integración española. No olvidemos el peso relativo que nuestras flotas del Mediterráneo tienen en el conjunto del sector pesquero y que éstas son —además—, a pesar de todos los problemas que aún tienen, las que parecen estar mejor dimensionadas. Por ello, no tiene sentido imaginar que para esa pesca sean necesarias en el futuro profundas y

costosas medidas de orden estructural.

Precisamente, para evitar los problemas estructurales que han podido tener alguna vez las instancias comunitarias, para evitar que estos problemas se presenten después de la adhesión, la Administración española está desarrollando una serie muy variada de medidas de ordenación y de reestructuración de nuestras diversas flotas, tanto de bajura como de altura, para que, a la hora de llegar a la Comunidad, se encuentren los barcos españoles en una situación óptima de explotación y no requieran más medidas de tipo estructural que las normales en cualquier otro sector.

Ahora bien, en este aspecto estructural, hay que tener muy en cuenta que las dificultades mayores halladas por la Administración española para llevar a cabo con éxito una reestructuración adecuada han sido, precisamente, en el caso de la flota de altura de fresco que faena en aguas comunitarias, y ello debido a la ausencia de una política comunitaria en

materia de recursos que nos permita conocer con exactitud, o por lo menos con una relativa certeza, cuáles serán las dimensiones que se permitirá tener a esa flota española en aguas comunitarias en el momento de la adhesión.

NO AUMENTARA LA COMPETENCIA

Finalmente, lo que no supondrá tampoco la adhesión del sector pesquero español a la Comunidad es una mayor competencia con los pescadores comunitarios en el mercado europeo; ello es claro, ya que España, si bien es un país con gran tradición pesquera en aguas comunitarias, pesca, hoy por hoy, como hemos dicho antes, especies que no son precisamente las más cotizadas en el mercado europeo, teniendo en cambio dichas especies un valor mucho más alto en España que en los diversos países europeos; por consiguiente, no sólo no se producirá esa com-



PEZ NO IDENTIFICADO

LA JOLLA (California, Estados Unidos).—Los ecologistas William Smith y Harmon Craig examinan el nuevo pez "tubo", que ha sido capturado a 8.500 pies de profundidad en aguas del océano Pacífico frente a las costas de México. Esta es la primera vez que se captura un pez no identificado en aguas marinas. ■

LA PESCA ESPAÑOLA Y LA C.E.E.

petencia del pescado español en mercados comunitarios, ya que no parece que tenga interés en acudir a ellos por pagar más caro el nuestro, sino que, por el contrario, lo que se producirá será que obtendrán probablemente mayores posibilidades los pescadores comunitarios en nuestro propio mercado. Todo ello, sin embargo, debe ser matizado por el hecho de que gradualmente, con la aplicación progresiva de la política pesquera común en materia de mercados, se producirá automáticamente una armonización de precios para aquellas especies que se incluyan en dicha política.

Veamos ahora —a grandes rasgos— los aspectos más salientes de esa política pesquera común y cuáles son los principales problemas con que se enfrenta.

En materia de mercado, la política común está bastante bien definida: es una política que en un primer momento fue calcada de la política agrícola común, dado que en la CEE se considera a la pesca como una parte, en un principio, de la política agrícola. Poco a poco, sin embargo, la política pesquera ha ido diferenciándose de la política agrícola y están surgiendo nuevas vías de desarrollo, aunque éstas siguen basadas en unos principios muy distintos de los que imperan en nuestro mercado.

Recordemos que la organización del mercado de productos de la pesca en la CEE sigue definida básicamente por el Reglamento 100/76 del Consejo de 19 de enero de 1976.

La primera parte de dicho Reglamento se refiere a las normas de comercialización que se aplican en la primera fase, es decir, la venta al por mayor o las lonjas, pero cubre también la comercialización del pescado destinado a la industria conservera o a otros tipos de transformación que tienen en ciertos países comunitarios una importancia relativa considerable.

Dichas normas se refieren, entre otras cosas, a las clasificaciones por categorías de calidad, tamaños o peso, al embalaje, la presentación y el etiquetado.

La segunda parte del Reglamento establece los criterios relativos a las organizaciones de productores a las que se confían misiones, tales como la fijación de los planes de pesca para la correcta adecuación de la producción al consumo, la normalización de las capturas, la comercialización de la producción y el control de los precios.

Creo de interés concretar aquí que por organización de productores la Comunidad entiende "toda organización o asociación de tales organizaciones reconocida, constituida por iniciativa de los productores con el fin de tomar las medidas adecuadas para asegurar el ejercicio racional de la pesca y el mejoramiento de las condiciones de venta de sus producciones". Dichas organizaciones pueden ser de ámbito local, regional o nacional y pueden estar referidas a toda la pesca de una localidad o región o tan sólo a una o varias especies.

Finalmente, el Reglamento 100/76 aborda y define el régimen de comercio exterior de productos pesqueros, que está liberalizado, si bien sometido a un mecanismo específico de protección basado en un precio de entrada diaria que fija la Comisión en función de los precios de importación observados en los principa-

les mercados de los Estados miembros. Si los precios de entrada son superiores al precio de referencia fijado por la Comunidad a través de una serie de complejos mecanismos, entonces entra en juego la tasa compensatoria o "prélèvement", que equivale a la diferencia entre ambos. En materia de exportaciones se establece un sistema de restituciones para favorecer la competitividad de aquellos productos comunitarios cuyos precios son superiores a los vigentes en los mercados mundiales.

Llama la atención en la práctica del sistema de mercados de la pesca comunitario el protagonismo directo y fundamental que se otorga a las asociaciones de productores, que cuentan —dentro de ciertos márgenes— con entera libertad para la organización de sus campañas de pesca, así como para la fijación de unos precios de retirada de sus productos, por debajo de los cuales éstos no se ponen a la venta.

Se produce entonces la puesta en marcha de un mecanismo de indemnización al productor a nivel de asociaciones que son resarcidas —e incluso financiadas— por las Administraciones nacionales, quienes anualmente son compensadas a nivel comunitario por el FEOGA. Todo ello abre interesantes perspectivas para nuestros pescadores, que debieran ya ir familiarizándose con estos mecanismos.

INFLUENCIA SOBRE NUESTROS PRECIOS

Otro punto de enorme interés para nosotros en relación con la política de mercados es que, al establecer la CEE anualmente unos precios de orientación para los diversos productos (que determinarán luego los de retirada) en base a los datos de los principales puertos y mercados de consumo, será necesario calibrar la influencia que sobre todo ello ejercerán nuestros precios internos, y para ello será previamente necesario realizar un estudio pormenorizado de cuáles son los principales puertos españoles para los distintos productos, utilizando nomenclaturas, clases y categorías comunitarias, con lo cual pueden aparecer resultados que algunas veces sean, quizá, sorprendentes.

Permitaseme, por ello, citar sólo dos ejemplos: Para la anchoa, todos sabemos que el puerto que mayores desembarcos y mayores ingresos obtiene por este concepto en España, y con casi total seguridad en Europa, es Barbate, con el 16,4 por ciento de los desembarcos y el 22,3 por ciento de su valor total nacional. En el caso de la sardina, en cambio, se produce una situación muy distinta, ya que, si bien el puerto que mayores desembarcos efectúa es Lanzarote, con el 27,1 por 100 del total nacional de capturas, éstas, en cambio, sólo suponen el 6,2 por 100 del valor total nacional, mientras que Santa Eugenia de Ribera, que sólo desembarca el 5,5 por 100 sobre los totales nacionales, obtiene el 8,1 por 100 del valor total, es decir, más que Lanzarote.

Ante estas y otras enormes disparidades en nuestro país, cosa que no suele suceder en el resto de países de la CEE, resultará muy difícil establecer los criterios para determinar cuáles vayan a ser nuestros puertos representativos que —unidos a los comunitarios— intervendrán en la fijación de los precios-tipo para cada producto.

En cuanto a los otros aspectos de esta política comercial, conviene también men-

cionar que, por lo que respecta a los tñidos destinados a la producción industrial, que se hallan libres de aranceles, a tenor de las disposiciones del GATT, existe en la CEE, dominada hasta ahora en esta materia por Francia, un complejo sistema del tipo "deficiency payment" por medio de indemnizaciones compensatorias a los productores (principalmente franceses) para no perjudicar a los fabricantes de conservas (en su mayoría, también franceses).

Para los productos congelados, existe en la Comunidad un interesante sistema de ayudas al almacenamiento privado en frigoríficos, pero este sistema excluye, hasta ahora, a la merluza (el gran desconocido del mercado europeo), si bien contempla el caso de los cefalópodos, de las sardinas y de ciertos espáridos, como las doradas.

Ello nos lleva ya a la política de estructuras, definida en el Reglamento 101/76, de misma fecha que el anteriormente cita-

do, y que se instrumenta a través de la sección "orientación" del FEOGA.

Ya que esta política es la que menos problemas suscita, digamos tan sólo que hasta ahora ha dispuesto de fondos relativamente reducidos a nivel europeo, pero que pretende potenciarse en el futuro. En estas materias deberá, sin duda, tomar parte activa el Crédito Social Pesquero, que pudiera iniciar, si no lo ha hecho ya, una serie de estudios comparativos sobre las ayudas que hoy se conceden a la flota en España para acciones de tipo estructural, con los que conceden los organismos correspondientes, no sólo comunitarios, sino también nacionales, de los países miembros.

Centremos ahora el análisis de la política pesquera común en el más espinoso de sus aspectos: el de los recursos, que ya en 1976 fue definido por sir Christopher Soames, entonces comisario responsable de las Relaciones Exteriores de la CEE, co-

(Pasa a la pág. siguiente)



EL "MANTIS", AL MAR DEL NORTE

NORFOLK (Inglaterra).—El "Mantis" es un sumergible monoplaza a presión atmosférica y con línea a superficie, que es capaz de trabajar en corrientes de un nudo a una profundidad de 700 metros, empleando sus dos manipuladores penta-articulados, accionados por una electrobomba que utiliza agua del mar.

Básicamente consiste en un cuerpo cilíndrico de 2,5 metros de longitud al que van sujetos dos compartimentos idénticos, cada uno con cuatro propulsores principales, transformadores de corriente para todas las funciones eléctricas, tanques de flotación y equipo generador de aire comprimido. Los propulsores intensificadores se pueden accionar independientemente y tanto en unión de los principales como sin ellos. De esta forma, el tripulante tiene a su disposición tres velocidades de avance, según haga funcionar seis empujadores, cuatro o solamente dos, y, además, un excelente medio de maniobrar, ya que puede accionarlos independientemente.

El tripulante va tendido en un asiento de tipo especial, desde el cual tiene a su alcance los mandos del "Mantis", que van agrupados en una consola central. En el caso de fallo absoluto de la energía, puede desprenderse, desde el interior del sumergible, de cada uno de los equipos exteriores y poner en acción un equipo para circunstancias perentorias.

De los cuatro primeros que se fabrican, dos irán destinados a los campos petrolíferos del mar del Norte, uno probablemente a México y el cuarto a Singapur. ■

(Viene de la pág. anterior)

mo "el problema más difícil y más complejo de la Comunidad".

Este problema de los recursos gira en torno a tres temas específicos: En primer lugar, el acceso a las aguas; en segundo lugar, la definición de los criterios para la división de las cuotas nacionales de capturas de cada uno de los Estados miembros, y en tercer lugar, la definición de los criterios a seguir en cuanto a la firma de acuerdos con países terceros.

ACCESO A LAS AGUAS

La cuestión del acceso a las aguas se plantea, con ocasión del Tratado de Adhesión de Gran Bretaña, Irlanda y Dinamarca a la Comunidad de los Seis. Y es, precisamente, esta cuestión la que impide, en aquel momento, el acceso de Noruega a la CEE.

En efecto, en un primer momento, los seis miembros originarios de la CEE partieron del principio de la igualdad de trato, basándose en el artículo 43 del Tratado de Roma sobre Agricultura y en el artículo 7, que establece el principio de no discriminación. Este principio de igualdad de trato entre pescadores de la CEE encierra dos nociones distintas, según que se trate de condiciones de acceso a los recursos o de las condiciones de explotación de estos recursos.

En 1970, la Comunidad de los Seis incorporó a la política común de pesca tanto el principio de la no discriminación por razón de la nacionalidad como el principio de la igualdad de acceso en las condiciones de explotación de los fondos de pesca sometidos a la soberanía o a la jurisdicción de los Estados miembros. Como excepción, sólo para aquellos casos de especial dependencia de las poblaciones costeras locales, se permitía la creación de zonas reservadas de cero a tres millas.

En el Acta de Adhesión de los nuevos Estados miembros, por el contrario, se introduce una verdadera derogación, aunque temporal, del principio de igualdad de acceso en las condiciones de explotación de los fondos de pesca comunitarios. El artículo 100 de este Acta establece, con carácter general, una zona de pesca reservada a las poblaciones locales hasta un límite de seis millas; el artículo 101, sin embargo, prevé zonas especiales de hasta doce millas. Como contrapartida de estas zonas de pesca reservadas, el artículo 100 del Acta de Adhesión reconoce la existencia de derechos de pesca particulares a los nacionales de otros Estados miembros que los tuviesen adquiridos con anterioridad a la reserva de tales zonas de pesca. Este régimen transitorio debe expirar el día 31 de diciembre de 1982, a menos que el Consejo de la Comunidad decida otra cosa.

Es, precisamente, en las discusiones que se han mantenido durante estos últimos años para decidir cuál será la política a seguir a partir del momento en que termine el régimen transitorio, donde han surgido los más graves problemas. Problemas planteados por Gran Bretaña, al establecer un nuevo concepto de preferencia dominante. De este modo, ese país pretende que se mantenga una primera zona de 12 millas como zona exclusiva, en la cual los derechos históricos de los demás países miembros serán progresivamente eliminados, y una segunda zona que iría de 12 a 50 millas y que no sería ya exclusiva, sino prioritaria. Dentro de esa zona,

los pescadores británicos ejercerían una preferencia dominante en cuanto a las limitaciones de esfuerzo de pesca, que serían soportadas por los no británicos. A esta tesis se han opuesto vehementemente los pescadores franceses y la solución a esta controversia no ha sido aún hallada.

Aunque desde el punto de vista jurídico este tema de las zonas reservadas puede plantear algunos problemas con los Convenios firmados por España con Francia en 1967 y Portugal en 1969, desde el punto de vista práctico del ejercicio de la pesca en el resto de las aguas comunitarias, la cuestión de las zonas reservadas no parece que vaya a afectar a la flota española. Por otra parte, el principio de igualdad de acceso a los fondos de pesca comunitarios facilitará la pesca de la flota española en todo el ámbito marítimo bajo las competencias funcionales de la Comunidad Económica Europea; en consecuencia, la adhesión de España a la CEE eliminará, naturalmente, los límites de las zonas de pesca que actualmente se nos imponen, que son los referidos sólo a las zonas VI, VII y VIII del CIEM.

En cuanto a los criterios para el establecimiento de cuotas, parece que ya en el último Consejo de Ministros comunitario quedó abierta la vía a la solución de este tema, quedando, por consiguiente, tan sólo el del acceso a que acabo de referirme y que, como decía, no parece deba impedir la solución del problema español, que se plantea en unas zonas y para unas especies que no son precisamente las que plantean las dificultades entre Francia y Gran Bretaña en estos momentos.

Por último, en relación con la cuestión de la firma de Acuerdos de Pesca, la integración de España a la Comunidad supondrá que los Convenios de Pesca en vigor en el momento de la adhesión seguirán vigentes hasta la extinción de los mismos, correspondiendo entonces a la Comisión de la Comunidad Económica Europea negociarlos de nuevo en nombre de la propia Comunidad. Con todo, conforme a los criterios comunitarios actuales, el acceso a los caladeros habituales de las flotas de un Estado miembro queda reservado en la proporción correspondiente a estas mismas flotas.

ESPAÑA ESTA EN CONDICIONES DE INTEGRACION

Finalmente, nos queda por analizar la cuestión de si está o no la pesca española en condiciones de integrarse en esta Europa Azul, en esta política pesquera común, a la que acabamos de referirnos, y si esta integración puede realizarse sin traumas.

La respuesta, a mi modo de ver, es clara: sí. La pesca española está perfectamente en condiciones de integrarse sin traumas a la Europa Azul, y ello por varias razones.

En primer lugar, porque se han tomado ya una serie de acciones, se han emprendido ya una serie de medidas encaminadas a la adecuación de nuestras flotas a esta Europa Azul—in fieri— a la que tendemos.

Estas acciones ya emprendidas se han plasmado, entre otras de menor relieve, en el Real Decreto 681 de 28 de marzo de 1980, que establece las bases de la ordenación de la pesca nacional. Este Real Decreto ha sido posteriormente desarrollado por las Ordenes ministeriales a las que ya me he referido, de 12 de junio de 1981, por la que se ordena la actividad pesquera de las flotas de altura y gran

altura que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico del Nordeste, NEAFC; por la Orden de 8 de junio de 1981, por la que se ordena la actividad pesquera de la flota bacaladera; por la Orden de 28 de julio de 1981, por la que se ordena la actividad pesquera de las flotas españolas que operan en aguas bajo jurisdicción marroquí; así como los recientes Reales Decretos de 20 agosto de 1981 estableciendo unos criterios actualizados para las empresas pesqueras que deseen acogerse a los beneficios establecidos en el Real Decreto 2.517 de 8 de octubre de 1976 sobre empresas pesqueras conjuntas y para la renovación y modernización de la flota pesquera congeladora y reconversión de las flotas de arrastre de fresco que faenan en aguas de la CEE y de Marruecos. A estas normas legales hay que añadir la creación y puesta en funcionamiento efectivo del FROM y el reciente Real Decreto de reestructuración de la Subsecretaría de Pesca, ya dentro del Ministerio de Agricultura y Pesca, que potencia, naturalmente, a nuestra Administración pesquera para poder enfrentarse con la compleja labor que supone llevar a buen término la reestructuración iniciada.

Es de notar que en la nueva estructura funcional de la Subsecretaría de Pesca se ha creado, precisamente, un servicio cuya función específica es el seguimiento, coordinación y desarrollo de los trabajos de adhesión en estas materias.

Si bien hasta aquí he citado sólo algunas normas legales ya dictadas para la puesta en marcha de esta adecuación de nuestra pesca a las nuevas realidades y cuya aplicación facilitará la integración a la CEE, es necesario también analizar cuáles son las acciones que aún quedan por emprender o que están en vías de estudio y ejecución.

Por una parte, como hemos visto, hay que redimensionar ciertas flotas, adecuarlas a las circunstancias y evitar —en ge-

neral— que un envejecimiento paulatino de las mismas las coloque en una situación de obsolescencia y falta de competitividad frente a las europeas.

Dentro de la necesidad de modernizar y readecuar un cierto número de barcos, hay que tener muy en cuenta a nuestra flota de bajura, cuya edad media es hoy muy avanzada, como lo prueba el hecho de que cerca del 35 por 100 de la misma tiene hoy más de veinte años. Habrá que hacer, por consiguiente, un esfuerzo en ese sentido.

También por lo que respecta a la flota de bajura, a la que hay que prestar especial atención, está la potenciación de nuestro caladero nacional, para lo que habrá que proseguir con la línea ya iniciada de evaluación profunda de los recursos y de adopción de medidas de gestión adecuadas que están siendo estudiadas y verán la luz próximamente. Dichas medidas, cuyos resultados son seguros a medio plazo si se aplican con rigor, supondrán un aumento considerable de las posibilidades de pesca en nuestras aguas, especialmente por lo que se refiere a especies demersales de alto valor.

Por otra parte, hay que seguir asegurando los caladeros tradicionales y continuar en la búsqueda y apertura de nuevos, tanto en lo que a especies se refiere como a zonas de pesca. En esta línea se inscriben las campañas de evaluación y prospección de recursos que viene realizando regularmente el Instituto Español de Oceanografía en zonas más o menos lejanas de nuestras costas, en el contexto de acuerdos bilaterales con terceros países.

A la labor estrictamente científica debe sumarse la serie de prospecciones técnico-comerciales que la Subsecretaría de Pesca tiene programadas o en estudio, con la colaboración del sector privado.

INVESTIGACION

Todo lo dicho destaca la importancia creciente que debe darse cada día a la

ZONA DE PREFERENCIA PESQUERA PARA IRLANDA

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Detenido por el patrullero irlandés "Eimear", a causa de pescar en la zona limitada a la altura de la costa de Kerry, el buque "Wolf Hound", patroneado por Javier Marticorena, tuvo que entregar su aparejo de pesca y las capturas encontradas a bordo, según la decisión pronunciada por el juez Timothy Desmond en Troleo, condado de Kerry, el pasado 27 de octubre. El "Wolf Hound" es un buque de pesca registrado en la isla de Guernsey (islas de la Mancha), no incluida en los reglamentos de la Comunidad Económica Europea. Toda la tripulación del "Wolf Hound" era de nacionalidad española.

OPTIMISMO

Después de meses de pesimismo, la industria irlandesa de pesca empieza a ser optimista, casi como en los años 70. Ello se debe a varios acontecimientos, incluso a la noticia divulgada recientemente por la prensa de que las capturas del año pasado fueron las mayores de la historia de la industria —144.000 toneladas, 45 por 100 más que el record anterior—. También está el éxito relativo de la pesca irlandesa-española basada en Castle-townbere y sostenida por la empresa Eirenova, y por fin a la esperanza de que la Comunidad va a aceptar una política de pesca que asegure a Irlanda preferencia en una zona de 50 millas alrededor de su costa, además de una zona exclusiva de 12 millas y la exclusión de 25 metros de una sección determinada a la altura de la costa Noroeste del país.

Durante el mes de noviembre, el ministro de Pesca, Kitzpatrick, va hacer pública en rueda de prensa la primera "Historia de la industria de pesca irlandesa", donde se menciona a muchos pescadores españoles y escrita por este corresponsal de HOJA DEL MAR. Este será el segundo libro marítimo que aparezca en 1981 en Irlanda. El primero fue "The Long Watch", por el capitán Frank Forde, historia muy conmovedora de la Marina Mercante de la neutral Irlanda durante la guerra de 1939 a 1945 y las tristes pérdidas que sufrió.

El Museo Marítimo Nacional, en el puerto de Dun Laoghaire, por el Instituto Marítimo, ha sido reorganizado y ampliado en contenido durante este verano. Hay mucho que ver y recuerda a menudo los antiguos eslabones marítimos entre los irlandeses y nuestros amigos de siempre, los españoles. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

LA PESCA ESPAÑOLA Y LA C.E.E.

investigación científica y tecnológica, investigación que debe tener mayor presencia a nivel nacional y también a nivel internacional y que debe ser más coordinada entre los diversos centros de investigación y entre Administración pesquera e investigadores, concienciándose debidamente sobre la necesidad y utilidad de dicha investigación y su aplicación a los pescadores y armadores.

En el terreno de la tecnología pesquera y para una optimización futura de nuestras capacidades tradicionales, es ciertamente esperanzadora la colaboración ya emprendida por la Subsecretaría de Pesca con el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo y con el Instituto Nacional del Frio. Estos y otros organismos están destinados a jugar un inmediato papel en la puesta al día de nuestra flota frente al reto energético y la necesidad cada vez más acuciante de calibrar debidamente los costos de explotación.

La acción de la Administración deberá complementarse con una mayor y mejor vigilancia de nuestras costas y por una posibilidad sancionadora del Estado que cumpla con los fines de ejemplaridad que debe tener toda sanción. Por ello, el Ministerio de Agricultura y Pesca ha elaborado y el Gobierno discutido y aprobado un proyecto de Ley de Sanciones que se halla ya en el Parlamento y que cuando entre en vigor potenciará la posibilidad de una mejor y mayor vigilancia de nuestras costas, tanto por lo que se refiere a barcos nacionales como extranjeros.

Finalmente, para concluir, creo que, si bien la pesca española está hoy potencialmente en condiciones para integrarse con éxito en la Europa Azul, es necesario, sin embargo, para que ello tenga lugar, un esfuerzo coordinado por parte de la CEE, nuestro sector privado y nuestra Administración.

La CEE debe tomar debidamente en cuenta a partir de ahora las características y potencial real de nuestro sector

pesquero, no fijándose tan sólo en los tópicos mencionados, sino en el dinamismo, tradición y pujanza de este sector que, a pesar del enorme cambio que ha supuesto para él la reciente revolución en el derecho del mar y la no menos grave revolución del aumento espectacular de los costes energéticos, que ha coincidido en nuestro país con el aumento, también notable, de los costes sociales, ha sido capaz de ir adaptándose, yo diría que mucho mejor que otros europeos, a las nuevas realidades. Esta adaptación se ha podido producir por la variedad de caladeros de que dependen nuestras diversas flotas, por el dinamismo de nuestra acción exterior y por la importancia y solidez de nuestro mercado de productos del mar, tanto interior como exterior. En este sentido, no está de más destacar aquí que la bilateralización de nuestro régimen comercial de productos de la pesca, a partir de la extensión generalizada de las zonas económicas exclusivas a 200 millas en 1976, ha supuesto un elemento esencial de nuestra política pesquera que la Comunidad Económica Europea no deberá ignorar.

Asimismo, dentro del esfuerzo a realizar conjuntamente con nosotros por la propia CEE, incluso antes de nuestra adhesión, cabe enmarcar acciones como las que podrán derivarse, para el sector pesquero que opera en aguas comunitarias, del crédito global que se ha negociado recientemente con el Banco Europeo de Inversiones.

Nuestro sector privado, por su parte, armadores, comercializadores y conserveros, deberá seguir adaptándose a las circunstancias, no ignorando las nuevas realidades, sino haciendo gala, como lo ha hecho en tiempos pasados, de iniciativa y de visión de futuro, no aferrándose a viejos esquemas, sino enfrentándose con valentía a los nuevos retos, buscando nuevas formas de explotación, transporte y comercialización.

En este sentido, es ya sumamente urgente y perentorio que nuestras diversas organizaciones de productores, ya sean Cofradías, asociaciones de armadores u otras, así como las secciones dedicadas a la pesca en los diversos sindicatos, entren en contacto directo con la realidad comunitaria, a través del Consejo Económico y Social de la CEE o por cualquier otro cauce. Porque no debe olvidarse que el sujeto central de la política pesquera común son precisamente los pescadores que, a través de las asociaciones profesionales, juegan —como hemos visto— un papel determinante en la fijación de precios, siendo en último término precisamente estos precios los que hacen o no rentable la explotación pesquera.

MISION DEL F. R. O. M.

Nuestra Administración, por su parte, puede culminar con éxito la labor emprendida de apoyo al sector en cuanto al establecimiento de líneas, cifras de actuación y al desarrollo del marco legal adecuado para la adaptación de las estructuras a las nuevas realidades, así como mediante la apertura de nuevas oportunidades para las flotas, tanto en el exterior como en nuestro litoral.

Especial mención merece la importante misión que tiene que cumplir el FROM en este esfuerzo de acercamiento a las estructuras europeas que hay que realizar de aquí a la adhesión, ya que, en gran parte, dependerá de ese organismo el que nuestro sector de bajura, en especial el dedicado a la pesca de superficie, tan afectado por la estacionalidad de la misma, así como nuestro marisqueo y nuestros prometedores cultivos marinos, se encuentren en condiciones óptimas para afrontar el reto que supone su integración en Europa. No olvidemos que nuestro sistema comercial, hoy basado esencialmente en el intermediario, debe ir dando

entrada paulatinamente a nuestros productores, y que para ello es necesario darles las ayudas financieras adecuadas, como lo viene haciendo y deberá seguir el Crédito Social Pesquero.

El FROM está llamado, asimismo, a jugar un papel clave, no sólo a partir de ahora, sino en el período transitorio que se establezca para la plena aplicación de las normas comunitarias a nuestro país, ya que, al igual que otras instituciones existentes en ciertos países comunitarios, será el organismo que sirva de puente entre el FEOGA y nuestros pescadores y marisqueros.

Finalmente, si tenemos en cuenta que la actividad pesquera no surge en los países por el simple hecho de publicarse una ley de extensión de aguas, sino por una larga tradición de hombres esforzados que han hecho de la mar su medio de vida, por unos hábitos de consumo arraigados y derivados de unas necesidades alimenticias, por la existencia, en fin, de un mercado tanto interior como exterior que sostiene la actividad pesquera tanto artesanal como industrial, debemos tener fe en nuestra pesca y afrontar el futuro que nos espera con un realismo no exento de preocupación, pero tampoco de confianza.

Creo que si, basándonos en ello y en el esfuerzo conjunto de todos, somos capaces de hacer prevalecer nuestras posiciones y si, poco a poco, sigue abriéndose camino la idea, ya expresada en foros internacionales, como la propia FAO, de que es necesaria la colaboración y no el enfrentamiento entre los países que poseen ricas zonas de pesca y aquellos que por tradición y desarrollo tecnológico poseen flotas a larga distancia e importantes mercados que las sustentan, estaremos en condiciones, llegado el momento, no sólo de integrar nuestra pesca sin traumas a la CEE, sino que esa integración suponga un paso más hacia adelante para nuestros hombres de la mar. ■

ENCALLAN TRES REMOLCADORES

SOLVA (Gran Bretaña).—El remolcador de 160 toneladas de desplazamiento "Vernicos Giorgos" aparece a medio hundir, a la derecha de la fotografía, en la bahía de St. Bride, cerca de las costas de Solva, en Gales. El "Vernicos Giorgos" remolcaba a otros dos remolcadores desde Liverpool a Grecia, cuando se le averió una de sus hélices, tras engancharse con uno de los cables de remolque, a causa del mal tiempo. Los tres barcos encallaron en la costa y las tripulaciones tuvieron que ser rescatadas por los servicios de guardacostas y de la RAF. ■





Merriago
1991

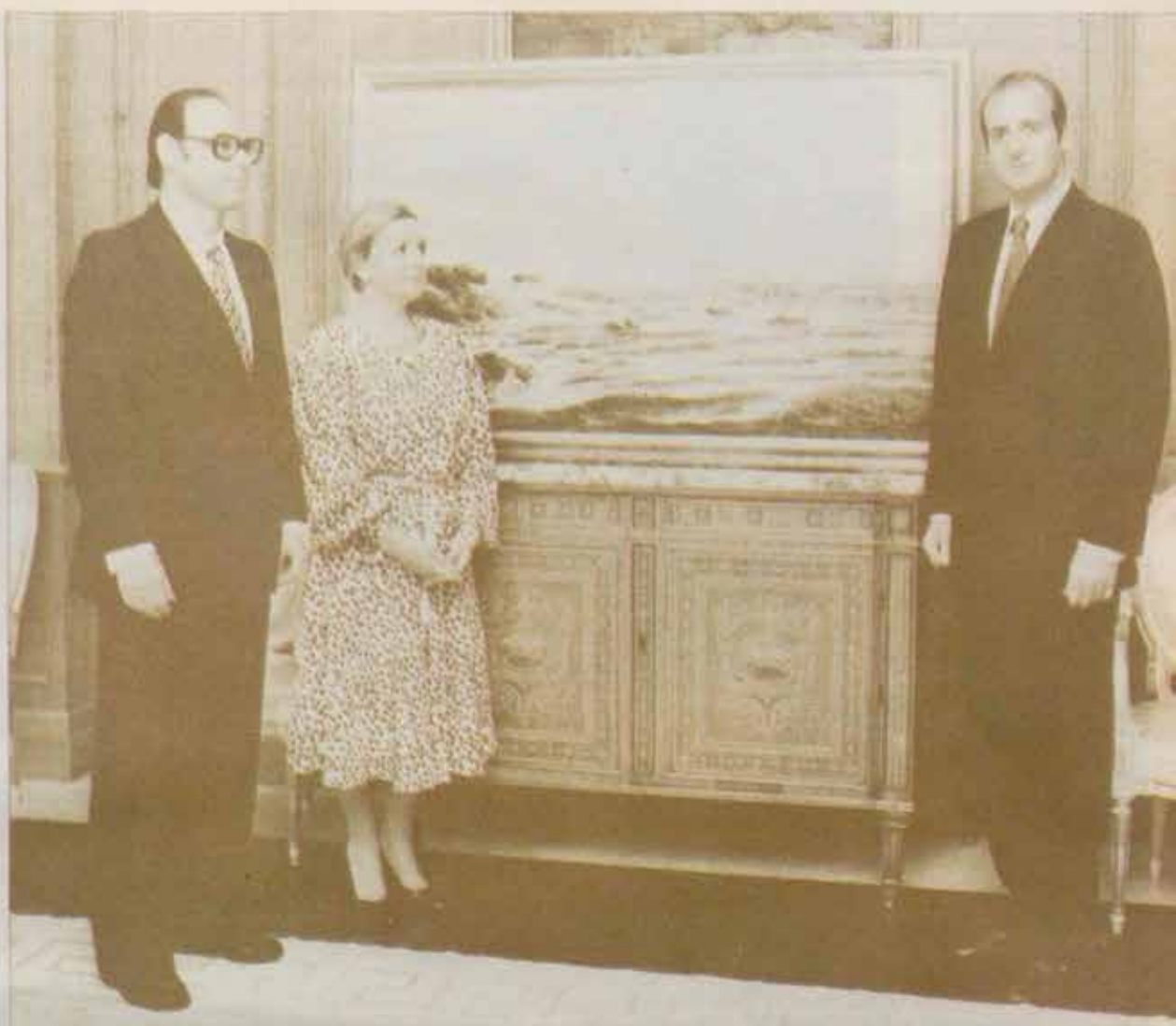
NUEVAS MARINAS DE ESTEBAN ARRIAGA

Esteban Arriaga, pintor a quien ya conocen nuestros lectores, pues "Hoja del Mar" publicó con anterioridad la reproducción de varias de sus obras, expone este mes de diciembre una nueva serie de cuadros en la sala Kreisler, de Madrid.

Especializado en marinas, se dedica con verdadera vocación a esta modalidad pictórica, y su maestría es reconocida a nivel internacional. Obras suyas figuran en el Museo Naval de Nueva York, South Street Seaport Museum New York, Museo Naval de México, Museo Naval de Madrid, Museo Marítimo de Barcelona, residencia del Presidente de la República de México, palacio de El Pardo, Ministerio de Marina, etcétera.

En esta página recogemos una muestra de los cuadros que figuran en la nueva exposición de Arriaga. ■

*Esteban Arriaga y su esposa con
Su Majestad el Rey don Juan Carlos, a quien
aquél hizo entrega de uno de sus cuadros.*



"Tiempo tormentoso". Oleo sobre lienzo 100 x 65 cm.



"Pesquero varando". Oleo sobre lienzo 100 x 73 cm.

LA PINTURA DE ESTEBAN ARRIAGA



"La última singladura del 'Pamir'". Oleo sobre lienzo 116 x 73 cm.





"Los acantilados de cabo Ortegá", Oleo sobre lienzo 116 x 73 cm.

LA PINTURA DE ESTEBAN ARRIAGA



"Buque Escuela 'Sagres'", Oleo sobre lienzo 100 x 73 cm.



"Buque Escuela 'J. S. Elcano'". Oleo sobre lienzo 100 × 73 cm.



"Espuma en las rocas". Oleo sobre lienzo 70 × 57 cm.



"Alta mar". Oleo sobre lienzo 100 × 65 cm.

EL MEDITERRANEO

Del mar se han dicho y se dirán infinitas cosas. Cervantes, que luchó y fue herido en una batalla naval, que fue presa de los piratas de su tiempo, un día encaminó a Don Quijote y Sancho —hombre de Castilla— a que, con asombro, contemplaran el mar desde orillas catalanas.

También Pablo Neruda nos contará cómo una madrugada de bruma su padre lo llevaría a contemplar por primera vez "el trueno marino", "el corazón colosal" del océano que zumbaba entre el Huilque y el Maule.

Nuestra sorpresa/nuestro asombro es el Mediterráneo, durante siglos el solo mar del mundo. Tres mil ochocientos kilómetros sobre el paralelo 35° de latitud Norte, desde el estrecho de Gibraltar hasta las costas de Siria y Turquía. Y más, si contáramos el mar Negro.

Mar profundo. Profundo física y espiritualmente.

Fisicamente, el Mediterráneo es consecuencia de la estructura general de los grandes plegamientos alpinos que lo circundan. Tiene simas tremendas: 3.000 m. en el mar balear, 3.500 metros en el mar Tirreno, 4.000 m. en la fosa de Matapán, en el mar Jónico. Fondos blandos y estériles. La evaporación intensa de este mar es la causa, de un lado, de su fuerte salinidad; de otro, de la corriente de su superficie que, con profundidad de cien metros, lanza las aguas que entran por el Es-

trecho hacia la parte centro-oriental a una velocidad de 2,3 millas por hora. Otras corrientes importantes son las de Alborán (causada por la desviación de la rotación terrestre), que lanza las aguas sobre las costas de África a una velocidad de 16,20 millas/día, y la vertical del mar balear, hasta 2.000 m. de profundidad.

Pero lo que más llama la atención del Mediterráneo es su azul/sus azules variadísimos, efectos de la casi ausencia de microplancton. El azul del Mediterráneo va desde el intenso de las costas Sur de Creta y Chipre al claro cenital de las islas Baleares y del mar Tirreno, para terminar en el azul/verde/amarillento de las aguas de Alborán, fronteras con las oceánicas del Estrecho.

Espiritualmente, el Mediterráneo es la cuna de la cultura occidental. Es el mar mítico de púnicos, griegos y romanos. El mar de las pirámides, del cristianismo y del Islam. Según el poder de cada pueblo, el centro de este mar penduló de Sidón a Grecia, de Grecia a Roma, para llegar, en plena Edad Media, al puerto de Alejandria.

A Alejandria iban los marinos de las repúblicas de mercaderes italianas: Génova, Venecia, Florencia, de donde, además de la noticia, de Oriente —la milenaria China— nos traían las porcelanas, la pólvora, el papel, las

especies que Cristóbal Colón iría a buscar por la parte occidental. A la triera, a la liburna, al dromón bizantino vino a sustituirles la galera y el barco redondo, dueños de este mar. El Mediterráneo fue siempre encrucijada de culturas, encuentro de Oriente y el Occidente, que —en ese tiempo— tenía su frontera en el mar Rojo. Los descubrimientos portugueses y, sobre todo, el descubrimiento de América desvió el centro marítimo-comercial al Atlántico (Lisboa, Sevilla, Cádiz), poniendo fin temporalmente a las relaciones indo-mediterráneas, que volverían a reanudarse hacia 1896 con la apertura del canal de Suez, que devolvió al Mediterráneo la categoría de primera ruta del mundo. Hoy se puede decir que de la suerte de este mar depende, en gran parte, la suerte y el futuro de toda la Humanidad.

Pese a su grandeza, pese a su historia naval, pese a su tráfico, el Mediterráneo —desde un punto de vista pesquero— es un mar de fauna pobre. La explotación del Mediterráneo no alcanzará nunca ni la actividad, ni el equipo industrial, ni la gran producción de las pesquerías del Norte. Y ello porque en vez de fondos limpios y duros de aquellos mares, aquí los fondos son profundos, blandos y fangosos, lo que obliga a limitar las dimensiones y el peso de los aparejos de

pesca, al mismo tiempo que la velocidad del arrastre. La población piscícola está muy espaciada, consta de muchas especies, la mayoría de pequeño tamaño. Síntoma de esta pobreza es la escasez y la extinción de depredadores en este mar. Por eso, desde siempre, las embarcaciones pesqueras mediterráneas han sido abundantes, pero de poco porte. Famosas —a la vela— fueron las tartanas de Provenza, los cárabos, los esquifes, la traina y, sobre todo, el bou, la famosa pareja del arrastre, tan corriente en nuestras costas. Hoy todas estas embarcaciones —salvo raras y bellas excepciones— están dotadas de motor de explosión, habiendo pasado —como es lógico— por las embarcaciones mixtas a vela y vapor, luego sólo vapor. Todavía quedan en nuestras riberas veteranísimos marineros del sardinal que, niños todavía, iban a la gran aventura. Habría mucho que decir de la epopeya y de la tenacidad de estos grandes marineros.

La conflictividad de las jurisdicciones marítimas ampliadas a 200 millas, así como otro tipo de problemas de orden político, comercial y económico, aparte de la contaminación de las aguas y la desertización progresiva de las costas ribereñas, hacen que este mar —como siempre— vuelva a convertirse en el centro y en el eje del futuro del hombre. ■ JOSE ASENJO SEDANO.

LEPANTO (III)

"FUIT HOMO MISSUS A DEO, CUI NOMEN ERAT IOANNES"

En enero de 1566 fue elevado al pontificado el dominico Miguel Ghislieri, que tomó el nombre de Pío V. Este viejo monje, conocido ya en toda Italia por su santidad, recibió el capelo cardenalicio de manos de Paulo IV dos años antes de la muerte de este gran Papa, desde entonces se le conocería como el cardenal Alejandrino, por haber nacido en la provincia de Alejandria. A la muerte del sucesor de Paulo IV, Pío IV, se reuniría el cónclave, donde se destacó el cardenal Alejandrino por mantenerse al margen de discusiones e intrigas, entregándose a la oración en su celda. Las votaciones hubieron de durar veintinueve días, hasta que la tiara recayera sobre el anciano dominico. En 1712 fue canonizado por Clemente XI, reconociendo así su labor de entrega a la Iglesia. Pío V, sin que estuviera presente en el golfo de Lepanto, fue uno de los grandes protagonistas de la batalla. Fue quien, con encomiable tena-

cidad, logró a la postre aunar a España y Venecia frente al peligro turco, mostrando en todo momento un verdadero espíritu de cruzado, convirtiéndose de este modo en el alma del viejo proyecto que Pío II había acariciado tiempo atrás.

Muerto Solimán el Magnífico, el Papa nombró una junta de cardenales para estudiar las bases de una confederación antiturca. Mas no gozó del oportuno eco entre los príncipes cristianos. La misma idea del Pontífice volvió a quedar infecunda cuando, más adelante, intentó de nuevo ponerla en práctica, esta vez con el pretexto de que tal confederación defendería Italia de una posible invasión luterana por Suiza.

Una primera unión se consiguió a raíz de la ausencia osmanli sobre Chipre, posesión veneciana. Ante ello, la República Adriática hubo de olvidar su egoísmo y su miedo a un posible fortalecimiento desmesurado de la monarquía hispana. De este modo, una liga formada por Roma, Venecia y España se apresta entonces para la lucha.

El 11 de junio, precisamente en la fiesta del Patrono de Chipre, San Bernabé, recibía Marco Antonio Colonna de manos de Pío V, en la basilica de San Pedro, en Roma, el estandarte de la Liga; un magnífico estandarte de damasco rojo con la imagen de Cristo y de San Pedro y San Pablo con el lema "In hoc signu vinces" —"Con

este signo vencerás"—. Pero el destino había preparado otro futuro, la desunión entre los jefes y la lentitud del almirante español Andrea Doria, enemistado con Venecia, constituyeron, entre otras cosas, la causa de la caída de casi toda la isla en poder de las fuerzas del Sultán Selim II. Selim II había sido el vencedor en Chipre, pero las crónicas relatan su persona muy distinta a la realidad que exige el mando militar. Era un príncipe afeinado y vano, criado en la ociosidad, con lo cual no tenía ni mucho menos las brillantes características de su padre, Solimán, quien tenía bien merecido el sobrenombre de Magnífico. Pero los consejos del Gran Visir Mahomed Sokolli, hombre de la escuela de Solimán, y del "Muffi" Ebn Soud hicieron

(Viene de la pág. anterior)

reaccionar su apatía llevándole a proseguir la labor expansionista de su padre.

Era otro enclave que el coloso turco se anexionaba en el mar Mediterráneo, en ese Mare Nostrum de los romanos que dio vida, unidad y energía a su Imperio y que ya antes había sido espectador paciente de los grandes viajes que llevaron a las gentes griegas a todos los confines del mundo entonces conocido. Siglos después, en la decimosexta centuria de nuestra Era, el mismo Mediterráneo, "cuna eterna del arte y de la fe divina" (1), conoció la oposición entre turcos y europeos, con un trágico resultado traducido en numerosísimas muertes. Pero, además de escenario de la catástrofe, como ocurre siempre que el apocalíptico jinete de la guerra se pasea sobre la Tierra, el mar actúa a modo de libro en cuyas hojas se inscribieron preclaros nombres y acontecimientos que resonaron entonces en

todos los oídos y hasta el fin del mundo correrán de padres a hijos.

Tras el desastre de Chipre, aún hubo que esperar hasta que la Liga quedó definitivamente constituida. Las negociaciones corrieron a cargo de Miguel Suriano por Venecia, mientras que los representantes hispanos fueron los cardenales Granvela y Pacheco y el embajador Zúñiga. En el transcurso de las mismas se produjeron enfrentamientos debidos a los puntos de vista dispares. No había acuerdo a la hora de nombrar el mando supremo —cuenta una tradición que el Papa, celebrando un día su Misa, al llegar al Evangelio de San Juan, saboreó con mayor detenimiento las palabras que dicen "Fuit homo missus a Deo, cui nomen erat Ioannes" ("Hubo un hombre enviado por Dios, que se llamaba Juan")—; tanta responsabilidad había de recaer sobre el egregio Juan de Austria. Los planes eran también distintos: España deseaba actuar en Africa y Venecia en el Mediterráneo Oriental; por otra parte, el Papa tenía sus ojos puestos aún más allá en los Santos Lugares.

De hecho, la Señoría confiaba recuperar Chipre y otras posesiones perdidas entrando en tratos secretos con el turco a través de Francia. Sólo la obstinada intransigencia de Selim II condujo a los venecianos a la firma de las capitulaciones de la Liga (20-V-1571), si bien ratificaron el concierto aún más tarde (15-X).

Los componentes de la Liga aceptaron los planes de España, oponiéndose, por lo tanto, también a los satélites del Sultán: Argel, Túnez y Trípoli. Así lo relata una crónica anónima y contemporánea de la batalla naval del señor don Juan de Austria: "Lo primero, que la Liga entre su Sanctidad y su Magestad y la Señoría de Venecia fuese perpetua, defensiva y ofensiva contra turcos y sus estados comprendiendo en ellos Argel, Trípol y Túnez" (2). España tendría a su cargo el mantenimiento de las tres sextas partes de la operación; otras dos sextas partes corresponderían

a Venecia y el resto a Roma.

Así queda formada la Santa Liga. Poco después logrará un éxito por siempre memorable: el triunfo de Lepanto, frente a las costas de la inmortal Grecia, cuna de la historia europea, una historia forjada con sangre y con esfuerzo, con concordia y esperanza, a lo largo y ancho del mar Mediterráneo, mar que se hizo lugar de encuentro de múltiples civilizaciones, eje de tratados y campo de batalla, a través de tantos siglos, siempre medio de comunicación y comercio para llegar hasta nuestros días y seguir siendo ese mar o la mar que une y aglutina multitud de ideologías ante lo mítológico y lo real, desde el Olimpo griego hasta el Panteón romano, desde las estampas bíblicas al cristianismo. Siempre la mar mediterránea será objeto a tener en cuenta en los avatares de la civilización occidental. En sus rutas marítimas han aprendido a navegar grandes hombres y otros menores, militares y comerciantes, que inscribieron sus vidas en el hacerse de la Historia entre la espuma del Mare Nostrum. ■ **GODOFREDO GARABITO GREGORIO.**

(1) Llorente, Teodoro: "Soneto al mar Mediterráneo".

(2) "La batalla naval del señor don Juan de Austria", según un manuscrito anónimo contemporáneo. Homenaje del Instituto Histórico de Marina en el IV centenario de Lepanto.

MARITIMA DEL NORTE, S.A.

EMPRESAS ASOCIADAS

AUXILIAR MARITIMA, S. A.

NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S. A.

Miño, 4. MADRID-2
Teléfono 262 93 00 (seis líneas)

Telex 27718 y 27295

Telegramas MARINORTE. MADRID

FLOTA PROPIA

SIERRA GRANERA	FRIGO	3.300	M ³
SIERRA GRANA	FRIGO	3.300	M ³
SIERRA GUADARRAMA	FRIGO	3.300	M ³
SIERRA GUADALUPE	FRIGO	3.300	M ³
SIERRA GREDOS	FRIGO	3.300	M ³
SIERRA ARANZAZU	FRIGO	2.750	M ³
SIERRA ARAMO	FRIGO	2.750	M ³
SIERRA LUNA	FRIGO	2.470	M ³
SIERRA LUCENA	FRIGO	2.410	M ³
SIERRA FRIA	FRIGO	1.820	M ³

FLOTA GERENCIADA

SALLY ANN	FRIGO	2.750	M ³
LAIETA	G.L.P.	40.000	M ³
SANT JORDI	ETILENO/G.L.N.	5.000	M ³
AMAPOLA	B. DE APOYO	5.000	BH P.
AMATISTA	B. DE APOYO	5.000	BH P.

LINEAS REGULARES Y
TRAMP DE MERCANCÍAS
FRIGORÍFICAS.

TRANSPORTES ESPECIALES DE GASES
GASES LICUADOS.

SERVICIOS DE ASISTENCIA Y
SUMINISTROS A PLATAFORMAS
DE PERFORACION.

¡OCASION!

SE VENDE

REDUCTORES marinos ingleses para barcos.
Diferentes caballajes. Están nuevos.

Material diverso para barcos.

**Una maquinilla cabrestante,
ocho vagonetas y dos pastecas
para carro varadero.**

PRECIOS MUY REBAJADOS

**INFORMA: Teléfono (982) 14 01 15
FOZ (LUGO)-ESPAÑA**

NUESTRA MADRE LA MAR



Sobrecoge al espíritu volver la mirada a nuestro origen marino.

En la mar se inició la vida bajo formas muy sencillas.



El concepto tiempo en geología le parece al autor de este artículo tan sobrecogedor como el concepto "distancia" en astronomía. Sus medidas son tan gigantescas y fabulosas que el profano no tiene más remedio que trazarse un obligado y renovador esquema mental, si desea comprenderlas y admitirlas en su mente, tan cicateramente acostumbrada a los esquemas limitados, tangibles y próximos.

Impresiona pensar que hay estrellas que flotan en una noche tan lejana a nosotros que, desde su nacimiento en la cuna de una galaxia ignota, su luz no ha llegado aún hasta nuestro planeta, a pesar de circular en el vértigo de los 300.000 kilómetros por segundo, una velocidad que por desmesurada violenta nuestra mente, y unas distancias, por tanto, que tienen el impacto de lo infinito, máxime cuando hay que medirlas en esa inconcebible unidad que es el millón de años-luz.

Pero también se sobrecoge el espíritu humano al pretender trasladar su pensamiento a los albores de la vida, o aún muchísimo antes, al alumbramiento de nuestro planeta Tierra, que con más razón debería llamarse planeta "Agua", por ser ésta predominante en superficie con respecto a la parte sólida y principalmente porque el agua, la mar en concreto, es la cuna de la vida. Y para empezar a hablar de ello hay que recordar primero los casi cinco mil millones de años que tiene la vieja bola que llamamos Tierra y hacer un paréntesis para pensar que esa cifra, que tanto respeto puede merecernos, debe contemplarse en el contexto del llamado "tiempo geológico", que es como la cuarta dimensión de nuestro pasa-

(Pasa a la pág. siguiente)



La vida se iba complicando y perfeccionando cada vez más.



Pasarían muchos millones de años hasta llegar al pez ("Gobius flavescens", en la fotografía).

NUESTRA MADRE LA MAR

(Viene de la pág. anterior)

do, que por larguísimo no tiene el mismo valor en la perspectiva histórica que el que nosotros podemos darle al tiempo, a nuestro tiempo, ese poquito cronológico en el que discurre nuestra corta existencia. Quiero decir que, al tratar de fenómenos geológicos, los millones de años se barajan con la misma despreocupación con la que nosotros manejamos las semanas o los meses. Sólo así es posible explicar los grandes

cambios que han acaecido en nuestro complicado árbol genealógico como seres vivientes, y sólo así podemos admitir que al hablar de una medusa fósil, procedente del Precámbrico reciente, ese "reciente" sea a lo mejor de dos mil millones de años.

Y volviendo a la mar, decíamos que en ella se inició la vida. Eso está claro. Lo que ya no está tan claro es el comienzo, el cómo y el porqué de la vida; todo son conjeturas en cuanto a la forma, aunque no, repito, en quan-

to al origen, y el origen indiscutido es la mar. Cuentan los que saben de estas cosas, en un apasionante relato que más parece ciencia-ficción trasnochada que de geología, que un misterioso proceso químico, activado por un catalizador vital o vitalizante, dio como resultado la formación de una especial "burbuja" en el regazo de la mar. Y añaden las teorías que su propia naturaleza íntima, casi en una rebeldía de robot, ante la soledad del cosmos, obligaría a esta burbuja a permanecer coheren-

te, unida a sí misma hasta recubrirse de una tenue membrana que le permitiese realizar con el exterior los pertinentes intercambios gaseosos, de líquidos y de luz solar. Pasarían, sin embargo, mil millones de años hasta que nuestra redonda antepasada marina, en un indescriptible esfuerzo evolutivo y en complicidad con los ácidos desoxirribonucleico y ribonucleico, alcanzase la más elemental forma y organización que hoy día tienen los seres unicelulares más sencillos, como la "Amoeba proteus", por ejemplo, que puede considerarse como la unidad primordial de protoplasma, inicio de la vida animal.

¿Vida animal? ¿Lo dejamos solamente en "vida"? ¿Y cuándo empezó la vida? Veamos: la Tierra puede tener de cuatro mil a cinco mil millones de años y la vida, nuestra "burbuja", alrededor de mil quinientos, teniendo que recorrer, hasta convertirse en el perfeccionadísimo ser que es el hombre, un largo camino evolutivo de otros mil millones, porque, como es sabido, el ser humano es el auténtico benjamín de la escala zoológica, podemos decir que apenas está aprendiendo a andar, con sus es-



Los trilobites son fósiles marinos antiquísimos. Era Primaria: cientos de millones de años de Historia...

casos setenta y cinco millones de años de existencia.

Existencia de la que los primeros testigos que tenemos son precisamente los fósiles marinos. A partir de ellos, la vida se iría complicando hasta alcanzar el sofisticado mecanismo que es el pez, pasando antes por los elementales seres marinos que son las algas, los artrópodos, los braquiópodos, las esponjas, los celentéreos, los gusanos, los moluscos... hasta que a ese pez, sin duda un pez atrevido, osado, la mar se le hizo angosta y sintió la necesidad de conquistar un nuevo espacio: la tierra firme; pero esta historia habrá que dejarla para otro día...

Para que los capítulos de la evolución se fuesen escribiendo, tendrían que sucederse muchos millones de años y muchas aventuras geológicas de las que nosotros apenas tenemos datos en el incompleto archivo del discurrir de la vida. Nos faltan los datos originales. Hay un largo y primigenio periodo, el Precámbrico, del que apenas quedan vestigios fosilizados de nuestro linaje marino; quizá se deba a que los primeros pobladores de la mar fuesen exce-

sivamente blandos para poder petrificarse y conservarse hasta nuestros días o quizá es que en aquellas épocas andaba el planeta Tierra demasiado revuelto, como sin comprenderse a sí mismo, y en medio de aquel caos cosmológico sería difícil que nada se perpetuase. Entonces se produjo la formación de los mares, de la atmósfera y de los continentes, pero éstos andaban como locos, a la deriva en la mar, ahora casándose las Américas del Norte con la Eurasia para formar el vetusto supercontinente que los geólogos llaman Laurasia, y divorciándose a renglón seguido —un renglón naturalmente millonario en milenios— para vivir separados por el viejo océano de Thethys.

En fin, sea como sea, lo cierto es que en el Precámbrico se realizó el milagro de la vida, y que de ésta sólo queda el testigo de unas algas marinas incluidas en ciertas rocas silíceas de Inglaterra, Escocia y EE. UU., pero pocos vestigios más nos han quedado de esta tumultuosa era de violencias telúricas, puede que cósmicas incluso.

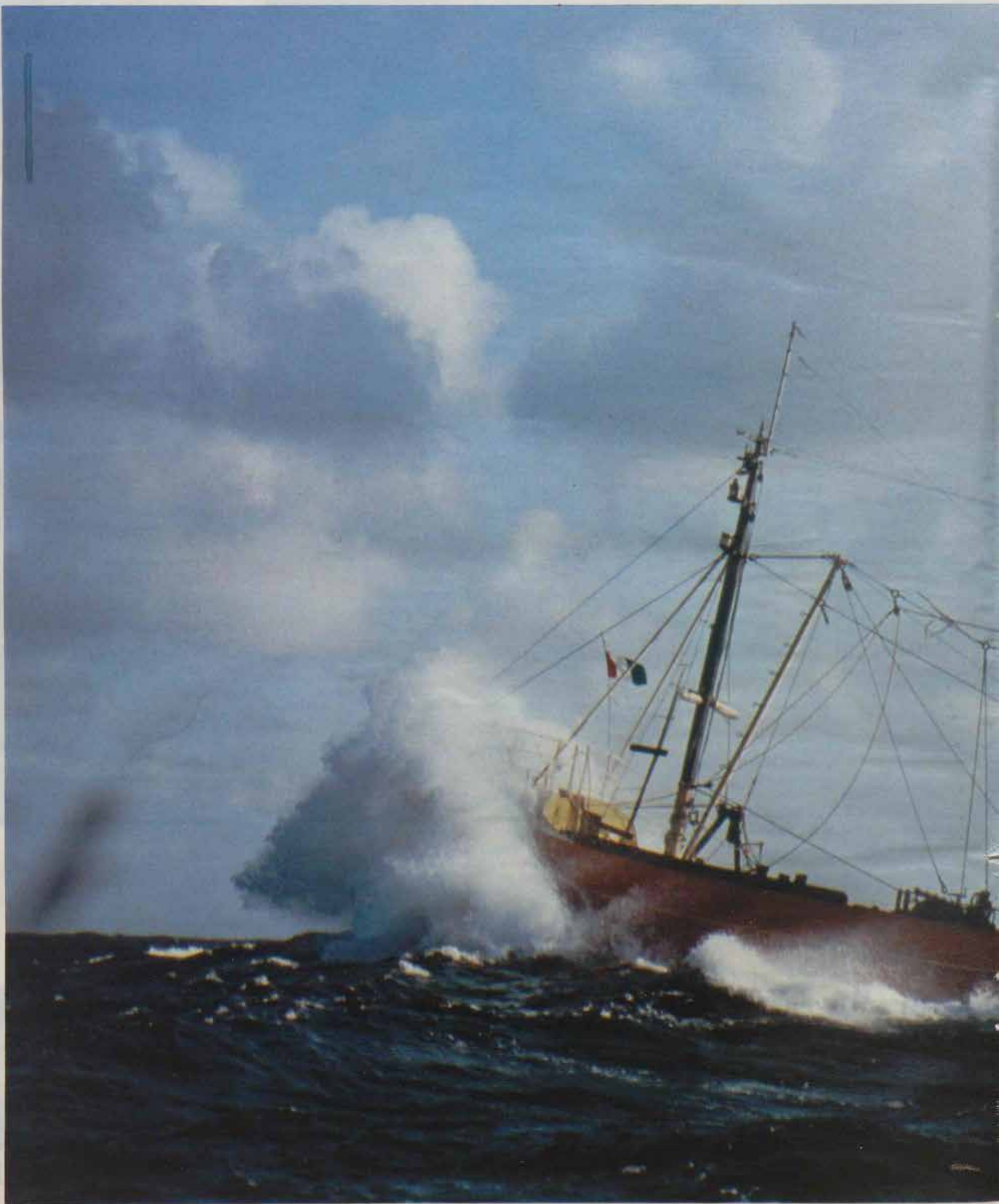
Sería el periodo Cámbrico —hace seiscientos millones de años— el que provee de fósiles

abundantes a la historia de nuestro marino ayer. Aparecen en profusión los erizos de mar, las estrellas, los gusanos y principalmente los braquiópodos, cuyo caparazón calcáreo permite que se conserven fidedignamente hasta nuestros días sus conchas rellenas de material pétreo. Después aparecerán, en el Cámbrico superior, los primeros moluscos, precisamente los bivalvos, muy similares a nuestras actuales almejas, ostras y berberechos, parecido que llevó a los antiguos filósofos a pensar en una fuerza generadora de la vida que la situarían, como todo aquello que cuesta explicar, en la "intimidad de la materia". Al comparar las reliquias cámbricas con los actuales animales marinos, argumentaron nuestros sabios que el origen de la vida se hallaba en una cárcel subterránea, la mar confinada en las entrañas de la Tierra, donde después de tantos años de cautiverio terminarían sus moradores convirtiéndose en piedras, hipótesis que sin duda alguna tiene, a falta de rigor científico, poesía, poesía que quizá constituya la única fórmula posible para justificar todo aquello que sobrecoge el alma.

¿Y qué más pudo haber sobrecogido al ser humano que el imparable correr del tiempo? El tiempo medido en un disparatado reloj cuyo tic-tac se puso en marcha en la misteriosa mar del pan nuestro de cada día. ■ JOSE CURT, texto y fotos.



Un "Diplomistes" fósil, procedente de EE. UU. Una reliquia de otros tiempos.



PESCA DE ARRASTRE EN EL MAR DEL NORTE

Fotografías de B. ALEXANDER

El puerto inglés de Grimsby, condado de Humberland, y situado en la desembocadura del río Humber, había sido uno de los principales puertos pesqueros del Atlántico, pero ahora se está convirtiendo en un cementerio de los barcos que habían ido a pescar a aguas lejanas. La guerra del bacalao y el límite islandés de 200 millas han convertido en inútiles a los grandes pesqueros. El futuro de la pesca en Grimsby está ahora en los pequeños barcos de pesca de arrastre.

El presente reportaje narra una salida a pescar de dos pequeños barcos, las tormentas, los peligros, la pesca y la vuelta a casa para vender el pescado. Estos barcos utilizan una nueva técnica de arrastre en la que la red es arrastrada a la vez por los dos barcos. Los sistemas de radar y sonar, así como la radio, han facilitado mucho la labor de la pesca, pero lo más importante sigue siendo el conocimiento del mar por parte del patrón de la embarcación. El mar del Norte tiene abundantes y poco profundos bancos de arena, frecuentes tormentas, y el pescado no está en lugares fijos. Las decisiones, muchas veces intuitivas, del patrón del barco pueden hacer triunfar o fracasar una salida al mar. Cuando se encuentra un banco de pescado, el trabajo no se interrumpe ni por la noche, parando tan sólo cuando el tiempo impide seguir trabajando por hacer demasiado peligrosa la permanencia de los marineros en cubierta. Las salidas acostumbran a ser de unas dos semanas, y la cantidad de pesca capturada muy variable. En la actualidad hay que tener bastante suerte para que una salida sea realmente rentable. El precio del pescado fresco en Inglaterra, si bien es elevado, difícilmente cubre los gastos de mantenimiento de un buque y su tripulación. Por otra parte están las importaciones de pescado congelado a unos precios artificialmente bajos. Hay barcos de pesca que permanecen dos semanas trabajando en alta mar, y vuelven a casa sabiendo que durante todos aquellos días no se ha ganado nada a pesar de las capturas efectuadas. Hay propietarios de flotillas de 20 barcos, de los que sólo saquen beneficio de uno o dos.

A pesar de los peligros del mar y de las dificultades para obtener un beneficio de su trabajo, los hombres de Grimsby siguen soñando en la era de los grandes barcos y de los viajes hacia pescas fabulosas.

El muelle norte del puerto de Grimsby es ahora un cementerio donde yacen los cascos de los barcos que antiguamente se

(Signe)





PESCA DE ARRASTRE EN EL MAR DEL NORTE

dedicaban a la pesca de arrastre en aguas lejanas. Grandes nombres como "Lord Jellicoe", "Osako" y "Ogano", aún no han desaparecido, pero se han vuelto completamente inservibles debido a la "guerra del bacalao" y al límite islandés de 200 millas de aguas territoriales. El incierto futuro de la flota pesquera de Grimsby parece estar ligado a barcos más pequeños para pescar en aguas cercanas, y a hombres como Roger Younger, patrón de uno de los pocos barcos llamados "Pair Trawlers", que aún pescan con fortuna partiendo del puerto de Grimsby. El nombre de estos barcos de pesca de arrastre se debe a que siempre van por parejas.

Subí al barco "Green Valley" a las dos de una húmeda y fría mañana de invierno. Salimos inmediatamente del puerto para aprovechar la marea. Roger había decidido tentar a la suerte jugando con los fluctuantes precios del mercado, e intentar pescar una especie de bacalao pequeño que ellos llaman "verdes", a unas cincuenta millas de la costa danesa, para lo cual teníamos que realizar unas veinticuatro horas de viaje a "todo vapor". Cuando hubimos salido del estuario del río Humber, Roger decidió el rumbo a tomar, debido a que soplabá un viento del Nordeste de fuerza seis a siete, conocido por los pescadores como "viento del hambre", ya que creen que aleja al pescado hacia la superficie y no se introduce en las redes de arrastre.

El resto de la tripulación se retiró, y Roger hizo la primera guardia en el puente, rodeado de instrumental electrónico valorado en unas 30.000 libras.

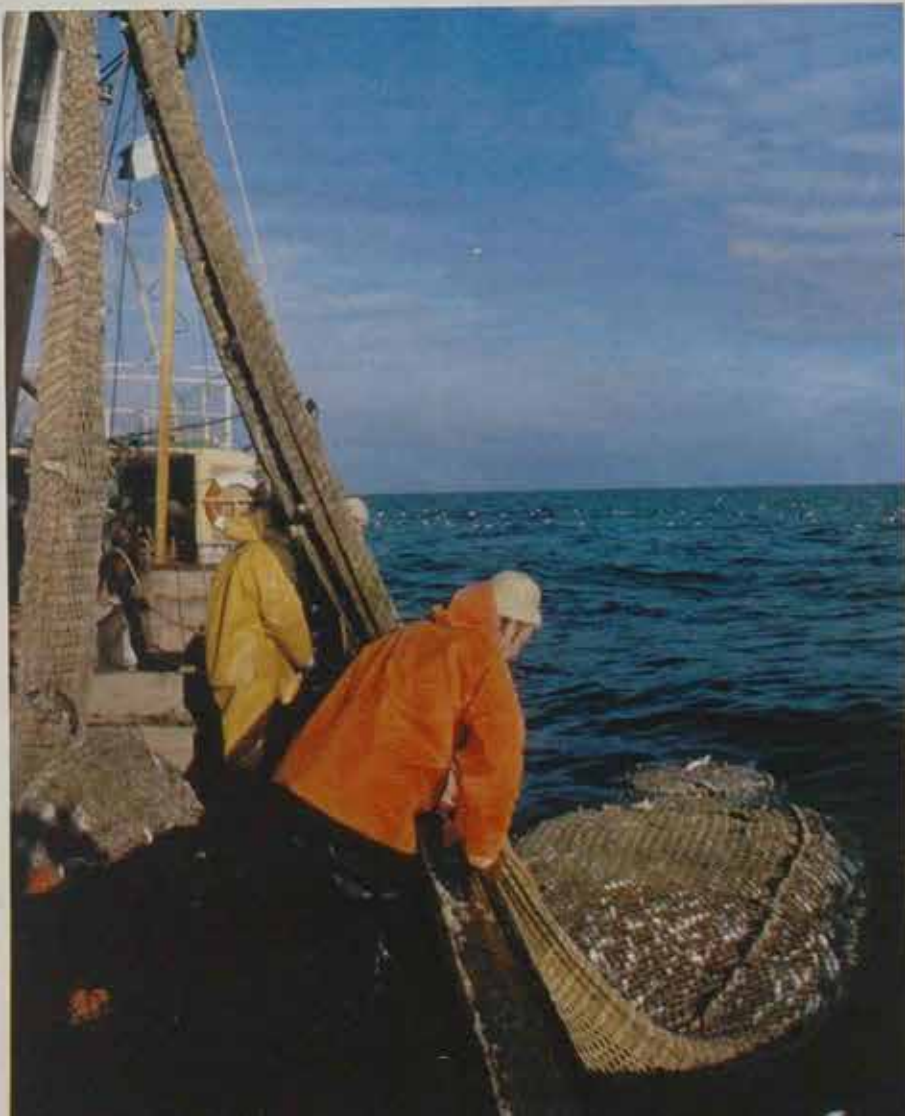
Roger empezó a salir a pescar a los dieciséis años. Se cansó, pero perseveró. A las cuarenta y ocho horas de haber conseguido su título de patrón de barco, a los veintiún años recién cumplidos, ya mandó el "Lord Jellicoe", un barco de 200 pies con una tripulación de 21 hombres que pescaba en las lejanas aguas de Islandia.

Cuando a principios de los 70 llegó la "guerra del bacalao", Roger presenció cómo la flota de aguas lejanas debía ceder el terreno a las embarcaciones preparadas para pescar en lugares más cercanos. Compró el 50 por 100 del barco "Green Valley", un barco de madera de 70 pies, y empezó a pescar al arrastre por parejas, técnica de pesca inventada por los daneses durante los años 60. La pesca se realiza con dos barcos, navegando en paralelo y arrastrando cada uno un extremo de la misma red. Roger acostumbra a pescar con Albert Waddy, patrón del "Athabasca". Sería difícil encontrar dos caracteres más diferenciados: mientras Roger es muy introvertido, Albert es jovial y extrovertido, pero dicen que trabajan bien juntos.

A la mañana siguiente, el viento era más fuerte y había aumentado el oleaje. A veces el "Athabasca" desaparecía completamente en medio del oleaje, mientras nosotros seguimos nuestro rumbo con el puente barrido por las olas. Empezamos a marearnos, incluidos los veteranos miembros de la tripulación.

Alrededor de medianoche llegamos a los bancos de pesca. No había indicios de que el oleaje fuera a amainar, y Roger tomó la decisión de dirigirse al puerto de Esberg, al que llegamos al mediodía siguiente. Roger y Albert inspeccionaron sus buques y encontraron que la tormenta había dañado el "Green Valley". Uno de los depósitos de reserva de combustible estaba agujereado, mientras que el "Atha-

(Pasa a la pág. 39)



basca" tenía daños en el armazón producidos por una ola. Roger llamó a su agente danés y al cabo de una hora empezaron los trabajos de reparación.

A las seis de la tarde, el servicio meteorológico predijo unos vientos del Noroeste de fuerza nueve a diez, y todos dimos gracias a la decisión de Roger de habernos refugiado en un puerto.

Los trabajos de reparación acabaron justamente cuando el servicio meteorológico del mediodía anunció vientos de fuerza seis a siete. Repostamos combustible y salimos en busca de los bancos de pesca. Al cabo de doce horas fondeamos en Helgoland, una isla de la costa alemana. El mar estaba más calmado y descansamos un rato.

A las cuatro de la mañana, una campaña llamó a la tripulación para empezar a trabajar. Una rápida taza de té, y todos a cubierta para lanzar las redes por primera vez.

Lanzamos delicadamente la red por la borda mientras el "Athabasca" se aproximaba a nosotros para recoger su correspondiente extremo de la red. Se hicieron las comprobaciones de última hora y ambas embarcaciones soltaron el pesado cable de acero que sujeta la red para empezar a pescar.

Roger conoce el lecho del mar del Norte y los bancos de pesca como la palma de su mano, y lleva un preciso registro de todas las salidas que ha efectuado. La dirección que tome el barco puede decidir el éxito o el fracaso de cada lanzada de red.

Nosotros estábamos remolcando la red en una zona que durante bastantes años dio unas capturas importantes de bacalao pequeño. Roger miraba continuamente a la pantalla de su sonar, a la vez que comprobaba la tensión de los cables que arrastraban la red, ya que el peso del pescado puede ocasionar serias averías, muy caras de reparar.

Tuvimos un hermoso y calmado día, con vientos del Suroeste que fueron buenos para la pesca. Roger y Albert estaban atentos a la radio, ya que cada cambio en el rumbo debía ser decidido con mucha anticipación. Al cabo de cuatro horas y media de arrastrar la red, los patronos decidieron "tirar". El "Athabasca" se fue acercando a nosotros a medida que se iba tirando de la red hacia la superficie. Las dos tripulaciones estaban expectantes en cubierta para ver el resultado de la pesca. Cuando la red salió a la superficie, Roger exclamó: "No está mal". Le dijo a Albert por la radio que la captura había sido buena. Al cabo de quince minutos, unas 7.000 libras de pescado estaban en cubierta del barco.

Las condiciones de pesca eran todavía buenas, y no había tiempo que perder para aprovecharlas. Comimos un poco y volvimos rápidamente a cubierta para lanzar de nuevo las redes. Durante tres días pescamos sin interrupción día y noche. Roger solamente dejó el puente para echar ligeras cabezaditas. Al final de estos días, el esfuerzo se reflejaba claramente en nuestras caras.

En nuestro séptimo día desde que salimos de puerto, que era nuestro cuarto día pescando, volvió el mal tiempo. El viento del Suroeste llegó a fuerza ocho. Pescábamos en unas condiciones que se deterioraban rápidamente. El barco cada vez se movía más, y los miembros de la tripulación que estaban en cubierta quedaban completamente mojados. Roger decidió parar de pescar, y cuando el "Athabasca" estaba recogiendo sus redes, un miembro

(Sigue en la pág. siguiente)

de su tripulación perdió el equilibrio y a punto estuvo de caer al agua.

Con las redes y aparejos firmemente atados en cubierta, nos fuimos escapando de las tormentas y dirigiéndonos hacia aguas más profundas. Al cabo de dieciocho horas de viaje, llegamos a uno de los bancos de pesca favoritos de Roger. El viento estaba ya a una fuerza seis y decidimos echar las redes. Durante dos días pescamos sin interrupción, pero con escaso éxito. Además, varias averías mecánicas imprevistas nos obligaron a dejar la pesca.

Al décimo día de nuestra salida del puerto, el viento tenía una fuerza de nueve a diez, y otra vez tuvimos que abandonar la pesca y capear el temporal.

La tripulación tenía la moral muy baja. Hacía diez días que estábamos en el mar y teníamos muy poco pescado a bordo. No solamente los patronos y propietarios de los barcos pierden dinero cuando las capturas son malas, sino también la tripulación, ya que ellos cobran un porcentaje de las capturas efectuadas. Hoy en día no es raro que después de dos semanas de trabajo, los marineros echen cuentas y vean que después de tanto trabajo y tantos peligros no han ganado absolutamente nada.

Por las noticias de la noche oímos que dos barcos habían desaparecido en la tormenta, y las caras de la tripulación se volvieron hoscas y sombrías. La comunidad pesquera de Grimsby se comporta como una gran familia, a pesar de la fiera competencia que imponen las leyes del mercado. Cuando se pierden vidas, todo el pueblo se siente afectado.

Al día siguiente, los ánimos se alegraron, cuando con un tiempo mejor logramos una buena captura de bacalao. Pero los problemas mecánicos seguían acosándonos. Pescamos sin interrupción durante cuarenta y ocho horas, y en nuestro treceavo día de pesca, otra vez un viento de fuerza ocho nos obligó a suspender las capturas.

Roger decidió volver a puerto. Por radio le dijo a su agente la hora prevista en que efectuaríamos nuestra entrada en el puerto, para que preparara la subasta de la mañana siguiente. El agente contó por la radio una retahíla de pescas desastrosas de otros barcos. Después de todo, nuestras capturas no nos parecían tan mal, aunque sí lo era el precio en el mercado.

A las nueve de la noche entramos en el estuario del Humber, y a la una de la noche empezaron a desembarcar el pescado. Los descargadores tienen que ser pagados también por el barco.

A las 7.30 de la mañana, el muelle estaba lleno de comerciantes en pescado, vestidos de blanco, que inspeccionaban el pescado. Las capturas efectuadas por el "Green Valley" ascendieron a 6.500 libras, de las cuales había que deducir los gastos del viaje (solamente el combustible ya costó 1.400 libras). Así, pues, había que repartir 1.124 libras entre los cinco miembros de la tripulación. No es mucho, considerando el trabajo duro y los peligros que corrimos. Pero a pesar de todo estaban alegres. Eran los que más habían pescado, y no habían perdido dinero. Hablé más tarde con el propietario de siete barcos de arrastre: durante 1980, solamente uno de ellos había obtenido beneficios.

En todo el puerto de Grimsby se oyen las mismas historias, y todos los pescadores se lamentan mientras Inglaterra está importando pescado para venderlo a precios artificialmente bajos en los mercados... ■ © ASPECT-FIROFOTO.



APERTURA DE LA CAMPAÑA MARISQUERA

Se abrió la campaña marisquera en las Rías Bajas gallegas, retrasada aquélla por las restricciones que sufrieron recientemente las ventas del mejillón.

En lo que afecta a la ría de Vigo, que el primer día de apertura de la veda participaron unas diez mil personas entre los mariscadores de a pie y a flote, estaba condicionado que cada mariscador pudiese recoger 32 kilos de almeja rubia, 22 de almeja blanca babosa, tres kilos de almeja fina y 25 kilos de berberecho —"Cardium edule"—, pero la verdad es que solamente se capturó almeja babosa y berberecho el día de la apertura de veda.

El 80 por 100 de los mariscadores trabajaron en las dos riberas claves de la ría, que son las de Redondela y Meira. En esta última playa se echaron a la mar 3.300 personas, que capturaron 10.000 kilos de berberecho. Una sola mariscadora a pie pudo coger fácilmente en una sola hora los 25 kilogramos de berberecho permitidos, lo que supuso una utilidad de 2.500 pesetas.

En la isla de Arosa, la ausencia de compradores y los bajos precios fueron notas características de este primer día de campaña marisquera. Son 11 las cofradías arosanas que participan en la campaña y, según los mariscadores de Carril, el retraso de la apertura de la veda ha provocado cierta mortandad en los lechos de berberecho, notándose que la producción es inferior a otros años, aunque de calidad superior.

Los precios del berberecho oscilaron en esta ría de 3.000 a 3.900 pesetas los 50 kilos, que es el 50 por 100 más bajo que en anualidades anteriores: la almeja fina se cotizó a 1.350 pesetas y a 657 la babosa, que fueron absorbidas en su mayor parte por el sector conservero.

Al no llegar a tiempo y conocimiento de los mariscadores la fecha de la apertura de la veda, fue causa de ausencias de mariscadores, por ejemplo en el pueblo de El Grove. Se espera, pues, que en la ría de Arosa se intensifique en días posteriores el número de mariscadores. ■

Pontevedra

CONSTITUIDA LA FEDERACION DE COFRADIAS DE PESCADORES

PONTEVEDRA.—Se constituyó en esta ciudad la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Pontevedra, bajo la presidencia de don Alfredo Rodríguez Padín.

Al solemne acto asistieron el director general de Ordenación Pesquera, don Gonzalo Vázquez; director del Instituto Social de la Marina, don Jesús Guillermo Rodríguez Gil; coselleiro de Pesca de la Xunta, subdirector general de Ordenación Pesquera, comandantes de Marina de Vigo y Villagarcía, así como representantes de las 22 cofradías y de la provincia y autoridades locales.

Con la creación de la Federación de Cofradías de Pescadores de Pontevedra se ultima, en toda España, la constitución de estas entidades. ■

La Guardia

SUBVENCION A ARMADORES

PONTEVEDRA.—Una subvención por valor de 8.850.000 pesetas se entregó en la Federación de Cofradías de Pescadores de Pontevedra, a 57 armadores del Puerto de La Guardia.

Dicho acto estuvo presidido por el director del Instituto Social de la Marina, don Jesús Guillermo Rodríguez Gil, y el director general de Ordenación Pesquera, don Gonzalo Vázquez, y asistieron las autoridades marítimas de la provincia. ■



EMBARRANCADOS.—Un mercante y un remolcador, ambos de bandera panameña, quedaron embarrancados cerca de la playa de Bascuas, en Sango (Pontevedra).

CONSERVAS GALLEGAS PARA LIBIA

VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra).—El buque griego "Jade" llegó a este puerto, donde cargó 800 toneladas de conservas de pescado envasadas en Galicia.

Estas conservas gallegas están destinadas a Libia y se trata de una operación normal, aunque toma una importancia superior en una época en que las conservas españolas tienen dificultades para viajar a otros países. ■



Villanueva de Arosa

PRIMERA PIEDRA DE LA CASA DEL PESCADOR

VILLANUEVA DE AROSA.—En esta bella localidad marítima se llevó a cabo recientemente el acto de colocación de la primera piedra de lo que será la Casa del Pescador. Asistió al mismo el representante de la Federación Nacional de Cofradías, señor Muñoz Guardado.

La Cofradía de Pescadores de Villanueva, La Pastoriza, espera con gran ilusión la construcción de su local social. ■

FABRICANTES DE CONSERVAS GESTIONAN CREDITO DE 3.000 MILLONES

LA CORUNA.—La Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia gestiona un crédito de tres mil millones de pesetas con la Administración central para paliar los efectos de las actuales acumulaciones de existencias, producidas por el boicot a los productos españoles enlatados, informó el diario "La Voz de Galicia".

Hasta el momento, al parecer no hay acuerdo en cuanto al interés del dinero —los conserveros consideran que no es favorable el ofrecido por la Administración—, ni sobre los períodos de carencia. Tampoco hay acuerdo sobre algunas cantidades a fondo perdido.

Fuentes próximas a la Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia manifestaron, no obstante, que el préstamo era muy necesario y que podría paliar en parte la actual crisis del sector.

Sobre la situación actual de las empresas del sector, el mismo periódico recogió unas declaraciones de Román Padín Montenegro, director gerente de una importante firma conservera de La Puebla del Caramiñal, en las que afirma que no es cierto que vayan a producirse cierres colectivos de fábricas, aunque la crisis en verdad afecta a la supervivencia del sector.

Según el señor Padín Montenegro, "no se puede aguantar mucho tiempo almacenando varios millones cada día sin que haya ventas. Todo depende del tiempo que las Cajas y los Bancos aguanten la situación".

El directivo de La Puebla del Caramiñal insiste en que las conservas han sido injustamente involucradas en el tema de la colza. "Nosotros utilizamos —dice— aceite de calidad que, además, viene consignado por la Comisaría de Abastecimientos y Transportes".

LA C. E. P. Y. M. E., CONTRA EL BOICOT

Por su parte, la CEPYME ha iniciado acciones ante organismos internacionales europeos para sensibilizar a empresarios europeos y organismos internacionales sobre la injusticia

(Sigue en la pág. 42.)



CASA DEL MAR DE CORCUBION.—Fachada de la Casa del Mar de Corcubión, del Instituto Social de la Marina, que recientemente ha sido puesta en funcionamiento. (Foto: FUENTES.)

(Viene de la página 41.)

que supone la adopción de medidas contra las conservas españolas.

Considera que no existe razón objetiva para ello cuando no hay ningún organismo sanitario nacional o internacional que haya emitido dictamen en contra de la supuesta peligrosidad de nuestros productos.

El comité ejecutivo de CEPYME, en una reciente reunión, trató de los problemas del sector de las industrias conserveras y la gravísima situación en que se encuentran tras las medidas adoptadas por Francia, Italia, Suiza y Suecia, de

auténtico boicot a los productos enlatados españoles, así como a nuestros aceites.

CEPYME se solidariza con ellas y hace una llamada a los consumidores españoles en orden a replicar, como se merece, a tal campaña rogando se inhiban de adquirir productos de los países que actúen indiscriminadamente y con evidentes fines de competencia desleal. ■

El Ferrol

CONCENTRACION DE PESQUEROS GALLEGOS PARA PEDIR LA SUPRESION DE LA VOLANTA

EL FERROL—Medio centenar de embarcaciones de alrededor de cincuenta toneladas de registro, dedicadas a la captura de merluza mediante el uso de artes de anzuelo, con base en Cariño, Aguiño, Ribeira, Muxía, Fisterra y Cerniñas, se concentraron el 25 de noviembre en la dársena ferrolana, para reivindicar el cumplimiento de la ley que regula la pesca con volanta y, en última instancia, la supresión de esta arte.

El comandante militar de Marina, capitán de navío Enrique Pérez Linos, propuso un plan progresivo para la desaparición paulatina de la volanta mediante incentivos para la transformación. Algunas estimaciones de los promotores de la demostración de protesta llegaron a evaluar en cien millones de pesetas las pérdidas derivadas de la inactividad de la flota y aseguraron que no moverían sus barcos hasta que se hallase una solución al conflicto.

Los hechos no son otra cosa que una nueva edición del viejo conflicto entre "pincheiros", pesqueros que faenan con palangres de anzuelos y "volanteiros" que faenan con red. En estos momentos puede decirse que en la zona Norte de Galicia faenan a la volanta Cedeira sobre todo, y en menor medida Celeiro y Burela, mientras que el resto ha ido transformando las artes para dedicarse únicamente al pincho. Aunque la ley quiere conciliar ambas especialidades de pesca, la realidad ha demostrado que tal maridaje es imposible. Es rara la temporada que no se producen enfrentamientos entre unos y otros pesqueros, o lo que es lo mismo, entre los pesqueros de Cariño, "pincheiros" desde hace muchos años, y los cedeireses. A juicio de los primeros, la volanta esquilma los caladeros, mientras que el pincho permite la regeneración de la merluza, principal especie capturada, por tratarse de un arte netamente selectivo.

Los enfrentamientos llegaron en alguna ocasión al abordaje y a la agresión física. Pasa de la docena el número de consejos de guerra celebrados años pasados para juzgar algunas de estas agresiones.

"HAY QUE IR A LA RESERVA DE ZONAS"

"La reglamentación del 69 pretendía poner orden entre los dos sectores, pero los doce años que siguieron, debido a los problemas sociales, demostraron que había que ser tolerantes, y que el nuevo ordenamiento legal no se cumplió en toda su extensión. Yo he pedido a la Dirección General una solución, como ya había hecho mi antecesor en este cargo en marzo pasado". A juicio del comentarista, la gran mayoría de las volantas utilizadas en este momento son ilegales.

Pérez Linos propuso en esta ocasión a la Dirección General un programa tendente a la supresión progresiva de la volanta, con indemnizaciones a los afectados. A los "pincheiros" les pareció bien asumible por ellos.

Los puntos de la referida propuesta son:

Modificación y reforma del reglamento de la volanta, reserva de zonas para cada una de las artes, progresiva supresión total de la volanta con indemnizaciones a los afectados, aplicación estricta de la ley.

"En estos momentos —concluyó Pérez Linos—, y con la actual reglamentación, el segundo de los puntos que yo propongo puede implantarse de inmediato. Repartiendo los caladeros, empezaríamos a resolver el problema". ■

LA CONFLICTIVA VOLANTA

Se entiende por volanta un arte selectivo de pesca de forma rectangular, incluido entre los tipos fijos o los de deriva, como los trasmallos, sardinales, etcétera, que cuando es fijo se cala a fondo, sujetándose en él con rezones o piedras unidas a la relinga inferior, y en la superior, con boyarines que al mismo tiempo ayudan a indicar su posición", señala la Orden ministerial de abril de 1969 que regula la pesca con volanta.

La reglamentación añade que "cuando las embarcaciones sean despachadas para el ejercicio de la pesca con esta clase de arte, se hará constar en el rol dicha circunstancia. La pesca con este arte podrá ejercerse durante todo el año. No obstante, la Dirección General podría establecer limitaciones en el ejercicio de la misma: vedas temporales y vedas de determinadas zonas dentro o fuera de las aguas jurisdiccionales, en este último caso, de acuerdo con los convenios internacionales".

Advierte también que "las volantas podrán fabricarse en cualquier material de los usados corrientemente, pero si se emplean fibras sintéticas, la unión del paño con las relingas y la superior de éstas con los flotadores deberá hacerse con hilos de fibras naturales sin entintar. Sus dimensiones serán potestativas, no pudiendo ser su longitud superior a 2.000 metros y su altura a 10 metros. Cada embarcación autorizada para esta clase de pesca podrá llevar a bordo solamente un arte, cuya longitud no excederá de dos mil metros, que en ningún caso no podrá tener más de un palo".

En la disposición transitoria de esta reglamentación, se añade que "a partir de la fecha de publicación de esta orden, las embarcaciones que deseen dedicarse a la pesca con artes de volantas deberán demostrar de forma fehaciente ante las autoridades de Marina que se han dedicado a esta clase de pesca con anterioridad a la mencionada fecha, sin cuyo requisito no podrán ser despachadas".

La volanta ha de ir unida con fibra orgánica porque en caso de perderse, como puede ocurrir frecuentemente, pudrirían estas fibras y el paño iría al fondo. Si es fibra sintética y el arte se pierde, pesca ininterrumpidamente, "mata pescado seguido", como dicen los pescadores.

Las denuncias presentadas contra la volanta son: por no utilizar fibra orgánica, por ser de mayor longitud a la reglamentada, por utilizar paño con mallaje ilegal o por dejarlas en la mar más de veinticuatro horas, como señala el mismo ordenamiento. ■

NAUFRAGA EL "CESAR VIEIRA"

SAN SEBASTIAN.—El barco "César Vieira", con base en el puerto de Vigo, naufragó al producirse fuego a bordo cuando navegaba a 40° 10' Norte y 10° 22' Oeste, el día 6 de noviembre.

Los marineros fueron recogidos por el mercante "Bordatxo", de bandera libanesa, que navegaba hacia La Coruña. ■



ALMEJA DE TRES KILOS.—Una almeja de concha blanca de 3,2 kilos de peso fue recogida en la ría de Vigo en una operación de dragado. La almeja, de 53 centímetros de largo, llamó la atención del público y fue trasladada a un bar de Pontecasuras, donde fue vista por numerosas personas y fotografiada por informadores gráficos de distintos medios. La almeja —dicen los expertos— tiene unos veintiocho años, según se deduce del número de capas que presenta su concha.

El Ferrol (La Coruña) BOTADURA DE GUARDACOSTA ARGENTINO

En el astillero Bazán, de El Ferrol (España) se realizó la ceremonia de botadura y bautismo del guardacosta PNA "Mantilla", destinado a la Prefectura Naval Argentina.

El acto contó con la presencia de funcionarios de la representación argentina en España, del prefecto nacional naval, contraalmirante José A. Suppich; del prefecto general, José Lobato; altas autoridades de la Armada española y miembros de la comisión de la PNA en esa ciudad. La señora Nelly Beatriz Speroni de Suppich fue la madrina del



Botadura del "Mantilla"

buque, que lleva el nombre del doctor Manuel Florencio Mantilla, diputado nacional que propició la promulgación de la Ley 3.445, sancionada en 1896, propulsora del nacimiento de la PNA.

Este buque cumple misiones de vigilancia y apoyo de la actividad marítima y pesquera y está dotado para patrullar en campañas de gran autonomía, en condiciones de mar adversas. Su estabilidad es satisfactoria en cualquier condición de carga. Cuenta con instalaciones para el transporte, guarda y asistencia mecánica, de un helicóptero tipo "Alouette 3" y con un sofisticado equipo de aletas auto-arranzantes para facilitar su despegue y aterrizaje.

Las características principales van desde una eslora de 67 metros a una manga de 10,50 metros. Su desplazamiento a plena carga es de 900 toneladas; velocidad máxima, 21,5 nudos; autonomía, 5.000 millas; potencia propulsora, 7.500 CV., y una dotación de 33 hombres.

EN HOLANDA

Idéntica ceremonia se llevó a cabo en el puerto de Gorinchen, Holanda, donde se botaron dos modernas embarcaciones destinadas al Servicio de Practicaje y Pilotaje de la Prefectura Naval.

Su gran versatilidad para el rápido y ágil desplazamiento en puertos y radas cubrirá las necesidades en el litoral marítimo y son las primeras de un lote encargado por licitación al astillero holandés Damen. ■

LANCHA DE VIGILANCIA FISCAL

EL FERROL.—Han sido realizadas las pruebas oficiales de mar con la lancha de vigilancia fiscal número 178, segunda de una serie de cuatro que Bazán de El Ferrol construye para el Gobierno español.

Las pruebas han resultado satisfactorias y la entrega del buque a la Subsecretaría de la Marina Mercante se efectuará en fecha próxima. ■

CARGUEROS PARA YUGOSLAVIA

EL FERROL.—Una naviera estatal yugoslava ha formalizado la compra de dos buques cargueros, tipo "Carthago", de 15.000 toneladas cada uno, que aún permanecen en El Ferrol por no haberse hecho cargo de ellos la Naviera Marítima de Arosa, por encargo de la cual han sido contruidos.

Al parecer, la citada naviera española no pudo hacerse con los barcos por falta de financiación, razón por la cual se llevó a cabo su venta a Yugoslavia. La naviera compradora exigió una leve transformación en los buques, que consiste en cambiar las dos grúas de 10 toneladas por otras dos de 25, trabajos que se realizan actualmente.

Estos dos buques habían sido botados en la factoría ferrolana de Bazán, en julio de 1979 y febrero de 1980. ■

AUMENTARON LOS CREDITOS PARA GALICIA

MADRID.—Con motivo de las recientes jornadas de estudios que el Crédito Social Pesquero celebró en Madrid, este organismo dio a conocer el balance de su Memoria con los datos del pasado año 1980.

En esta Memoria anual se aprecia el aumento que ha sufrido la cuenta de crédito global de Galicia, que, al final del pasado año, alcanzaba los 3.220,6 millones de pesetas, frente a los 3.150,6 millones que se registraron a finales de 1979, lo que supone un 70 por 100 de variación neta.

De este total, la cuenta de crédito en la provincia de La Coruña alcanzaba los 1.338,2 millones; la de Lugo, 277,77, y Pontevedra, los 1.604,7 millones de pesetas. La variación neta de estas tres provincias, también a 31 de diciembre del pasado año, suponía, por tanto, el 89,5 por 100 en La Coruña, el 5,2 en Lugo y el 24,7 en Pontevedra. ■

Lugo

POSIBLE CREACION DE FABRICAS DE ARTES DE PESCA

LUGO.—La situación del sector pesquero, restricciones de licencias en aguas comunitarias, aumento del aprovechamiento de las instalaciones de frío en Celeiro para congelar sardina y creación de fábricas de anzuelos y otras artes de pesca en la costa lucense fueron algunos de los importantes temas planteados al secretario general de Pesca, director y subdirector nacional del sector, así como al director del FROM, que visitaron los puertos de Celeiro, Burela y San Ciprián.

Ante la restricción del cupo de capturas en la zona 8 comunitaria, que corresponde a las costas francesas, armadores y marineros plantearon la posibilidad de ampliar el número de licencias para las zonas 6 y 7, que corresponden a Inglaterra e Irlanda, por tratarse de caladeros menos esquilados al precisar de barcos mayores y mejor equipados. En cuanto a las licencias comunitarias para túnidos, que no incluyen el pez espada y el "maraxo", Miguel Aldasoro y su séquito prometieron que tratarían de conseguir las para las especies citadas.

Se habló también de la posibilidad de congelar en las instalaciones de frío de Celeiro los excedentes de sardina y la idea fue vista con optimismo por los responsables del sector. En San Ciprián se habló de una mayor vigilancia de las mallas del arrastre, a fin de potenciar los caladeros nacionales. Se propuso igualmente acotar las zonas de actuación de los "pincheiros", para que no entren los arrastres, que "arrasan" los caladeros.

Por último, en cuanto a la posibilidad de montar en la zona fábricas de anzuelos, que actualmente se importan de Suecia, para absorber los excedentes de mano de obra, principalmente de rederas, la Secretaría de Pesca se comprometió a pagar los gastos de estancia en Suecia para la formación de técnicos. ■

FOZ SERA PUERTO-PILOTO

FOZ (Lugo).—El inspector general del FROM visitó recientemente las instalaciones de este puerto.

El objetivo de la visita fue mantener los contactos necesarios para la puesta en funcionamiento de un programa de actividades y subvenciones. Estos contactos son continuación de los habidos en la II Asamblea Nacional de Cofradías.

En este caso concreto, se pretende convertir el puerto de Foz como base de un programa piloto de ayuda y mantenimiento de las actividades pesqueras. En esta ocasión se orientaría primordialmente a la sardina. ■

Ribadeo

LLEGARON LOS NAUFRAGOS DEL "CAPON"

RIBADEO (Lugo).—Llegó al puerto de Mirasol, de nuestra villa, el motopesquero "Madre de Cristo", en que viajaban dieciséis tripulantes del también motopesquero "Capón", de Pasajes de San Pedro, Guipúzcoa, que se incendió y posteriormente se hundió, cuando faenaba en aguas del Gran Sol.

En el puerto ribadense se encontraban esperándole el ayudante militar de Marina, capitán y fuerzas de la Guardia Civil, delegado local de ISM, Benito García Espina; personal sanitario de guardia en la localidad y los armadores del buque siniestrado, así como familiares de los naufragos.

También se trasladó a esta localidad el delegado provincial del ISM, Antonio Nores Quesada.

Según parece, el buque siniestrado sufrió, y por causas todavía no concretadas, un pavoroso incendio.

Una vez dada la alarma, el motopesquero ribadense "Madre de Cristo", que se encontraba en las inmediaciones, acudió en auxilio del barco, logrando poner a salvo a sus diecisiete tripulantes, que no sufrieron daño personal alguno.

Posteriormente, cuando el barco siniestrado era remolcado hacia la Península, y aún en aguas comunitarias, debido a las vías de agua que se habían originado, se hundió.

Aparte de todas las facilidades puestas por los distintos organismos que intervinieron en la acción, cabe señalar las ofrecidas por el ISM, que consistieron en alojamiento de los naufragos y sus familiares, vestimenta y calzado, conferencias telefónicas y traslados a sus respectivos domicilios, ya que, a pesar de haber salvado sus vidas en el siniestro, perdieron todas las pertenencias.

Cuatro de los tripulantes eran guipuzcoanos y los restantes, de distintas localidades de las provincias de La Coruña y Pontevedra. ■

DRAGADO DE LA RIA Y PLAYA ARTIFICIAL

RIBADEO (Lugo).—El dragado de la ría y creación de una playa artificial en el lugar conocido por Os Bloques ha experimentado una gran aceleración en los trabajos.

Por un lado, la draga-chupón "Aridosa", en intensa actividad, proceden, una vez realizado el dragado en el puerto de Mirasol, al dragado de los canales de acceso, en los cuales se logrará un calado de —5 en los mayores bajamares. Al mismo tiempo, la draga deposita la arena procedente del dragado en el lugar en que se lleva a cabo la construcción de la playa artificial.

Por lo que a la playa respecta, las obras que se realizan son las del vertido y extensión de la arena procedente del dragado, 750 metros cúbicos diarios. Posteriormente, se construirán dos escolleras, la primera para la protección de la playa del oleaje procedente del Sur y la segunda para la creación de una terraza-playa.

De continuar a este ritmo ambas empresas, es probable que, en el primer trimestre del próximo año, estas dos viejas aspiraciones y necesidades ribadenses se vean totalmente solucionadas. ■

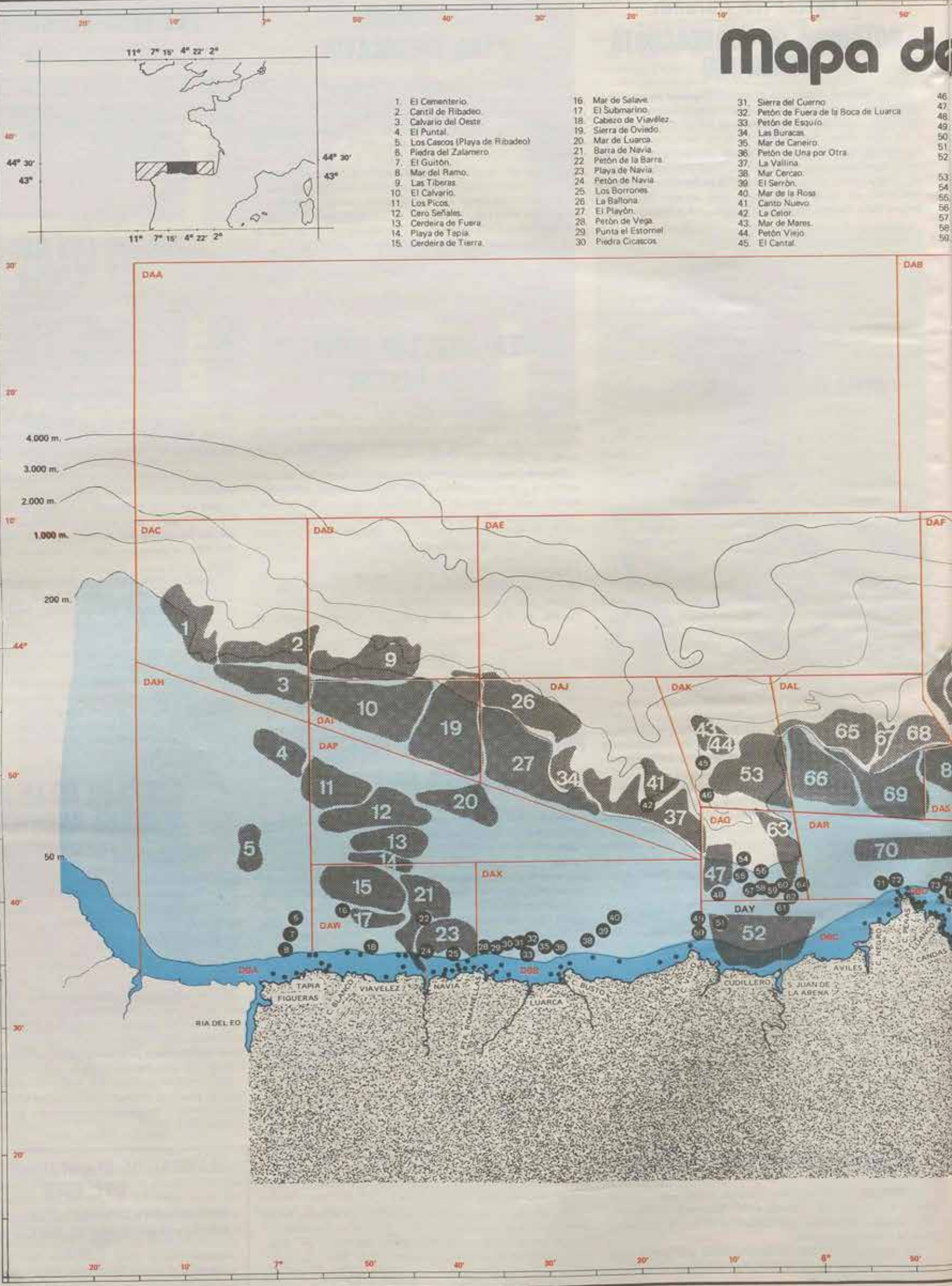
MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

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

Génova, 24

MADRID-4

Mapa de



Caladeros de Asturias

6. Canto Gabardina.
7. Canto San Pedro.
8. La Planera.
9. Cantil del Catalán.
10. Rochel del Palombo.
11. El Petón.
12. Playa de Cudillero
(Playa de Ramón el Carnicero).
13. Mar del Medio.
14. Tres Peñas.
15. El Calatrío.
16. El Cantorro al Revés.
17. El Rebeón.
18. Entre los Montes.
19. La Piedra (El Cantorro).

60. El Matorral.
61. El Petón.
62. El Riego.
63. La Maruca.
64. La Marona.
65. Ranón.
66. Playa de Avilés.
67. Las Flores (La Vikinga).
68. El Corburo.
69. Las Fanguinas (Mar de Peñas).
70. El Callejón.
71. Las Borrionadas.
72. Piedra la Herbosa.
73. La Espadaña.
74. Somos Xungo.

75. Trabanco de Fuera.
76. Rochel del Dique.
77. La Pira San Sebastián.
78. Piedra la Vaca.
79. Cantil de la Mar.
80. La Carretera.
81. Las Yerbias.
82. La Gabiera de Fuera.
83. La Gabiera de Tierra.
84. La Felguera.
85. El Embarre.
86. Petón de la Escalera.
87. Petones del Nordeste.
88. Agudo de Fuera.
89. Agudo de Tierra.

90. La Estrella.
91. Pozo la Baca.
92. Cuesta Carrandi.
93. El Playón.
94. La Península.
95. La Baxura.
96. El Roble.
97. Canalón del Cabu.
98. La Moral.
99. Playa de Lastres.
100. El Canto de Lastres.
101. La Planera.
102. Los Pozos.
103. Mar de la Andarica.
104. El Cachucho.

105. La Playuca.
106. La Planera de Tierra.
107. El Resueto.
108. Los Reviros de Sabina.
109. Playa de Abascal.
110. Banco de Abascal.
111. Los Ojitos.
112. Playa de Llanes.
113. Cantil del Medio.
114. Cabezu la Manuela.
115. La Blancona.
116. El Patelo.
117. La Reguera.
118. Rochil de Deva.
119. El Trique (Santander).
120. Banco el Castro (Santander).



MAPA DE LOS CALADEROS DE PESCA DE ASTURIAS

Por encargo de la Consejería Regional de Comercio, Turismo y Pesca se ha elaborado el Mapa de Caladeros de Pesca de Asturias, trabajo realizado por el Centro Regional de Investigaciones Acuáticas de Asturias (CRINAS). Se trata de un estudio que han llevado a cabo Jesús Ángel Ortea Rato —actuando como director—, Jorge Alcázar Álvarez, José Francisco Carrasco Fidalgo, Eva María Liera González, Miguel Menéndez de la Hoz y Alberto Vizcaino Fernández.

El consejero regional de Comercio, Turismo y Pesca, Lorenzo Sarmiento, presentó en una reunión informativa en el domicilio social de la Consejería el Mapa de Caladeros de Pesca de Asturias. Dijo el consejero que es la primera vez que se realiza un estudio de esta índole no solamente en Asturias, sino en España, y manifestó que este trabajo constituía una aportación fundamental al planteamiento que hizo el ministro de Agricultura y Pesca en el acto de inauguración de la Asamblea de Cofradías de Pescadores, en el sentido de reordenar el caladero nacional "que no es propiedad exclusiva de una generación —dijo Lamo de Espinosa—, sino que es y pertenece a la pesca de hoy y a la de futuros pescadores españoles".

SE ESTUDIARON 300 CALADEROS

El Centro Regional de Investigaciones Acuáticas de Asturias ha venido trabajando desde su creación en dos aspectos fundamentales. Por una parte, en investigaciones puramente científicas que revierten en la sociedad. Ha funcionado como órgano asesor de la Consejería de Pesca, así como de las Cofradías de Pescadores de Asturias, y ha puesto de relieve que puede ser un intermediario objetivo entre las Cofradías y la Administración.

El mapa es una parte importante del libro "Recuerdos pesqueros de Asturias: artes y caladeros", que se encuentra en prensa. Así pues, no es más que un resumen de lo que se expone en el libro más detalladamente. Se han estudiado y situado caladeros asturianos, analizándose datos tales como la profundidad, el tipo de fondo, las artes con que se faena, las especies más frecuentadas en cada uno y otros aspectos. En este mapa resumen no se detallan todas las características, por razones de espacio, pero sí se sitúan todos y cada uno de esos 300 caladeros.

Lorenzo Sarmiento añadió que un requisito fundamental para llevar a cabo la planificación pesquera es el establecimiento de un banco de datos estadísticos en el que se puedan agrupar y unificar en unos pocos dígitos, a efectos de utilización estadística, datos tan dispares como los nombres de las especies, kilogramos que se pescan, caladero del que proceden, etc., en lo que ya se ha dado un primer paso al facilitar a la Cofradía de Avilés, que es la única que dispone de un ordenador necesario para este trabajo, un listado de nombres científicos y vulgares de las especies comerciales pescadas en aguas asturianas, con el fin de asignarles un código asimilable por el ordenador.

PARCELAR EL CANTABRICO ASTURIANO

"Pero sólo —continuó el consejero de Comercio, Turismo y Pesca— un estudio de las zonas de pesca por separado determinará cuáles son los caladeros más productivos, se puede dar una denominación asequible a las computadoras de esas zonas de pesca de las aguas asturianas, es decir, parcelando el Cantábrico asturiano a efectos estadísticos. Y esta es la innovación, la originalidad y la importancia de este mapa: la de tratarse de un paso que, a pesar de ser imprescindible en el camino hacia esa planificación del sector pesquero, aún no se había dado en ninguna de las regiones costeras de nuestro país. Esta parcelación se ha hecho teniendo en cuenta criterios tan determinantes y tan relacionados como pueden ser la profundidad, el tipo de fondo, el arte con que se faena o, como ocurre en los más cercanos a la costa, la concentración de carbonatos nutrientes procedentes de los aportes de los ríos o de las corrientes costeras y de ascenso. Esta es la razón de que la cuadrícula que se presenta no sea regular, sino que se vaya ajustando de la mejor forma posible a ese conjunto de características a considerar".

Respecto a si hay pesca suficiente en el Cantábrico asturiano para la flota de la región si se ordenase adecuadamente el sector y se prestase la atención debida a los caladeros, el señor Sarmiento manifestó:

"Estamos en condiciones de asegurar que sí. No haría falta que fuese nadie a la Comunidad Económica Europea. Y hay que tener en cuenta que Asturias tiene 5.000 familias que viven de la pesca".

Posteriormente, una representación del equipo de científicos que han elaborado el estudio viajó a Madrid con el fin de entregar un ejemplar del Mapa de Caladeros de Pesca de Asturias a los 250 patrones de pesca de toda España que asistían a la Asamblea de Cofradías de Pescadores. ■

NOMBRE Y NUMERO

1: El Cementerio. 2: Cantil de Ribadeo. 3: Calvario del Oeste. 4: El Puntal. 5: Los Cascos (playa de Ribadeo). 6: Piedra del Zalameo. 7: El Guitón. 8: Mar del Ramo. 9: Las Tiberas. 10: El Calvario. 11: Los Picos. 12: Cero Señales. 13: Cerdeira de Fuera. 14: Playa de Tapia. 15: Cerdeira de Tierra. 16: Mar de Salave. 17: El Submarino. 18: Cabeoz de Viavélez. 19: Sierra de Oviedo. 20: Mar de Lurca. 21: Barra de Navia. 22: Petón de la Barra. 23: Playa de Navia. 24: Petón El Playón. 25: Los Borriones. 26: La Ballona. 27: Vega. 28: Petón de Navia. 29: Punta El Estornel. 30: Piedra Ciasecos. 31: Sierra del Cuerno. 32: Petón de fuera de la boca de Lurca. 33: Petón de Esquíu. 34: Las Buracas. 35: Mar de Caneiro. 36: Petón de Una por Otra. 37: La Vallina. 38: Mar Cercao. 39: El Serrón. 40: Mar de la Rosa. 41: Canto Nuevo. 42: La Celor. 43: Mar de Mares. 44: Petón Viejo. 45: El Cantal. 46: Canto Gabardina. 47: Canto San Pedro. 48: La Planera. 49: Cantil del Catalán. 50: Rochel del Palombo. 51: El Petón. 52: Playa de Cudillero (playa de Ramón el Carnicero). 53: Mar del Medio. 54: Tres Peñas. 55: El Caladrio. 56: EL Cantorro al Revés. 57: El Rebeón. 58: Entre los Montes. 59: La Piedra (El Cantorro). 60: El Materral. 61: El Petón. 62: El Riesgo. 63: La Maruca. 64: La Marona. 65: Ranón. 66: Playa de Avilés. 67: Las Flores (La Vikinga). 68: El Corbiro. 69: Las Fanguinas (Mar de Peñas). 70: El Callejón. 71: Las Borronadas. 72: Piedra La Erbosa. 73: La Espadaña. 74: Somos Xungo. 75: Trabanco de Fuera. 76: Rochel del Dique. 77: La Pira San Sebastián. 78: Piedra la Vaca. 79: Cantil de la Mar. 80: La Carretera. 81: Las Yervas. 82: La Gabiera de Tierra. 84: La Felguera. 85: El Embarre. 86: Petón de la Escalera. 87: Petones del Nordeste. 88: Agudo de Fuera. 89: Agudo de Tierra. 90: La Estrella. 91: Pozo la Baca. 92: Cuesta Carrandi. 93: El Playón. 94: La Península. 95: La Baxura. 96: El Roble. 97: Canalón del Cabu. 98: La Moral. 99: Playa de Lastres. 100: El Canto de Lastres. 101: La Planera. 102: Los Pozos. 103: Mar de la Andarica. 104: El Cachucho. 105: La Playuca. 106: La Planera de Tierra. 107: El Resueste. 108: Los Reviros de Sabina. 109: Playa de Abascal. 110: Banco de Abascal. 111: Los Ojitos. 112: Playa de Llanes. 113: Cantil del Medio. 114: Cabezu la Manuela. 115: La Blancona. 116: El Patelo. 117: La Reguera. 118: Rochil de Deva. 119: El Trique (Santander). 120: Banco, el Castro (Santander).

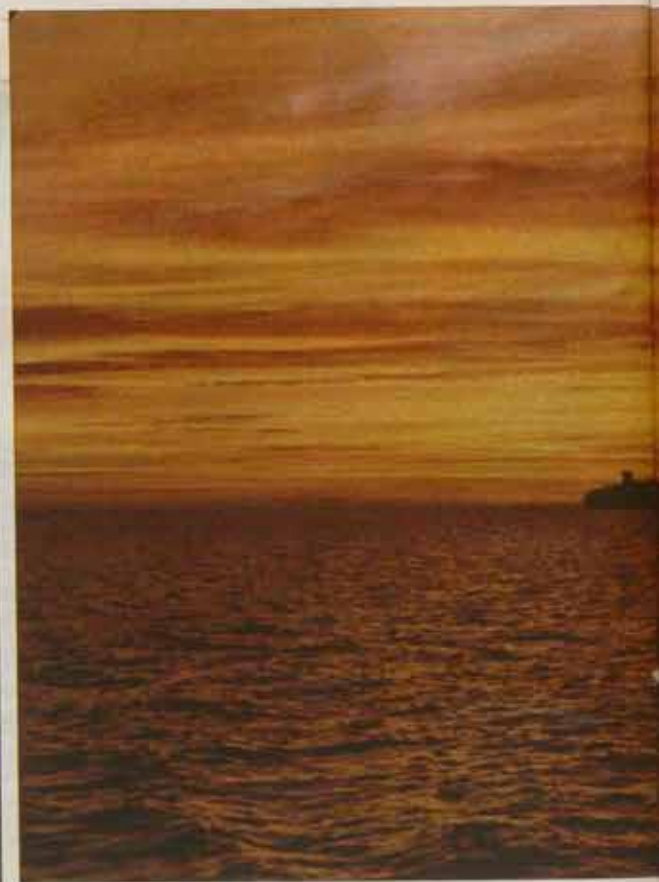
* * *

Asturias tiene un total de 300 caladeros. Ese es, al menos, el número de los estudiados para la elaboración del mapa. En la anterior relación citan 120 y el resto, hasta los 300, son caladeros de costa. ■

(Mapa de los caladeros, en páginas 44 y 45.)



"Dos hermanas", de Antonio Badenes.



CONCURSO FOTOGRAFICO ORGANIZADO

GIJON.—Se celebró en esta ciudad el I Concurso Fotográfico, organizado por el ISM, en colaboración con Foto Vinck. Tanto en color como en blanco y negro, los primeros premios resultaron desiertos.

El segundo y tercer premios de fotografía en color correspondieron a "Dos hermanas", de Antonio Badenes Nacher, y a "Rumbo a Santa Cruz", de Miguel Ángel Rodríguez Nuño, que reproducimos sobre estas líneas. El segundo y



CABALLERO DEL ALBA.— Su Alteza Real el conde de Barcelona hace entrega al director del Instituto Social de la Marina, don Jesús Guillermo Rodríguez Gil, del título de caballero del Alba, concedido por la Cofradía del Alba, de Candás, con motivo de la IV Alborada Interoceánica, celebrada en dicha villa marinera.



"Rumbo a Santa Cruz", de Miguel Angel Rodriguez.

PO R EL I.S.M.

tercer premios de fotografía en blanco y negro fueron para "Yera", de Juan Luis Domínguez Rodríguez, y "Atrake en Malei", de José Rafael Cuesta Moreno.

El Jurado, compuesto por el delegado provincial del ISM, don José M.ª Aguirre López; don Octavio Vinck, subdelegado provincial, secretario y dos asistentes sociales, entregó los premios y diplomas acreditativos, para inaugurar después la exposición de todas las obras presentadas. ■



Robert Serge, su hijo, Jean-François, y Benard Selve, convalecen en el Hospital General de Asturias. (Telefoto: EFE.)

RESCATADOS TRES NAUFRAGOS FRANCESES EN LASTRES

LASTRES.— El pesquero "Campo de San Pedro" rescató, cuando se encontraba faenando, a tres naufragos franceses que habían salido el 4 de noviembre de Bayona (Francia) a pescar frente a la desembocadura del río Adour, en la embarcación "Malaye".

Robert Serge, su hijo, Jean-François, y Bernard Selve fueron sorprendidos por una espesa niebla que les impidió regresar a puerto a pesar de sus muchos esfuerzos en tal sentido. Como se les terminó el combustible, siguieron navegando a remo hasta que avistaron al "Campo de San Pedro", que les recogió.

El patrón del pesquero salvador se puso inmediatamente en contacto con el Centro Radiomédico del Instituto Social de la Marina en Madrid para recibir instrucciones acerca de qué tipo de alimentos y líquidos suministrarían a los naufragos, pues dos de ellos sufrían deshidratación, principio de congelación y agotamiento.

Posteriormente, el "Campo de San Pedro" desembarcó a los tres pescadores franceses en Lastres y fueron trasladados en ambulancia al Hospital General de Oviedo, donde quedaron internados. ■

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR
Pedidos (contra reembolso) al Gabinete de Información
y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.

Génova, 24

MADRID-4

EN LOS MUELLES DE SANTURCE,
PUERTO DE BILBAO

INAUGURACION DEL PRIMER CENTRO DE PASTORAL ECUMENICA MARITIMA DE ESPAÑA

Al fin, y casi dos meses y medio después de que comenzara a entrar en servicio, ha sido inaugurado, en el puerto de Santurce (Vizcaya), el Bilbao International Seafarer's Centre (Centro Internacional de Pastoral Ecuménica Marítima del Puerto de Bilbao), primero en su género que funciona en el Estado español.

Durante dicha celebración, el padre Patxi Otamendi, consiliario del Apostolado del Mar en el puerto de Bilbao y auténtica "alma máter" de esta feliz iniciativa, dirigió a los asistentes al acto la siguiente salutación:

"Señoras, señores, bien venidos todos:

Un puñado de hombres y mujeres de buena voluntad, con sentido de presente y visión de futuro, han hecho posible esta realidad social de bienestar del marino en el puerto santurzano de Bilbao, que se llama Bilbao International Seafarer's Centre y que nos acoge ahora en el acto de su inauguración. Vaya, por eso, por delante mi felicitación sincera y mi agradecimiento como capellán del puerto: muchas gracias. Estamos aquí, en el muelle Reina Victoria, a escasos metros de la mar. Desde aquí podemos ver los barcos y casi los tocamos. No podemos estar más cerca del mundo de los hombres de la mar. Viendo a marineros de las naciones más dispares visitarnos, estar con nosotros, poner el teléfono al rojo vivo comunicándose con sus familias y amigos de todo el mundo: de Irán, Yugoslavia, Grecia, Alemania, Inglaterra, Holanda, Italia, Portugal, Hong-Kong, Japón, etc..., uno se pregunta sobre el sentido de nuestro entrañable Centro, que respira hermandad, unión de hombres y servicio al hombre. Desde luego, Santurce está entrando en el mundo internacional y se está haciendo más famoso que la 'Sotera' y sus ricas sardinas.

CALOR, CORDIALIDAD Y SERVICIOS

Cuando uno ve a hombres de razas y lenguas distintas convivir sin prisa en el salón del bar, o jugar en esta sala, o comprando en el bazar para la vida a bordo, o sentados ante la TV y, sobre todo, cuando se les observa introduciendo



do las cartas en el buzón de recepción, rito casi sagrado porque en ellas, como sabéis, va la expresión del corazón de un hombre lejano siempre de los suyos, se estremece pensando que estamos siendo en realidad algo vivo y útil, un proyecto humano y de fe al servicio de hombres concretos y familias concretas.

Y todo este servicio dentro de un espíritu de cordialidad y de familia del que son protagonistas tanto los empleados del Centro como la Comunidad Ecuménica que lo asiste y que rebasa la cifra de 50, hombres y mujeres, que dejan aquí algo más que su tiempo, con sacrificio y con gran espíritu de servicio. Pero ahí no queda todo. Hay muchos

proyectos para mejorar esta dedicación, que irán cristalizándose con el paso de los días.

¿QUE ES UN CENTRO DE PASTORAL ECUMENICA MARITIMA?

Bien, pero la pregunta que todos tendréis a flor de labios será: Pero, ¿y qué es un Centro Internacional para marineros? Yo no sé si lo he explicado bien, pero lo que si quiero deciros es que es un 'puerto'. Sobre esto sé algo, no mucho, desde mi visión como hombre y capellán. Un puerto es un lugar de trabajo. Por todas partes, grúas que se elevan al cielo, containers, montones de hierro, carbón, mineral, camiones..., barcos y más barcos que entran, amarran, cargan y descargan y se van de nuevo a la mar. Un puerto no para. Es toda actividad constante, trabajo, intereses... Y ahí, en medio de esa actividad, está, sumergido en la actividad, nuestro hombre, el marino.

Día y noche, semanas y meses, lejos de lo íntimo, de su esposa, hijos, familia, amigos y de su misma patria. Siempre lejano y muchas veces ausente. Son las leyes frías, pero reales, de la profesión del hombre de la mar.

Por eso, un Centro como el nuestro, en medio de los muelles y cercano a los barcos, es un signo del mejor humanismo. Es algo así, si me lo permiten, como el corazón del puerto.

Con un profundo sentido de realidad y sencillez, pretendemos ser una comunidad, algo vivo y operante. Queremos ser un símbolo, un gesto humano consciente y solidario con los hombres de la mar que nos visitan y serles útiles, ensanchando con ellos y entre ellos nuestro espíritu de familia y hermandad.

A continuación, el padre Otamendi dedicó unas palabras a los representantes de las diferentes Iglesias cristianas que integran el Centro, cuyos dirigentes estaban presentes en el acto: Reverendo Julián García Marañón, pastor de la Iglesia evangélica española; reverendo Horst Maztka, pastor de la Iglesia evangélica alemana; Godofredo Trampe, sacerdote alemán; don Antonio Barquín, párroco de San Jorge, de Santurce; así como don José Angel Ubieta, como representante del Obispado; don Martín Zabala, como delegado diocesano de Emigración y Ecumenismo, y don Ignacio Bilbao, en representación de la comunidad seglar.

Como invitados de honor se encontraban el reverendo Carl Ostervald, secretario general de la Misión Alemana para los Marineros y presidente del ICMA (Asociación Internacional Cristiana Marítima), y M. R. Frayne, del Secretariado Internacional de Roma. Entre estas personalidades, gran número de consignatarios, navieros, agentes de Aduanas, marineros, estibadores y autoridades civiles y militares, para todos los cuales, el padre Otamendi tuvo palabras de profundo agradecimiento, especialmente para con el director del puerto autónomo, don Manuel Santos Sabrás, "por todo el empeño que ha puesto en la realización de este Centro".

Terminó el padre Otamendi su alocución diciendo: "Deseamos a este barco de bandera ecuménica e internacional que hoy botamos largos años de vida, buena mar y muchos éxitos en favor de su tripulación: los marineros del mundo entero". ■ JOSE LUIS ALAÑA.

NI BUENA NI MALA, SINO TODO LO CONTRARIO

LOS PRECIOS SALVARON LA CAMPAÑA CANTABRICA DE TUNIDOS

Aunque el plan de pesca que las flotas de bajura del Cantábrico tenían establecido para la presente campaña de túnidos finalizó el pasado día 31 de octubre, las faenas en aguas norteñas concluyeron con casi un mes de anticipación, en vista de la escasez de capturas y del brusco empeoramiento de la meteorología por estas latitudes. Por estas causas, mientras la mayor parte de los barcos optó por dirigirse a sus puertos base y amarrar hasta la próxima costera de la anchoa, otros decidieron continuar la campaña en aguas del Atlántico canario, primero, y en las del Mediterráneo catalán, después, sin que los resultados hayan sido ni mínimamente aceptables, por mor de la poca entidad de las capturas obtenidas, por la crisis por la que atraviesa el sector conservero y por el "dumping" de los productos mexicanos.

De cualquier modo, y refiriéndonos a la campaña propiamente dicha, que como decimos finalizó prácticamente a finales del mes de septiembre, los resultados han sido sensiblemente inferiores a los del año pasado en cuanto a capturas se refiere y bastante más sustanciosos en lo concerniente a las cotizaciones de este año.

Este somero estudio comparativo entre los resultados de las dos últimas campañas se refiere al cómputo general de kilos y precios medios de cotización de todas las Cofradías del Cantábrico, integradas en las Federaciones de Pescadores de Galicia, Asturias, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa.

Capturas año 80: 24.464.338 kilos. **Precio medio:** 179 ptas/kg.

Capturas año 81: 19.667.548 kilos. **Precio medio:** 273 ptas/kg.

Según estos datos, en la presente campaña, las flotas del Cantábrico obtuvieron casi cinco millones de kilos menos que el pasado año, lo que supone un 20 por 100 de descenso con relación a la campaña del 80. Sin embargo, las cotizaciones han sufrido un alza que ronda el 52 por 100, por lo que el producto total de las ventas se ha visto incrementado en algo más de 990 millones de pesetas (4.379.116.502 pesetas en el año 80 y 5.369.240.604 pesetas en el 81), lo que representa un incremento del 22 por 100.

Con relación a los puertos líderes en ventas por cada provincia, tenemos los siguientes datos comparativos en cuanto a capturas:

Galicia: Burela: 1.798.615 kg. en 1980 y 1.500.000 kilos en 1981.

Asturias: Avilés: 1.132.366 kg. en 1980 y 1.039.000 kilos en 1981.

Santander: Santoña: 1.039.425 kg. en 1980 y 907.000 kg. en 1981.

Vizcaya: Bermeo: 7.047.570 kg. en 1980 y 5.073.000 kg. en 1981.

Guipúzcoa: Guetaria: 2.539.727 kg. en 1980 y 1.950.000 kg. en 1981.

En definitiva, que los precios salvaron la campaña. ■ J. L. A.

LAS PATRULLERAS FRANCESAS RECRUDECN SU VIGILANCIA

Al parecer, las patrulleras francesas, y de entre ellas, principalmente la "Ancelle", se han propuesto redoblar su implacable vigilancia sobre las embarcaciones arrastreras de la flota vasca, si nos atenemos al gran número de apresamientos registrados durante el pasado mes de noviembre. En menos de veinte días de dicho mes, nada menos que en siete ocasiones fueron capturadas embarcaciones de Ondárroa y Pasajes, por pescar en zona "prohibida" o por haber sido sorprendidas con deficiencias en la documentación o en las artes de pesca utilizadas. Al apresamiento del "Gohierri", el día 4 de noviembre, le sucedieron casi ininterrumpidamente los de los también barcos ondarreses "Endai", "Ondarruara" y "Hnos. Solabarrieta" (éste por partida doble), además de otros dos con base en el puerto de Pasajes, pero con bandera irlandesa: el "Iris Setter" y el "Iris Grewhound", más conocidos por sus nombres anteriores, "Lertxundi Tomás" y "Lertxundi Antonio Luis". Estas dos embarcaciones fueron puestas en libertad sin cargos, en cuanto llegaron al puerto de Bayona y cumplieron algún requisito de índole documental. Sin embargo, el "Hnos. Solabarrieta" fue condenado a sendas fianzas de 1.400.000 y 2.300.000 pesetas, respectivamente, además de haberles sido requisado el pescado que llevaba a bordo y las redes.

Se da la triste circunstancia de que esta embarcación ondarresa —el "Hnos. Solabarrieta"—, con estos dos últimos apresamientos, son ya cinco los que lleva sufridos en lo que llevamos de año, con la particularidad que la fianza que le han obligado a satisfacer en esta última captura constituye, si la memoria no nos engaña, la de mayor cuantía que hasta el momento se impone a nuestros barcos por las autoridades francesas. ■ A.

SUMINISTRO DE PETROLEO A BERMEO, ONDARROA Y GUETARIA

MADRID.—La Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (CAMPESA) estudia la posibilidad de suspender el suministro marítimo de gasóleo a los puertos de Bermeo, Ondárroa y Guetaria, según confirmaron fuentes de la empresa.

En caso de tomarse esta medida, que está todavía en fase de estudio, el suministro a estos puertos se haría por carretera, mediante las flotas de camiones de la Compañía. De cualquier forma, los estudios no concluirán hasta dentro de tres meses.

El Sindicato de la Marina Mercante de UGT dice que esta medida afectará gravemente al puerto de Ondárroa, al estar mal comunicado por carretera con Bilbao. "Este puerto será congestionado —añade— el tráfico por el centro de la villa, con el paso de múltiples camiones diarios, cargados con productos inflamables, con las consecuencias para sus habitantes que pudieran derivarse de un posible accidente". ■

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Pedidos al Gabinete de Información del Instituto Social de la Marina

Génova, 24
MADRID-4

EL EX PRESIDENTE DE COSTA RICA, INTERESADO EN ESTABLECER UN ACUERDO PESQUERO CON LA FLOTA VASCA

FUENTERRABIA.—Invitado por una compañía española dedicada a negocios de importación y exportación, ha girado una visita a la provincia de Guipúzcoa el que durante tres etapas legislativas —1948, 1953 y 1970— ostentara la Presidencia del Gobierno de Costa Rica, José Figueres, fundador del Partido de Liberación Nacional de aquel país centroamericano.

De esta manera, el ex mandatario costarricense vio cumplidos sus deseos de conocer "in situ" el potencial de la flota pesquera vasca, a través de la prospección efectuada a los distintos puertos guipuzcoanos. Estos deseos del señor Figueres venían motivados por una idea suya de comenzar a buscar salidas a la explotación pesquera de un país como el de Costa Rica que, con una problemática bien distinta a la nuestra, posee aguas con extraordinarios caladeros, pero carece de flota pesquera.

Pese a estar bañada por los océanos Atlántico y

Pacífico, Costa Rica está aún por obtener el primer rendimiento a esta potencial riqueza que se deriva de su privilegiada configuración ístmica. No es extraño en este sentido que el señor Figueres mostrara su asombro y admiración por las enormes posibilidades que ofrece nuestra flota pesquera, no descartando la idea de que en un próximo futuro podrían iniciarse unos contactos encaminados a llegar a un acuerdo para que nuestros barcos puedan faenar en aquellas aguas, que según las impresiones existentes, sobre todo las del Pacífico, son enormemente ricas en toda clase de especies marinas.

A este primer contacto llevado de forma un tanto informal, asistieron, juntamente con los dirigentes del sector pesquero guipuzcoano, el viceconsejero de Asuntos Marítimos y Pesca del Gobierno vasco, así como representantes de la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Diputación Foral de Guipúzcoa. ■ J. L. A.

COMO CONSECUENCIA DE LA CRISIS DE SU FLOTA DE ALTURA EL PUERTO DE PASAJES, EN DIFÍCIL SITUACION

Reconocemos que no descubrimos nada nuevo si decimos que el sector pesquero español atraviesa por una de las mayores crisis de su historia. Sin embargo, este aserto puede resultar más sensibilizador, si se circunscribe al análisis comparado de unos datos estadísticos y a un subsector y a un puerto en concreto.

Queremos referirnos en esta ocasión a la caótica situación en que se encuentra el subsector extractivo de altura del puerto de Pasajes, y que como consecuencia de ello, se traduce en la angustia de todo un pueblo cuya vida se desarrolla en torno a la industria de la pesca. Creemos que, para darse una pequeña e inmediata idea de esta penosísima situación, no hace falta más que darse una vuelta por sus muelles y ver a casi la totalidad de su flota de altura —130 embarcaciones— atracada desde hace más de tres meses por imperativos de unos tratados internacionales. Mientras tanto, cientos de familias se sumen en la desesperanza y la angustia, ante un horizonte cada vez más oscuro. Armadores que se sienten impotentes para detener la galopante e irreversible descapitalización de sus empresas; marineros que cuentan angustiosamente los días que les restan para poder seguir percibiendo el seguro de desempleo; talleres y tiendas que dudan en seguir luchando o cerrar la persiana, ante la imposibilidad de poder dar cara a los compromisos contraídos... Pero con ser todo esto lo suficientemente desgarrador, lo es mucho más al no vislumbrarse ningún rayo de luz que permita abrigar alguna esperanza. Al contrario, todos los indicios son de que la cosa vaya a peor. La mejor muestra la tenemos en ese empecinamiento de los comunitarios en ir recortando más y más la capacidad de nuestro esfuerzo pesquero, para de esta manera potenciar sus subsectores extractivos y comercializadores, a cuenta de nuestra flota y de nuestro apetitoso mercado.

CIFRAS SANGRANTES

Para abundar en el desarrollo de esta crisis del puerto de Pasajes, vamos a detenernos en la expresividad de unos datos estadísticos que se nos antojan realmente sangrantes y mortificantes.

En el año 1975, 180 barcos de arrastre al fresco con base en este puerto guipuzcoano faenaron en los caladeros europeos y sus capturas ascendieron a 37 millones de kilos. En el presente año, hasta el día 30 de septiembre, solamente 42 barcos de Pasajes pudieron faenar en dichas aguas comunitarias, en tanto las capturas no superaban los 10 millones de kilos.

En 1975, la flota arrastrera de Pasajes empleaba a 3.500 hombres, como mano de obra directa, mientras que en el 81, sólo a 750.

En cuanto a la mano de obra indirecta, el descenso observado no ha podido ser cuantificado, aunque se estima que habrá sido igualmente preocupante.

Todo esto se traduce en el lógico descenso de población, que de 23.000 habitantes en 1975 se ha quedado reducido a 20.700 en el 81 —2.600 habitantes menos en tan sólo seis años—, que se refleja en una ostensible disminución de los ingresos municipales en concepto de tasas, contribuciones, etcétera, que se estima en unos once millones de pesetas menos que en el año 1975.

Y simultáneamente a este ruinoso devenir, ahí tenemos la restrictiva política de la CEE, que a la hora de negociar con los representantes españoles la concesión de licencias, sólo tiene presente una norma: la de las reciprocidades, pero excluyendo la de sus exportaciones de pescado a nuestro país.

De esta manera, tenemos que, mientras en 1977 el número de licencias para la flota arrastrera española —desde Vigo hasta Pasajes— fue de 266, en 1981 quedaron reducidas a 132, y para el 82 ya nos hablan de un drástico recorte.

SALIDAS POSIBLES

Es posible que lo único positivo de esta crisis del puerto de Pasajes lo haya constituido el hecho de que todos los subsectores afectados encabezados por el Ayuntamiento, hayan decidido aunar sus esfuerzos para, cual otra Fuenteovejuna, tratar de buscar soluciones de una manera conjunta y unitaria.

En estos momentos, los armadores estudian la posibilidad de acogerse a un Real Decreto del 30-IX-81 por el que se autoriza la construcción de diez atuneros congeladores y quince arrastreros congeladores, mediante la proporción de una tonelada a construir por dos a desgazar, siempre que esos nuevos barcos desarrollen su esfuerzo pesquero en aguas de Marruecos o de la CEE.

La salida no deja de constituir una solución, aunque en estos momentos resultaría inviable sin las oportunas ayudas, dada la fuerte descapitalización en que se encuentran las firmas armadoras en estos momentos.

Y así están las cosas, mientras el Ayuntamiento de Pasajes lanza este dramático manifiesto: "El Ayuntamiento de Pasajes se ve en la obligación de proclamar la dramática situación en que se encuentra su sector pesquero de arrastre al fresco, que como consecuencia de encubiertos intereses comerciales de distintos países europeos, en especial de Francia, están provocando que el hundimiento de este pueblo se esté precipitando alarmante e irreversiblemente". ■ A.





El velero español navega ante Ciudad del Cabo; dos aspectos interiores del mismo.

VELERO ESPAÑOL EN LA REGATA ALREDEDOR DEL MUNDO

Un velero con diseño, construcción y tripulación española participa por primera vez en la regata alrededor del mundo.

Han tenido que transcurrir más de cuatrocientos años para que el pabellón español se recupere de su letargo. Ya desde los principios de la Península Ibérica, los que la poblaban, rodeados por mares en sus cuatro puntos cardinales, se afanaron por surcar sus aguas, en sus idas y venidas, por el continente europeo.

Fue un "Ibero", una representación de la España de la época, la que junto con Magallanes intentó, por primera vez en la Historia, rodear el globo terrestre, a través de sus océanos. Una empresa que le llevó casi tres años y que antes del final acabó con su vida.

Ahora, el pasado mes de agosto, la vela española, después de su éxito en los pasados Juegos Olímpicos, ha decidido mostrar a nuestros navegantes al mundo entero: intentando, de nuevo, rodear la Tierra a través de sus mares, solamente con la ayuda de sus velas y en tan sólo siete meses.

LA TRIPULACION

Como participante y preseleccionado en su tripulación diré que fueron más de seis meses de preparativos. Se requerían condiciones físicas óptimas, una estructura de personalidad peculiar y, cómo no,

una capacidad de adaptación y supervivencia que tendrían que estar íntimamente ligadas con el amor al mar. Fueron muchos los que se sintieron llamados y, al final, "pocos los elegidos"... De toda España, nos reunimos en Cartagena los que creíamos poder participar y colaborar en una empresa como ésta y, al fin, sólo quedamos quince. En los astilleros de la Empresa Nacional Bazán se dieron los últimos retoques al monocasco que, enteramente de aluminio, con un desplazamiento algo superior a las 20 tm. y un solo palo, intentaría participar en la tercera edición de la Whitebread-Round-The-World Race. Sus características son las siguientes: Nombre: "Licor 43"; eslora: 59 m.; manga: 5,13 m.; calado: 3,05 m.; aparejo: Sloop; construcción de aluminio, y constructor: Empresa Nacional Bazán.

El diseño estuvo a cargo del navegante J. Coello y su compañero P. Morales. El primero navega actualmente de patrón, con una tripulación de nueve hombres fijos y un tripulante que cambia en cada etapa; todos ellos de nacionalidad española.

LA SALIDA

El día 29, en Portsmouth, era el mes de agosto, se daba la salida a 32 barcos procedentes de 15 países que se enfrenta-

(Pasa a la pág. siguiente)



VELERO ESPAÑOL EN LA REGATA

(Viene de la pág. anterior)

ban con su proa a 27.000 millas alrededor del mundo. Nuestro balandro, construido en Cartagena, con un coste superior a los 40 millones de pesetas, subvencionado por empresas privadas y la Federación Española de Vela, comenzó la primera etapa, que tras múltiples dificultades, debidas en su mayoría a las "calmas climatológicas" y a las reservas de viveres y agua, llegaría a Ciudad del Cabo a mediados del mes de octubre, diez días después del primero en arribar a puerto, el barco holandés "Flyer", cuyo propietario, el multimillonario C. van Rietschoten, ya había sido vencedor en la segunda edición de esta aventura, en el año 1977.

Unos días de descanso, de relevo de algún tripulante, abastecimientos para el buque, reparaciones y, a finales del mismo mes, el número de participantes, ya algo reducido, se disponía a atravesar el Índico y llegar hasta nuestros antipodas en Nueva Zelanda. Una de las etapas más emocionantes, con vientos portantes y latitudes extremas a pocos cuadrantes de los hielos de la barrera antártica, con oscuras y turbulentas aguas, que constituyen el océano Índico. En total, se calculaban más de cuarenta y cinco días de navegación.

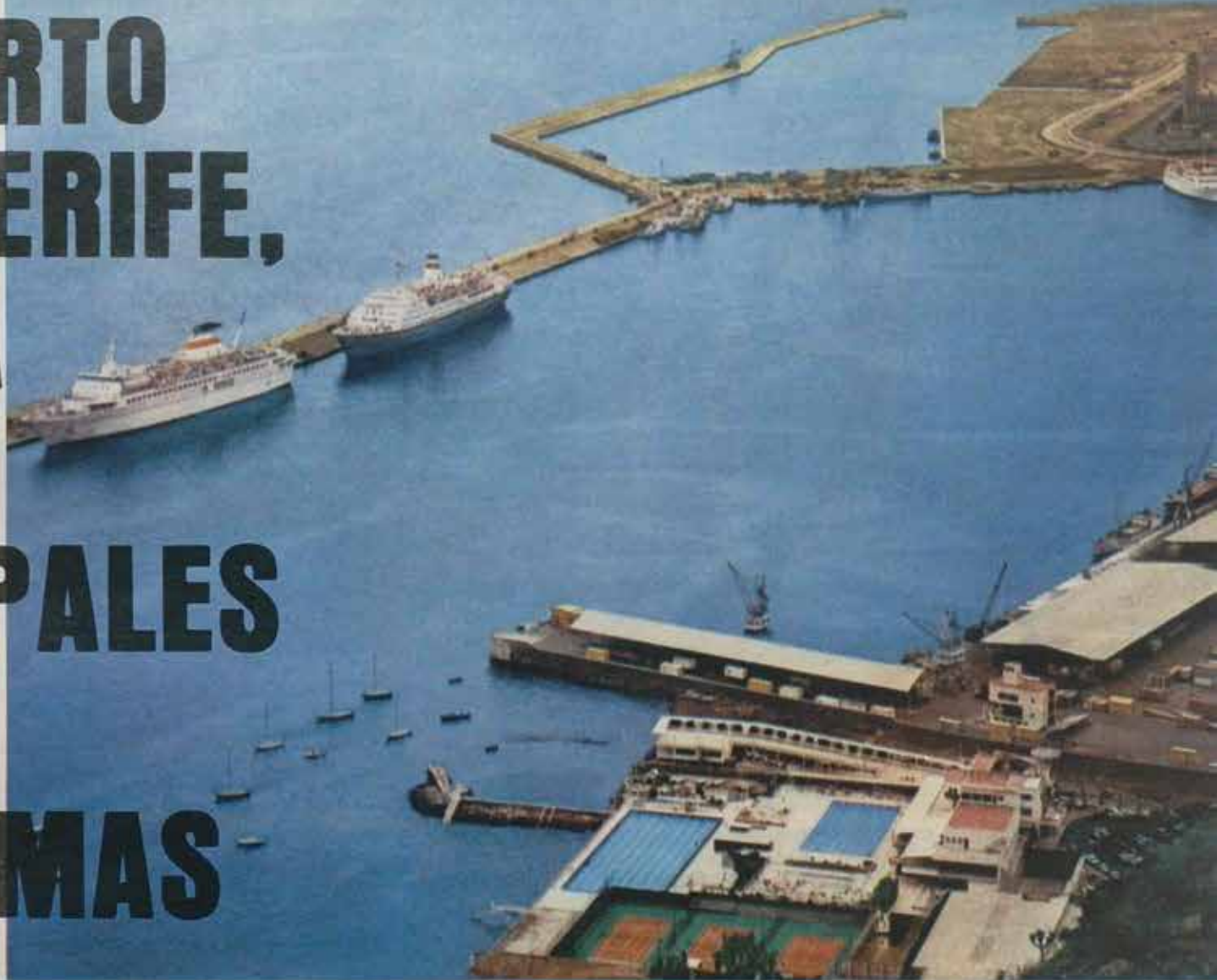
SIN ARBOLADURA

Hace pocos días nos comunicaban los radioaficionados que a 48° 46' de latitud Sur, 108° 46' longitud Este, casi en la vertical de la parte más Oeste de Australia, nuestro barco, sorprendido por una ola, había roto el palo y se dirigía con dificultades y sin arboladura hacia las costas de Tasmania. ¿Podrán continuar la aventura? ¿Volverán a pasar por donde Magallanes lo hizo hace cuatrocientos años, dando su nombre, a la vuelta de ese temido cabo de Hornos, al estrecho que une los dos grandes océanos de la Tierra? ¿Completarán esa vuelta al globo que, hace cuatro siglos, alguien de este mismo suelo nuestro lo hiciera, pertrechado con rudimentarios instrumentos de navegación, prácticamente ignorado y en un cascarón de madera?

Con Magallanes fueron una carabela y 250 hombres. El navio y su patrón se hundieron en estas aguas y fue Juan Sebastián Elcano, con otro navio, el "Victoria", el que recibió del entonces también Rey Carlos el premio definitivo al llegar de nuevo a la Península: un escudo de armas con un globo y la divisa: "Primus circumdedisti me" ("Fuiste el primero en circunnavegarme"). ■ MAURICIO LLODIO.



EL PUERTO DE TENERIFE, ESCALA DE LAS PRINCIPALES RUTAS MARITIMAS



Situado a 28° 28' N y 16° 15' W, el puerto de Santa Cruz de Tenerife ha estado durante los cinco últimos años a la cabeza de los puertos españoles, con más de 600 millones de toneladas anuales. Tiene cuatro diferentes muelles, el último, el muelle Sur, con 2.700 metros de fondeadero y 8 a 10 metros de profundidad, ha sido diseñado para tráfico de carga en general. El muelle del Sudeste es el más antiguo, con 2.800 metros y 7 a 10 de profundidad, y soporta el tráfico de exportación de fruta, el de pasajeros y turistas, y es el fondeadero de buques de tamaño medio.

El muelle Noroeste acepta buques de gran calado y "bulk-carriers". Tiene una longitud de 1.500 metros, con una profundidad de 12 a 20 metros, y una terminal de contenedores de 100.000 metros cuadrados.

El muelle pesquero tiene 1.800 metros y seis de profundidad. Su servicio lo completa una gran área industrial, con cinco modernos almacenes de frío y toda clase de facilidades para la congelación.

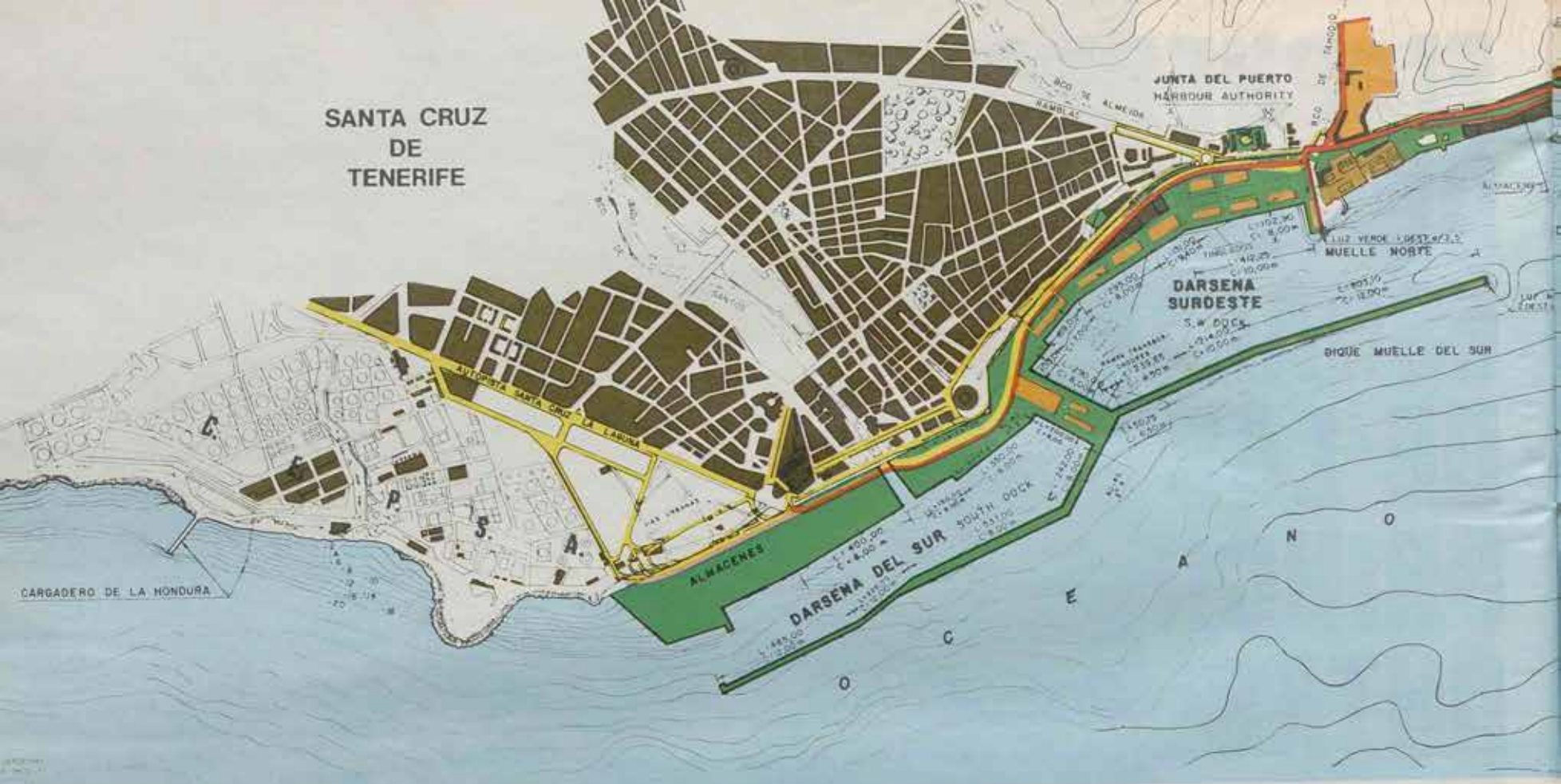
El puerto exterior es muy amplio y está completamente protegido de los vientos generales, permitiendo el anclaje simultáneo durante cualquier época del año de seis superpetroleros y un gran número de buques de tamaño medio.

Por lo que respecta a remolcadores, Tenerife cuenta con cinco de 2.000 y 2.500 HP. para las operaciones portuarias, 38 grúas desde 3 a 200 toneladas y toda clase de equipamiento para carga y descarga.

SITUACION ESTRATEGICA

Debido a su estratégica situación geográfica, las líneas entre Europa y América Central y del Sur pasan por este puerto,

(Pasa a la pág. siguiente)



EL PUERTO DE TENERIFE. ESCALA DE LAS PRINCIPALES RUTAS MARITIMAS

(Viene de la pág. anterior)

lo mismo que las que unen a Europa con Africa y el Oriente y Lejano Oriente y Africa del Sur.

El puerto cuenta también con la refinería más antigua del país, explotada por CEPSA, y que hace que más de 3.000 barcos, con un total de 50 millones de TRB, acudan anualmente en busca de toda clase de combustibles.

Existen también las instalaciones portuarias que permiten reparar, limpiar y pintar barcos de hasta 80 metros de longitud, así como facilidades que permiten las reparaciones flotantes. Para las tripulaciones, cambio de las mismas o salidas hacia sus lugares de residencia, la isla de Santa Cruz de Tenerife cuenta con dos modernos aeropuertos que la enlazan con las líneas regulares de todo el mundo o con vuelos "charter".

TURISMO

Pero este puerto no puede olvidarse de su vinculación al pasajero, sobre todo cuando viaja de turismo en cruceros que escogen Tenerife por su maravilloso clima y por sus incomparables playas, que atrajeron en el pasado año la visita de 1.300.000 turistas del mundo entero.

Por lo que respecta al futuro, éste se presenta esperanzador. En los próximos cinco años, el muelle del Nordeste se ampliará en 1.000 metros de longitud, con una profundidad de 14 metros, además de permitir anclar a superpetroleros de más de 500.000 toneladas. También se está considerando la posibilidad de crear un puerto industrial al Sur de la isla, lo que supondría la instalación de industrias pesadas en una amplia zona. ■







Título: "Historia Universal de las Exploraciones".
Autor: Pierre-Jaques Charliat.
Editorial: Espasa-Calpe, S. A.
Madrid, 1968.
375 páginas, numerosas ilustraciones en color y negro.

El mejor elogio que se puede hacer de este libro, "Historia Universal de las Exploraciones" (III tomo), de Pierre-Jaques Charliat, es afirmar que se lee con la misma atención e interés que una apasionante novela de aventuras. Los personajes históricos se nos hacen familiares y comprobamos sus cualidades humanas y sus defectos, descritos con rasgos ciertos y enmarcados en su propio ambiente y en las circunstancias de la época que les tocó vivir.

Una obra de esta magnitud tiene evidentes riesgos que el autor ha salvado con extraordinaria maestría, ya que desde el principio camina por la senda del buen gusto, y no fatiga al lector con excesivos datos eruditos ni cae en la monotonía de una narración prolija y pormenorizada. Sus consideraciones son estrictas y rigurosas, pero, al mismo tiempo, pulcras y amenas.

En este tomo III de la monumental obra se narran las exploraciones marítimas desde el año 1600 hasta 1815. Ha finalizado ya la edad heroica de la aventura conquistadora. En el siglo XVII se tecnifican los descubrimientos: "a la aventura, al riesgo, sucede el comercio, la factoría, el fuerte o base político-militar, adelantado de la economía". Los viajes alrededor del mundo realizados por Bougainville y Cook, el descubrimiento de Australia, la llegada al Polo Norte, representan el inicio de una nueva etapa, el comienzo de la modernidad. A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, el progreso de las ciencias matemáticas, la navegación, la Medicina y la higiene descartan los peligros que ofrecían los grandes viajes anteriores y la incertidumbre del retorno.

Una sistematización completa y detallada de las materias facilita la lectura de los diversos textos. Profusa y bellamente ilustrada, la traducción de la obra corre a cargo de la profesora Juana Gil Bermejo, de la Universidad de Sevilla, y ha sido revisada, como los dos volúmenes anteriores, por el catedrático hispalense don Francisco Morales Padrón.

Nuestro siglo —escribe Pierre-Jaques Charliat—, liberado del dogmatismo desde su aurora, ha perfeccionado la visión del Universo en el pasado y en el espacio, más allá de la prehistoria, por encima del eter. Los esquemas de la Biblia se pueblan, se coloran, los fondos de los mares se precisan, las mesetas continentales, los valles submarinos emergen en muestros atlas, las atlántidas desaparecen de ellos. Encontraremos los paraísos perdidos. Las relaciones de los viajeros, según Descartes, son las novelas de los filósofos. ■ BERNARDO VILLARRAZO



Título: "El océano Pacífico: Navegantes españoles del siglo XVI".
Autor: Carlos Prieto.
Editorial: Alianza Editorial, S. A.
Madrid, 1975.
198 páginas, numerosas fotografías en negro y mapas.

Afirma el autor que ha hecho un esfuerzo de síntesis de las navegaciones transpacíficas, en el siglo XVI, con objeto de que durante un vuelo entre Los Angeles o San Francisco y Tokio o Hong-Kong, pueda ser leído este libro y el viajero tenga una idea de quienes y en qué circunstancias se hicieron las primeras travesías de este gran océano.

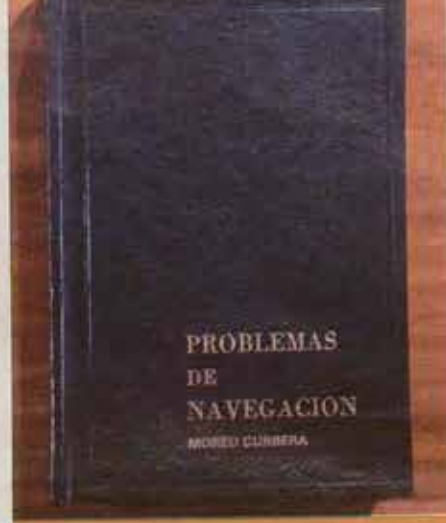
Como antecedentes de la actividad marinera de España en el océano Pacífico, se incluyen dos capítulos referentes al error de Colón al descubrir América, creyendo que había llegado a las costas de Asia, y el porqué de esta confusión y a los Tratados y bulas pontificias que señalaron la línea de demarcación para allanar dificultades entre España y Portugal.

También se inserta un capítulo especial a la expedición por el océano Pacífico del célebre marino inglés sir Francis Drake, parte de su viaje alrededor del mundo de 1557 a 1580, el primero y único navegante europeo, no oriundo de la Península Ibérica, que surcó aquellas aguas en el siglo XVI.

Carlos Prieto, con amena y erudita documentación, demuestra que el Pacífico fue el mar español del siglo XVI. Las hazañas de Magallanes y Juan Sebastián Elcano se encuadran en el diseño general de la obra.

No hay mejor manera de comprender la Historia que poner de manifiesto estos diseños individuales, que en su conjunto forman un diseño humano colectivo. Podría darse el nombre de cuerpo histórico a esta especie de entidad que actúa en la Historia con una unidad propia de que no siempre se da cuenta. Uno de estos diseños o cuerpos históricos lo constituyen los navegantes españoles cuya actividad en esta ocasión se glosa. El relato de Carlos Prieto, efectivamente, ensancha el ánimo al olor de aquella honda libertad de unos hombres libres y de espíritu gigantesco que bregaban con el mar desconocido.

Lo que fue —escribía Salvador de Madariaga—, fue de verdad, y la verdad es un promontorio de diamante en que la furia del tiempo no logra nunca hacer mella. ■ B. V.



Título: "Problemas de navegación".
Autor: José María Moreu Curbera.
Distribuciones: Fernando Blanco, Lope de Rueda, 27.
Madrid, 532 páginas, mas apéndice.

Se ha publicado una obra titulada "Problemas de navegación", cuyo autor es José María Moreu Curbera.

La finalidad principal de este libro es la de preparar a todo el que estudia navegación, desde patrón a capitán de la Marina Mercante, en la resolución de los problemas náuticos.

En esta obra se tratan todas las materias de navegación referentes a costera, estima, astronómica, mareas, cinemática, ortodromía, radio-navegación, problemas combinados y compensación. Para ello se utilizan las hojas del Almanaque Náutico y Anuario de Mareas, que se incluye en apéndice.

Todos los problemas se agrupan en 17 temas. Cada tema se divide en dos partes: En la primera se explica la forma de resolver los problemas en todos los casos que pueden presentarse y en la segunda parte se resuelven numerosos problemas, desde los más sencillos hasta los más complicados.

Los problemas de cálculo analítico se resuelven por logaritmos, por tablas españolas y empleando la sencilla calculadora de una memoria para la cual se han programado las fórmulas.

Consideramos que esta obra puede prestar una gran ayuda al personal embarcado que quiera preparar a bordo sus exámenes de cálculo náutico, tanto a los agregados para obtener el título de piloto como a los pilotos para obtener el título de capitán. ■ J. V.



Título: "Manual Técnico de Seguridad e Higiene en la Mar".
Autor: José Luis Rodríguez Sánchez.
Coordinación: José Luis Labella.
Edita: Ediciones y Publicaciones, del Servicio Social de Higiene y Seguridad en el Trabajo, Madrid, 1980. 392 páginas, con profusión de grabados.

Durante el pasado verano ha sido presentado en diversas provincias marítimas españolas el primer libro, de la serie Manuales, sobre seguridad e higiene en la mar, cuyo autor es el maquinista naval jefe don José Luis Rodríguez Sánchez. Dicho libro está editado por el Servicio Social de Higiene y Seguridad del Trabajo, del que forma parte en Castellón, como funcionario, el señor Rodríguez Sánchez.

El manual se divide en siete partes. Una primera, que desarrolla generalidades, con la exposición de la teoría de la seguridad y sus técnicas. Una segunda que trata la seguridad en los buques en tanto en cuanto "centros de trabajo". La tercera expone en cuatro capítulos todo lo relacionado con la "Seguridad del trabajo a bordo". Una cuarta parte que desarrolla la "Higiene del trabajo a bordo". La quinta se ocupa de "Salvamento y socorrismo". La sexta lo hace de los "Aspectos legales de la seguridad en el mar". Y por último se recoge en forma de apéndice toda la información y bibliografía de interés para los implicados en dichos temas.

"La idea de redactar el manual —comenta su autor— surgió por la necesidad, pues apenas encontramos nada en nuestros libros sobre los temas citados, y mucho menos algo que lo trate exclusivamente".

LOS PELIGROS DE TRABAJAR EN LA MAR

La publicación del manual supone llenar un vacío de bibliografía en uno de los sectores de más alta siniestralidad laboral y que, a causa de sus características peculiares, es además poco conocido para los técnicos de seguridad.

"Dentro del sector hemos de diferenciar la problemática de buques mercantes y la propia de los pesqueros. Y una común de trabajos portuarios y de accesos a las embarcaciones".

El sector pesquero es el que posee un mayor grado de peligro laboral si a las estadísticas nos atenemos. Y la modalidad del arrastre le encabeza, siguiéndola el cerco y muy por debajo las artes menores.

Se agrava el riesgo del marino al trabajar en unas barcas que poseen todas las condiciones necesarias para que los accidentes laborales no sean extraños a la labor cotidiana. Además, nuestros pescadores son confiados a la hora de faenar.

El arrastre tiene riesgos en cuanto a los aparejos: cables y maquinillas. Y el cerco tiene sus riesgos en las dificultades propias del trabajo nocturno y por la ocupación de la cubierta por los elementos necesarios del trabajo.

"Con la sustitución de la transmisión tradicional por la hidráulica en la mayoría de nuestras barcas se ha eliminado parte del peligro, pero son muchas aun las embarcaciones que salen a la mar con una tripulación por debajo de lo exigido y casi todas carecen de unos accesos adecuados".

"Los accidentes mortales han sido debidos ultimamente a enganches con la maquinilla, caída en cubierta y atrapamiento por el eje del motor al engrasar las válvulas". ■



LYMINGTON-BAYONA EN EL ARIADNE



800 MILLAS DE CEÑIDA
por Luis Fernando Quiroga

Título: "Galicia. Guía espiritual de una tierra".
Autor: José María Castroviejo.
Espasa Calpe.
635 páginas, con numerosas ilustraciones, mapas y fotografías.

Nada más apropiado para invitar a la lectura de esta "Galicia" que las palabras escritas por su propio autor en el portico al libro. Existen pueblos anclados, pueblos que ignoran la geografía y tal vez felices ante el reposado recreo de su propia forma. Otros, en cambio, son un constante peregrinar en torno a sí mismos y por los caminos del mundo después, lo que no deja de ser un gran pretexto para morir luego de amor con el ansia del retorno. "A esto último —dice el autor— es a lo que llamamos saudade, sin la cual no comprenderíamos nunca el paisaje y el alma de Galicia, que es ensonación de su propio paisaje".

Saudade, mar, amor y muerte pueden constituir la causa principal no sólo de la tan manoseada tristeza gallega, sino también del humorismo, fino sentido de las viejas razas, que pugna día a día con el sentimiento del más allá.

El paisaje gallego, empapado de muerte y eternidad, continúa proyectando el retablo doliente que circunda a los países celtas. El sentido de la muerte se actualiza a través del triunfo de la vida. Brinea la brujería y la Santa Compaña, peregrina, como una niebla entre robledos y maizales, arrastrando en su caminar a los dolientes que topa en la senda. La hueste avanza contra el paisaje, portando, con lamentos y luces, el tremendo sentir del más allá, que todo gallego lleva clavado en lo profundo del alma.

Este mundo y su tras mundo, con sus santuarios, sus fuentes, sus penas y sus alegrías, su vida en una palabra, es el que el autor pretende con esta obra hacer llegar a la comprensión del lector.

Libro que no pretende ser una "guía al uso" para el viajero: por eso el subtítulo de "guía espiritual". "Si su lectura consiguiera que Galicia se acercara al alma del lector o al alma del viajero —finaliza el portico José María Castroviejo—, yo me consideraría, como gallego, el más dichoso de los mortales". ■ P. C.

Título: "Lymington Bayona en el 'Ariadne'. 800 millas de ceñida".
Autor: Luis Fernando Quiroga.
Editorial: La Voz de Galicia, S. A.
La Coruña, 1980.
192 páginas, numerosas fotografías y mapas.

Luis Fernando Quiroga nos ofrece en este libro un verdadero diario de navegación de la regata Lymington-Bayona del yate "Ariadne". Las "800 millas de ceñida" son relatadas escrupulosamente, sin concesiones a lo espectacular ni anecdótico. Posee la narración la auténtica fuerza dramática que las circunstancias le imprimen, independientemente del gran éxito deportivo alcanzado.

El almirante Ignacio Martell, presidente de la Liga Naval Española, en la introducción que hace a la obra, califica a este viaje de verdadera hazaña marinera, que promueve una sentida admiración y hace augurios para que, en el V Centenario del Descubrimiento de América, hombres con el espíritu de Luis Fernando Quiroga y la tripulación del "Ariadne" hagan realidad aquella querida idea de don Alfonso XIII de la regata colombina, que ya debiera empezar a ocupar mentes y corazones. Sería una gran proyección española en las tierras hermanas del nuevo continente. ■ B. V.

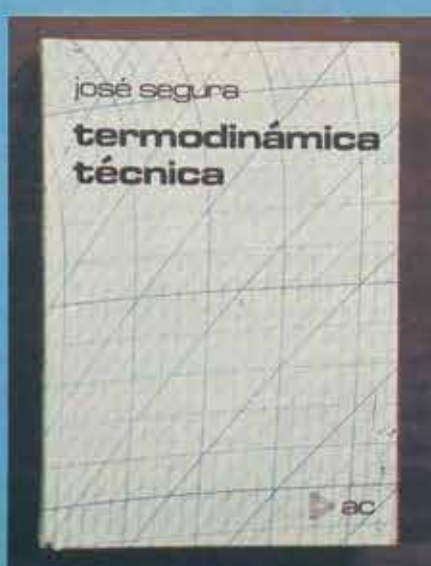
Título: "Orientaciones metodológicas para el estudio geográfico de los puertos españoles".
Autor: Federico Martínez Roda.
Editorial: Consell del País Valencià.
Valencia, 1981.
30 páginas, tres grabados.

Este breve ensayo de Federico Martínez Roda, titulado "Orientaciones metodológicas para el estudio geográfico de los puertos españoles", tiene el propósito de facilitar a los interesados en la materia una metodología para el estudio geográfico de los puertos españoles. El procedimiento artesanal de investigación para obtener unos resultados concretos es el significado que se marca el autor en su trabajo.

Gradualmente expone la compleja serie de matices que requiere el estudio de un puerto. Desde su situación geográfica, movimiento de mareas y condiciones climatológicas hasta el tráfico de buques y sus características, tanto en lo que se refiere al transporte de mercancías como al de pasajeros. También alude a las peculiaridades de los puertos pesqueros y deportivos.

Esta monografía es de las que inspiran no sólo estimación, sino cariño hacia su autor, porque, como confiesa con entusiasmo, su mayor ilusión es conseguir que nunca pueda decirse que los españoles "vivimos de espaldas al mar". ■ B. V.

josé segura termodinámica técnica



Título: "Termodinámica técnica".
Autor: José Segura Clavell.
Editorial AC.
Madrid, 1980.
696 páginas.

José Segura Clavell, catedrático de Termodinámica de la Escuela Oficial de Náutica de Tenerife, explica en el mismo libro las motivaciones y objetivos de la obra, y dice así:

"La experiencia docente adquirida en el Departamento de Física de la Facultad de Ciencias de la Universidad de La Laguna, así como en el desempeño de la cátedra de Termodinámica en la Escuela Oficial de Náutica de Santa Cruz de Tenerife, ha condicionado y motivado la publicación de esta obra. Se trata, tal como su título indica, de un libro de termodinámica orientado al análisis de la fundamentación de los fenómenos de interconversión energética característicos de los diversos dispositivos e instalaciones de que hace uso el hombre en la actualidad.

El libro se ha escrito pensando fundamentalmente en los alumnos de la especialidad de máquinas que cursan su carrera en las Escuelas de Náutica de nuestro país. Tales estudios, a raíz de disposiciones legales de los últimos años, han adquirido nivel universitario, por lo que las diferentes disciplinas soporte de la especialidad de máquinas requieren de un nuevo y razonado enfoque. Ahora bien, aun cuando la motivación del libro es la antedicha, su contenido y orientación metodológica le confieren un mas amplio espectro de utilización, de forma que podrá ser utilizado como texto o bien como obra de consulta por aquellos que cursan carreras de orientación técnica, como pueden ser las de Ingeniería Industrial, Naval o Aeronáutica o las licenciaturas en ciencias para las especialidades de Física o de Química Industrial.

El libro nace también con la intención de que sirva al profesional ya titulado para mejorar y actualizar su preparación básica y con ello proporcionarle la base requerida para avanzar en la especialización adoptada. En consecuencia, se han desarrollado todos los capítulos con una estructura tal que haga posible su aprovechamiento por autodidactas, de forma que los conocimientos precisados en la construcción de cualquier apartado siempre habrán sido expuestos con anterioridad. Precisamente por esto es por lo que hemos optado por incluir un tema (capítulo 5) dedicado a la exposición de la herramienta matemática que mas frecuentemente se emplea en los cálculos termodinámicos, advirtiendo que dicho capítulo no pretende en modo alguno formar matemáticamente al lector, sino, mas bien, reorientarle hacia el tipo de cálculo específico que se requiere en este campo de la técnica.

Las disciplinas científicas en las que la termodinámica ha encontrado aplicación son tantas y variadas que en la actualidad puede hablarse de termodinámica química, termodinámica del ser vivo, termoenergética, etcétera. Es decir, el empleo de razonamientos termodinámicos en distintas ramas de la ciencia ha traído consigo una realización y configuración lógica que ha hecho posible la investigación y avance permanente en las mismas. De ahí el que cada vez sea mas frecuente la aparición de libros dedicados exclusivamente a la sistematización metodológica, desde un punto de vista termodinámico, de los fenómenos químicos, de los que caracterizan al ser vivo, de los de interconversión energética, etcétera.

Hemos dado el título de "Termodinámica técnica" a la obra por estimar que es el que refleja de mejor modo su contenido. Consta de un libro base eminentemente teórico y de un fascículo anexo en el que se resuelven los problemas prácticos planteados en aquél. En ella se desarrolla un programa de veintidós temas, con los que se pretende lograr el necesario equilibrio entre la fundamentación termodinámica básica que requiere un técnico superior y las materias específicas derivadas de ella que se encuadran en los diversos campos de la especialización.

Actualmente, la bibliografía termodinámica es muy variada y de diversa calidad, de forma que constituye una de las gamas científicas de las que se dispone una mayor cantidad de ensayos metodológicos. Sin embargo, nuestra experiencia en la enseñanza de tal disciplina nos ha llevado al convencimiento de que, si bien la terminología o la termodinámica clásica han sido objeto de tratamientos bastante exhaustivos, la termodinámica técnica se encuentra aun necesitada de aportaciones que cooperen a su configuración y la permitan, por tanto, sostener de manera lógica todos los planteamientos tendentes a justificar los fenómenos termoenergéticos que en ella se entroncan.

Como respuesta a tal necesidad surge esta aportación. Somos conscientes que no es más que el reflejo de una meditación y el fruto de una corta experiencia. Constituye, en su esencia, la reflexión crítica permanente que nos hacemos acerca de la materia científica que constituye el eje alrededor del cual gira toda nuestra actividad profesional. Reflexión que implica, además, un firme deseo y voluntad permanente de aprendizaje en la enseñanza de la misma, así como un anhelo de constructiva crítica por parte de nuestros alumnos, del lector y de todos aquellos compañeros que tenemos la suerte de ejercer la docencia en esta parcela del quehacer humano.

Quisiera destacar el desinteresado y estimulante apoyo recibido en la ejecución de la obra por parte de mis compañeros del Departamento de Física de la Facultad de Ciencias de la Universidad de La Laguna y de los de la E. O. Náutica de Santa Cruz de Tenerife: en especial a los profesores Luis Rodríguez y Luis Ojeda, que pusieron a mi disposición todo cuanto les requiera para la realización del trabajo. Considero asimismo importante pieza de este trabajo la dura labor mecanográfica llevada a cabo por María Pérez y Rosa María Morilla, que han sido capaces de ir aclarando progresivamente el confuso original de partida.

Muchas gracias a todos los alumnos que he tenido en las disciplinas de Física General y de Termodinámica Técnica, pues, con sus sugerencias, con sus acertadas preguntas y con el permanente enriquecedor dialogo que siempre he procurado mantener, han logrado reavivar en mí la llama de la busca metodológica.

Muchas gracias también a Editorial AC y a su director, Emilio Benito, por el cariño que ha puesto en la ejecución de la obra, por la confianza que en mí depositaron y por la esmerada presentación del libro. ■ JOSÉ SEGURA CLAVELL.

CIMARRON DE 357 KILOS

GUETARIA (Guipúzcoa).—De todo un record podemos considerar la captura realizada por la embarcación de cerco paisatarra, "Nuevo Antonio Lahoz", cuando, coincidiendo con el fin de la campaña de túnidos en el mar Cantábrico, consiguió hacerse con un extraordinario cimarrón que dio en la báscula un peso de 357 kilos.

La mencionada captura fue realizada muy cerca de la playa de Zarauz, cuando la embarcación guipuzcoana se encontraba en plena faena de aprovisionamiento de cebo vivo. No fue nada fácil la operación de encaramar una pieza de tal envergadura, por lo que hubo necesidad de servirse del puntal de la embarcación para hacerlo, y aun así, con grandes dificultades.

Para darnos una idea de la gran espectacularidad que envolvió esta insólita captura, diremos que al depositar el enorme túnido sobre la cubierta del "Nuevo Antonio Lahoz", quedó deshecha una buena parte de su entablazón.

El gigantesco alijo fue transportado por la embarcación "Corazón Santo" hasta el puerto de Guetaria para su venta, y tuvo una cotización de 140 pesetas el kilo.

Una pena que tan extraordinario ejemplar no haya sido registrado y estudiado en un Instituto de Oceanografía. ■ A.

LA DIPUTACION DE VIZCAYA APOYA AL SECTOR PESQUERO

La Diputación Foral del Señorío de Vizcaya, a instancias de su Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca, ha destinado una buena partida de su presupuesto de este año a proteger y promocionar el sector pesquero de la provincia.

A 185 millones de pesetas asciende el mencionado presupuesto, que ha sido repartido en los siguientes capítulos:

- 75 millones para el dragado y acondicionamiento de muelles de los puertos de Bermeo (31 millones), Ondárroa (34) y Lekeitio y Mundaka (cinco a cada uno de ellos).
- 50 millones para subvencionar a fondo perdido los intereses devengados por los créditos oficiales solicitados por distintos puertos de la provincia para financiar distintas instalaciones de frío industrial.
- 35 millones para el futuro Instituto Oceanográfico del Ente autónomo.
- 25 millones para otros fines que están aún sin determinar.

El diputado encargado de la cartera de pesca de la mencionada Comisión explicó la imperiosa necesidad con que se encuentran los pescadores de defender la comercialización de especies depreciadas, a través de instalaciones de frío industrial. Según manifestaciones de Antón Goitia, "la pesca más barata y abundante se ha ido destinando para fábricas de harina de pescado, con lo que no resultaba ni tan siquiera rentable. Las cámaras frigoríficas permitirán el almacenamiento y posterior exportación de este pescado, como de momento ya viene haciéndolo la cofradía de Bermeo con Nigeria y Egipto".

En este sentido, decir que en el frigorífico bermeano se están cargando 1.500 toneladas —aunque falta una parte aún por almacenar— de chicharro. En Ondárroa terminarán las obras hacia abril o mayo del año que viene, y se seguirá la misma política que en Bermeo en este aspecto. ■ A.

PESQUERO INCENDIADO EN EL GRAN SOL

SAN SEBASTIAN.—El barco "Capón", con base en el puerto guipuzcoano de Pasajes, sufrió un incendio cuando navegaba en la zona del Gran Sol y su tripulación tuvo que ser rescatada por el pesquero "Madre de Cristo".

El incendio se produjo en la sala de máquinas del "Capón", cuya tripulación lanzó una llamada de socorro que fue recogida por el barco pesquero "Madre de Cristo", que tiene su base en el puerto de Burela y que recogió a los ocupantes del barco incendiado sin novedad. ■

PESCADORES Y CONSERVEROS PRESENTARON SUS PRODUCTOS

El sector pesquero fue, si no el gran ausente, sí, al menos, el "cuasi" presente en la recién celebrada muestra del sector primario vasco Itsasur-81 (Mar y Tierra).

Sin embargo, su presencia a través de un reducido "stand" de no más de 40 metros cuadrados fue el mejor exponente y el testimonio más fehaciente de la grave crisis por la que atraviesa este sector productivo tan importante en otros tiempos y tan deteriorado en nuestros días.

Pero, al fin y al cabo, el sector pesquero y los productos de la mar estuvieron allí, sin alardes y cual pobres vergonzantes; pero estuvieron, eso sí.

Y ello fue posible gracias a la iniciativa del FROM, que desempeñando una vez más su tutoría protectora hacia este sector tan dejado de la mano de Dios, permitió que los fabricantes conserveros presentasen la auténtica imagen de sus exquisitos y saludables productos, y que los "arrantzales" nos demostrasen que no existen pescados malos, sino que la marginación y la subestimación de ciertas especies no son otra cosa que la consecuencia de unos intereses particulares.

En el "stand" del FROM, que era el de los pescadores y el de los productos de la mar, cada día de esta Feria pudieron degustarse suculentos platos a base de



Miguel Cabello y Alberto Martínez Castellón, directivos del FROM, durante la visita que giraron al "stand" que dicho organismo instaló en la Feria del sector primario vasco, Itsasur-81. (Foto: BETAUGUI.)

pescados que normalmente no gozan del predicamento popular que debieran, pero que en esta muestra se ha procurado exaltar sus altísimos valores proteínicos y gustativos. Y con los productos conserveros pasó algo similar, patetizándose en todo momento el mentís popular a una injusta leyenda negra provocada por el oportunismo de algunas naciones.

En definitiva, que la presencia del sector pesquero

en esta muestra alimentaria, aunque poco ostentosa, resultó extraordinariamente cordial y entrañable, gracias a esa magnífica "public-relations" que es la señorita Edurne Uribe, activa secretaria de la Federación de Cofradías de Vizcaya (calificada como la mejor azafata de esta Feria), y a la delicadeza y simpatía de las dos "neskatillas" (chicas jóvenes), Izaskun Idirin e Idoya Careche. En el transcurso de esta Feria, además de

gran número de personalidades, pasaron por este "stand" del FROM diversos directivos de dicho organismo, entre ellos Paulino San Emeterio, secretario general; Miguel Cabello, vicesecretario, y Alberto Martínez Castellón, administrador general, que en una rueda de prensa informó a los distintos medios de comunicación vizcaínos sobre diferentes aspectos del programa de actuación de esta entidad. ■ JOSE LUIS ALAÑA.

SUBVENCIONES POR VENTA DE CHICHARRO A LAS PLANTAS CONGELADORAS

Durante el transcurso de una reunión celebrada en Bilbao por los dirigentes de las Cofradías de pescadores de bajura de Guipúzcoa, Vizcaya y Cantabria, se han hecho efectivas las primeras subvenciones que, recientemente, el FROM acordó conceder a las embarcaciones que dirigiesen las ventas de sus capturas de chicharro a las plantas de congelación instaladas al efecto por las mismas Cofradías.

El montante de este primer reparto de subvenciones asciende a la cantidad de 2.250.000 pesetas, que están configuradas sobre la base que en su día estableció el mencionado organismo: dos pesetas por kilo.

En esta ocasión han sido los barcos de Bermeo, Colindres y Ondárroa los más agraciados con esta recompensa del FROM, pues han sido ellos los que más producto han vendido a las instalaciones de frío.

Merece destacarse en este sentido que, gracias a las plantas congeladoras y a esta subvención del FROM, con la venta del chicharro a dichas plantas, los pescadores pueden obtener en primera instancia 14 pesetas por kilo (12 de la planta, más dos de subvención), mientras que en otro caso se ven obligados a tenerlo que malvender como subproducto a siete pesetas kilo, si es que las fábricas de harinas de pescado están en disposición de adquirirlo.

Y hemos dicho que esas 14 pesetas son en primera instancia, porque luego los pescadores que pertenezcan a la Cofradía que ha instalado dicha planta percibirán lo que les corresponda, como cofrades, de los beneficios que se obtengan con la comercialización que de dicho producto congelado realice la propia planta.

En estos momentos, en Vizcaya se encuentra ya funcionando, muy satisfactoriamente por cierto, una planta congeladora instalada por la Cofradía de Bermeo, y dentro de unos meses comenzará a prestar sus servicios otra en el puerto de Ondárroa, promovida en régimen de cooperativa por las Cofradías de Ondárroa, Lekeitio y Mutriku. ■ A.

DESPEDIDA AL COMANDANTE DE MARINA DE SAN SEBASTIAN

SAN SEBASTIAN.—Los arrantzales guipuzcoanos, a través de un sencillo y cordial acto, han rendido un homenaje al que hasta el pasado mes de septiembre ha venido ostentando el cargo de comandante militar de Marina de San Sebastián, don Miguel Cebrián, que deja la capital donostiarra para ocupar un puesto de gran responsabilidad en la Subsecretaría de Pesca.

Haciendo gala de esa gran virtud que es la gratitud, tan característica entre los hombres de la mar, los pescadores guipuzcoanos no tienen para olvidar lo mucho que este hombre ha hecho por ellos. Siempre dispuesto a escuchar los lamentos y preocupaciones de los arrantzales y, lo que es más importante, sin dejar en momento alguno de asumir responsabilidades, si con su consejo oportuno o con su mediación valiosa y ponderada estaba en su mano el solucionar cualquier problema que pudiera surgir a estas gentes. Recordamos a este respecto su valiosísima presencia en Bruselas para puntualizar con las autoridades comunitarias algunos aspectos conflictivos derivados del reparto de licencias, así como sus conversaciones con el comandante de Bayona para tratar de encontrar salidas válidas a los muchos problemas que se les plantean a nuestros pescadores a la hora de faenar en aguas galas. ■ A.

VUELTA A ESPAÑA EN PAELLERA GIGANTE

PORTUGALETE (Vizcaya).—Once personas forman la expedición "Gran cazuela vasca" que intentará dar la vuelta a la Península Ibérica por mar en una paellera gigante fabricada especialmente para esta travesía. La embarcación va propulsada por dos motores "Dy Hércules", de 100 y 80 CV., respectivamente, y por una vela de más de 10 metros, comprado todo por los expedicionarios.

La finalidad principal de la expedición es "dar a conocer a todo el mundo que el País Vasco es una tierra de amistad y fraternidad", y el beneficio que pudiera resultar del viaje estará destinado "de forma íntegra para niños subnormales".

La embarcación pesa 800 kilos y mide 3,80 metros de diámetro por 1,20 de altura. En su interior viajarán Javier Barandica, Mikilbao y Alfredo González, como jefe de la expedición. Otras ocho personas acompañarán a los navegantes por tierra, llevando los utensilios necesarios para el viaje.

El presupuesto es de 4.200.000 pesetas y la botadura se efectuó en el club náutico de Las Arenas. ■

LA CONTAMINACION DEL MEDITERRANEO SOLO AFECTA A LA FRANJA COSTERA

MADRID.—"La contaminación del Mediterráneo sólo afecta a la franja costera, aunque es conveniente destacar que de una forma muy intensa", declaró Josefina Castelví, coordinadora de un programa de investigación sobre la plataforma continental española, financiado por el convenio de colaboración hispano-norteamericano.

El programa ha cubierto su primera fase, las costas de Levante, hasta Almería, y ha iniciado su segunda, de Almería a Huelva, incluyendo el estrecho de Gibraltar, "tal vez la zona de mayor importancia oceanográfica de España, por la cantidad de factores en juego".

El programa de investigación básica es un estudio de la dinámica del mar en la plataforma costera y su producción primaria. "Este estudio, por ejemplo, permitirá determinar las zonas específicas con posibilidades de hidrocarburos".

"Hemos descubierto frente a las costas de Valencia unas formaciones de dunas submarinas de gran interés geológico. En este momento estamos estudiando su estructura y cuál ha sido su formación y evolución, y esperamos conocer el transporte de sólidos en corrientes profundas".

Castelví agrega que también han encontrado "un área de gran producción primaria al Norte de Cartagena", que podría tener gran utilidad para la producción pesquera.

El programa comprende también el estudio de corrientes, de aplicación para la ordenación costera y evitar su contaminación. Tiene un presupuesto de 85 millones de pesetas y está siendo realizado por los Institutos de Investigaciones Pesqueras y de Investigaciones Geológicas Jaime Almera, ambos del CSIC en Barcelona y el laboratorio de Oceanografía de la Marina norteamericana en Miami. ■

Vilanova i la Geltrú XI SETMANA DEL MAR

VILANOVA I LA GELTRÚ.—Con destacado éxito de organización y participación popular, se celebró en esta población catalana de profundo arraigo marítimo la XI Setmana del Mar, cuyas jornadas, dedicadas esencialmente a fomentar la afición y conocimiento de las cuestiones marítimas, vienen contando con la importante cooperación de la Armada española y Generalitat de Catalunya.

De un apretado programa de actos y festejos, con exposiciones de dibujo, pintura, fotografía, miniaturismo naval, artes de pesca y navegación, conciertos, sardanas, concursos gastronómicos, regatas, natación, exhibiciones de bailes populares, verbenas y sardinadas, es de señalar el homenaje floral de las cuatro Marinas: Militar, Mercante, pesquera y deportiva, con asistencia de la dotación del patrullero-cañonero "Javier Quiroga", surto en el puerto, y del segundo jefe del Sector Naval de Cataluña.



BUENA PESCA EN LA COSTA BRAVA

Sigue en la Costa Brava la abundante pesca de anchoa y sardina y ha aumentado la presencia de atún y bonito, como muestran esas cuatro piezas de atún con un peso total de 700 kilos.

CAMPEONA DEL MUNDO DE PLANCHAS OLIMPICAS

La alemana Anne-Marie Koelbach, de Colonia, se ha proclamado campeona de su categoría en los Campeonatos del Mundo de 1981 de planchas olímpicas, celebrados en Palamós.



La reciente edición de la Setmana del Mar de Vilanova i la Geltrú, cuyas jornadas son consideradas como unas de las más completas manifestaciones marineras, finalizó con el tradicional homenaje a los pescadores jubilados y viudas, a las que se hizo entrega de más de medio millón de pesetas aportadas por la Generalitat, Socope y Cofradía local, junto a la centenaria procesión marítima en honor de San Pedro, en cuyo transcurso se procedió a la bendición de los útiles y artes de pesca, según costumbre que data del siglo XVIII. ■

Barcelona

5.992 BUQUES ENTRARON EN EL PUERTO

BARCELONA.—Entre el 1 de enero y el 31 de octubre del presente año entraron en el puerto de Barcelona un total de 5.992 buques, con un registro bruto total de 26.979.181 toneladas.

La información se contiene en una estadística difundida por la Capitanía del puerto de la Comandancia Militar de Marina de Barcelona.

En el mismo período del pasado año entraron en el puerto de Barcelona 6.457 buques, con un registro bruto total de 34.811.955 toneladas.

Los buques nacionales que entraron este año durante el citado período fueron 3.630 y los extranjeros 2.362. El pasado año, las cifras fueron: nacionales, 3.970, y extranjeros, 2.487. ■

INDEMNIZACIONES A LOS PESCADORES DE SAN CARLOS DE LA RAPITA

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—Desde hace tiempo, los pescadores de arrastré, principalmente, vienen

sufriendo los efectos en sus redes de pescas insólitas de bidones, botes de pintura, chapas de hierro, cabezales de perforación, neumáticos, etc., procedentes de vertidos de las plataformas petrolíferas, cuando no ha sido un saliente metálico en el fondo de la mar en donde las redes se han quedado o sufrido destrozos. Incluso una de estas pescas llegó a ser causa de accidente del pescador don Tomás Balagué Balagué, tripulante de la embarcación "Perola", que al chorrar el bou se encontraron con un neumático de grandes dimensiones, de un peso aproximado de una tonelada, y un largo tubo, que le aprisionaron contra la amura, dejándole sin sentido.

En cada uno de estos casos se vino formulando un expediente de solicitud de indemnización por daños.

Los pescadores tuvieron oportunidad de exponer esta situación en la Cofradía de Pescadores al senador don Emilio Casals Parral, de Unión de Centro Democrático, de esta provincia, que en la sesión del Senado del día 6 de octubre formuló pregunta al Gobierno sobre medidas para evitar vertidos a la mar, medidas para asegurar que se retirasen los materiales susceptibles de perjudicar la pesca al abandonar las prospecciones o instalaciones y sugirió la creación de una comisión (compañías petrolíferas, pescadores, autoridad de Marina, representación del Gobierno) que cuidara de la vigilancia de estos vertidos, establecimiento de algún tipo de seguro y recogida de desperdicios al acabar la perforación.

La pregunta fue contestada por el comisario de la Energía y Recursos Minerales, don Luis Magaña Martínez, quien tras exponer las medidas previstas por la legislación vigente en cuanto a instalaciones de exploración, producción y transporte de crudos petrolíferos, aceptó la sugerencia de creación de la comisión para llegar a soluciones amistosas en todos los casos.

Esta noticia ha producido satisfacción en la Cofradía de Pescadores, que ha recibido amplia información al respecto, esperándose la pronta solución interesada por los pescadores. ■ M.

HA FALLECIDO EL PADRE ROMAÑA, DIRECTOR DEL OBSERVATORIO DEL EBRO

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—En la residencia de Sant Cugat del Vallès, en donde vivía retirado, falleció, el 13 de octubre, el reverendo padre don Antonio Romaña Pujó, ilustre sacerdote jesuita, director del Observatorio del Ebro desde 1939, a la muerte de su antecesor, el padre Luis Rodés, hasta 1970.

Los pescadores de las comarcas del Ebro tuvieron en el padre Romaña un ilustre valedor que les atendió cuantas veces a él recurrieron, siendo el Observatorio del Ebro, en muchas ocasiones, lugar preferente de visita de mandos de la Marina, presidentes del Instituto Social de la Marina y Cofradías de Pescadores.

Sus estudios no se limitaron al Observatorio y su altura intelectual y científica le llevaron a ser considerado y distinguido mundialmente, siendo designado para presidir corporaciones y asociaciones científicas y formar parte de numerosas comisiones de uniones internacionales de Astronomía, Geofísica y Ciencias en general. En el orden nacional fue impulsor de los estudios de Geofísica, miembro de diversas academias, consejero de número del CSIC, presidente del Patronato Alfonso X el Sabio, pese a renunciar a importantes cargos y distinciones, dada su sencillez ejemplar.



Biblioteca del Observatorio del Ebro. El padre Romaña con el almirante don Rafael Estrada Arnáiz, presidente-delegado del ISM; don Francisco Calduch Juan, presidente de la Cofradía de Pescadores de San Carlos de la Rápita; capitán de Fragata don Manuel Pasquín Daban, comandante militar de Marina de Tarragona, y una representación de pescadores de las comarcas del Ebro. (Foto retrospectiva. Año 1954.) (Foto: VALLVE.)

Su relevante personalidad y su afabilidad abierta a todos eran algo muy querido y respetado entre las gentes del Ebro. Fue proverbial su afecto por esta tierra con la que tanto se identi-

có, siendo inhumado por su expreso deseo en Roquetas, la ciudad del Observatorio, muy cerca del Ebro, y a cuyo acto asistió una gran multitud.

El obispo de la diócesis, doctor Car-

les Gordó, en su oración fúnebre, y el actual director del Observatorio del Ebro, padre Oriol Cardús, rindieron un emocionado adiós al padre Romaña. ■ MILLAN.

"DIADA DEL MUSCLO" EN LAS PLAYAS DE AMPOLLA Y CAMBRILS

TARRAGONA.—Se ha celebrado, en las playas de Ampolla y Cambrils, la "Diada del Musclo", Día del Mejillón, para promocionar el consumo de este marisco, cuyo cultivo y comercialización ocupan a muchas familias del litoral.

En Ampolla, la Asociación de Productores de Moluscos del Golfo de San Jorge, en colaboración con las autoridades y organismos locales, organizaron la "Diada", que fue un éxito de confraternidad y los visitantes llenaron a tope el paseo marítimo. Se iniciaron los actos con la actuación de destacados artistas tarraconenses. Después se degustaron cerca de cinco mil kilos de mejillones, que la depuradora había distribuido previamente, procedentes de las mejilloneras del puerto del Fangar, con la colaboración de las bodegas y la industria hostelera local. Seguidamente se realizó un recorrido por la bahía para contemplar "in situ" las faenas propias de la producción mejillonera.

Con las autoridades provinciales y locales presidieron los actos el señor comandante militar de Marina, capitán de Navío don Luis González Martínez, y el jefe de los Servicios Veterinarios Provinciales, don Miguel Ángel Espuís.

En Cambrils, los actos fueron organizados por ADECO, de Tarragona, y el CIT de Cambrils. La concurrencia de visitantes desbordó las previsiones. El muelle de Poniente registró una verdadera avalancha. Sobre unos ocho mil kilos de mejillones fueron puestos a disposición del público. Varios centenares de kilos fueron distribuidos entre los centros benéficos de Reus y Tarragona. Los visitantes pudieron llevarse a sus casas bolsas de mejillones.

En Ampolla ha surgido la idea de, en años sucesivos, ofrecer un trofeo, que se denominará Mejillón de Oro. ■ LUIS MILLAN.

Castellón

GRAVE SITUACION DE LA FLOTA PESQUERA

CASTELLÓN.—"La flota pesquera castellanense, en su modalidad de cerco, está atravesando momentos muy difíciles. El boquerón, que es la especie más codiciada por su precio en lonja, desapareció prácticamente a finales de agosto, y la sardina, que la hay y en abundancia, se malvende como consecuencia de los bajísimos precios a que se cotiza", señala "Mediterráneo".

La campaña del cerco comenzó con buenas perspectivas, pero desde hace ya un par de años cae en picado cuando llegan estas fechas. Este año se produce también el grave problema de la comercialización de la sardina.

La situación derivada del aceite de colza desnaturalizado ha producido un bajón impresionante en el enlatado de las sardinas, llegando incluso a tener que cerrar alguna fábrica. Esta sardina, destinada a su comercialización, no sale de Castellón y así se da el caso de que las cajas se llegaron a pagar hasta a 200 pesetas, cantidad completamente deficitaria por los gastos que conlleva su captura. ■

EL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PESQUERAS VENDE LANGOSTINOS

CASTELLÓN (Redacción).—El pasado mes de octubre, el Instituto de Investigaciones Pesqueras vendió 30.000 langostinos a un industrial, para su engorde y posterior venta.

Fue en el año 1962 cuando se empezó a estudiar la biología del langostino, que coincidió con el plan experimental de pesca de arrastre.

Los éxitos conseguidos en este campo por el director del centro, José M.ª San Feliu, y su equipo les

impulsaron a realizar pruebas con el camarón, lubina, dorada y lenguado, que posteriormente serán dedicados a la repoblación de los fondos marinos.

El citado Instituto de Investigaciones Pesqueras, que tiene su centro en Torre de la Sal (Castellón), está pendiente de la aprobación de una subvención de nueve millones de pesetas para poder avanzar en el ya iniciado campo de la nutrición artificial de peces y crustáceos. ■

Vinaroz

NUEVA LONJA, EN EL MUELLE DE COSTA

VINARÓZ (Castellón).—Durante el pasado mes de septiembre comenzaron los preparativos para la construcción de la nueva lonja, a cargo del Grupo de Puertos. Está situada en lo que se conoce por el muelle de costa, que anteriormente había sido reformado. También se efectuaron los pertinentes trabajos de dragado de la zona, existiendo en la actualidad una profundidad de cuatro metros.

La nueva lonja se construirá en dos etapas: primero se levantará la nave de la lonja, con 76 x 10 metros de superficie y sin las columnas centrales que había en la anterior lonja, lo que suponía un problema en la subasta. El presupuesto para esta primera etapa es de 15 millones de pesetas. La segunda etapa es la construcción de dos viseras, en la zona de descarga y en la de carga de los camiones. También hay el proyecto de construir a uno de los lados de la nueva lonja las oficinas de la Cofradía de Pescadores San Pedro.

El resultado que se espera con estas obras es alcanzar una mayor rapidez en la descarga del pescado de las embarcaciones y, como consecuencia, una mayor fluidez en la subasta del mismo y una mejora en la posterior carga del pescado para su comercialización, ya que habrá rampas de carga.

La antigua lonja se utilizará como almacén por la Cofradía de Pescadores. ■ AGUSTIN JOSE MORALES.



La maqueta de la ordenación urbanística del Moll de la Fusta fue expuesta durante varios días en la Caja de Ahorros y Monte de Piedad.

EL AYUNTAMIENTO BARCELONES REORDENARA LA ZONA DEL MOLL DE LA FUSTA

• En el proyecto figuran también mejoras para el sector oriental del puerto

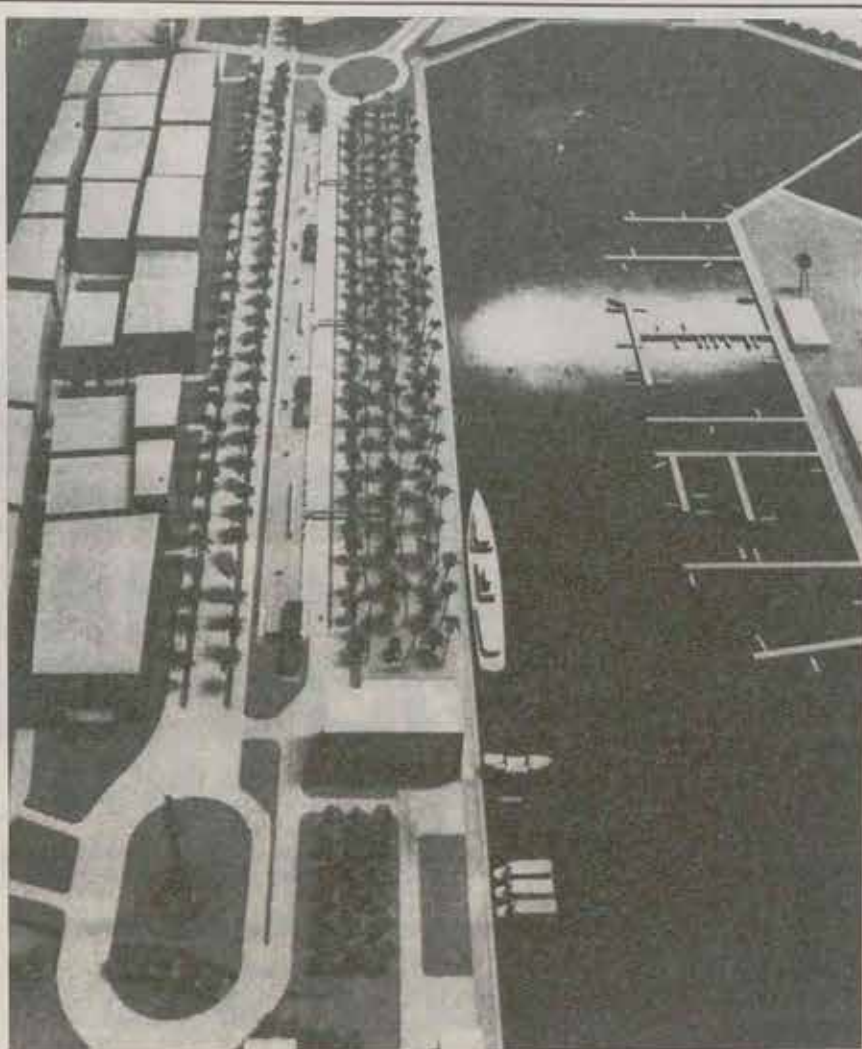
BARCELONA.—Los urbanistas del Ayuntamiento han plasmado en una maqueta la transformación que experimentará el Moll de la Fusta y, en general, todo el sector oriental del puerto. Además de plantar numerosas palmeras entre el paseo de Colón y el Moll de la Fusta, el proyecto prevé la recuperación de grandes zonas que se destinarán a jardines; la transformación de los actuales tinglados en lugares donde se albergarán restaurantes, tiendas y bazares, y el aislamiento del Real Club Marítimo de Barcelona y del Real Club Náutico, los cuales quedarán enlazados con el muelle del Reloj por una pasarela. El Ayuntamiento quiere romper la tradición según la cual "Barcelona vive de espaldas al mar".

Desde la avenida de las Átarazanas hasta el muelle de Pescadores, la maqueta muestra cómo quedará ordenado este sector del puerto barcelonés si los proyectos redactados por el Ayuntamiento son llevados finalmente a término. Puede admirarse el paso de peatones que, partiendo de las Ramblas, pasa por debajo de la calzada hasta desembocar frente a las Golondrinas. De esta forma, se evita que el tráfico rodado y el paso de peatones se crucen. Desde el edificio que alberga la Junta del Puerto Autónomo de Barcelona, situado frente a la carabela de Colón, todo el Moll de la Fusta contará con varias filas de palmeras que ocuparán el paseo que actualmente discurre entre la calzada y el mar. En este tramo, la circulación rápida que vaya desde el cinturón del litoral al paseo Picasso o la avenida Icaria podrá utilizar una vía deprimida. Por encima suyo existirá un paseo para peatones que, al

quedar elevado, permite contemplar el puerto con perspectiva.

UNA ISLA CON CLUBS NAUTICOS

La actual calzada más cercana a Capitanía Militar será utilizada por el tráfico que se dirija a las Ramblas, el Paralelo o el puerto. Frente al edificio de Correos, pero dentro del recinto portuario, se levantará una gran plaza. El proyecto urbanístico contempla el aislamiento de la zona donde están enclavados el Real Club Náutico y el Real Club Marítimo, a los que se accederá por el muelle de Pescadores, gracias a una pasarela que partirá de la torre del Reloj hasta ambos edificios náuticos. En otras palabras, el lugar queda convertido en una gran isla en medio del puerto conectada con las demás instalaciones portuarias mediante la citada pasarela.



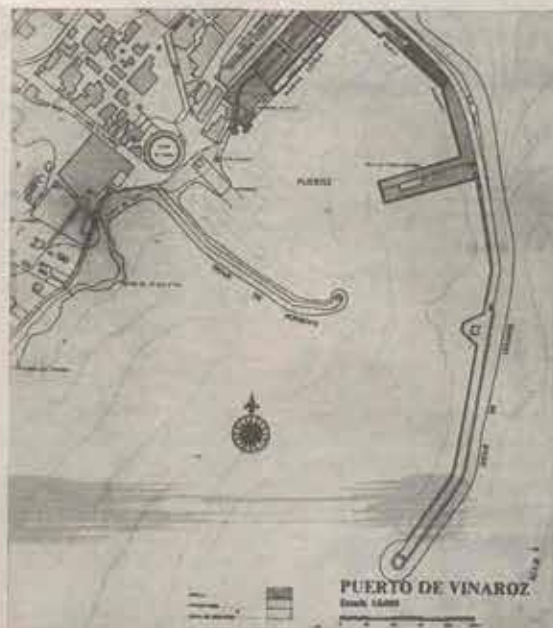
Los tinglados que hoy en día se levantan desde el cruce de la avenida Icaria, detrás de la Escuela Oficial de Náutica, hasta el final del paseo Nacional, donde están los edificios del Instituto Social de la Marina, albergarán restaurantes, tiendas comerciales y de cerámicas, bazares, etcétera. El proyecto prevé el traslado de los restaurantes de la Barceloneta que se levantan junto al paseo Marítimo y que tanto tipismo han dado a Barcelona.

Las previsiones urbanísticas municipales contemplan la desaparición de la gasolinera existente detrás de la Escuela Oficial de Náutica y la zona de aparcamiento reservada para camiones. Toda esta superficie —mayor que la de la plaza de Cataluña— se destinará a jardines. Será uno de los grandes pulmones de la Barceloneta, juntamente con el solar de la Maquinista Terrestre y Marítima. El paseo Na-

cional será ensanchado y una parte quedará destinada a los peatones y la otra a circulación rodada que se dirija o venga del Rompeolas y de los muelles de Levante, la Escollera o del Club Natación Barcelona.

LENTITUD

La única objeción que puede hacerse afecta a la lentitud con que todo este ambicioso proyecto se está desarrollando. En un principio se pretendió que la primera fase del mismo —que se refería a la urbanización y ajardinamiento del tramo comprendido entre Colón y la Vía Layetana y que corresponde al Moll de la Fusta— quedara terminada antes de que se iniciara el próximo Campeonato Mundial de Fútbol. Pero, por el momento, el proyecto no va demasiado rápido. ■



Ubicación de la nueva lonja de Vinaroz.

Palma de Mallorca PESCADORES FULMINADOS POR UN RAYO

PALMA DE MALLORCA.—Dos pescadores aficionados, los hermanos Jaime y José Gomila Gomila, de cincuenta y cuatro y cincuenta y ocho años de edad, naturales de la localidad mallorquina de Montuiri, resultaron muertos al ser fulminados por un rayo cuando se hallaban pescando en la bahía de Palma.

Parece ser que fue un pescador profesional quien descubrió el macabro espectáculo. Cuando comenzó la fuerte tormenta con descargas eléctricas y truenos que sobresaltaron a los palmesanos, el pescador profesional quedó deslumbrado y pocos minutos después vio, a pocos metros de su embarcación, una barca con dos hombres sin vida. ■

Menorca

HUNDIDO UN BUQUE INCENDIADO

El destructor de la Armada Española "Almirante Valdez" hundió al buque chipriota "Lisa O", que sufría

un importante incendio a bordo, cuando se encontraba a unas treinta millas de Menorca, hacia Levante. El buque iba cargado con explosivos y bidones de Trichlorofon-Tech, un gas licuado muy tóxico e inflamable. ■

Ibiza

CONTINUA DURANTE EL INVIERNO LA LINEA CON DENIA

IBIZA.—La línea marítima que enlaza Denia con Ibiza no dejará de prestar sus servicios durante todo el invierno.

La única modificación que sufrirá este servicio, que fue inaugurado el 14 de junio pasado, es que dejará de ser diario para pasar a días alternos, de modo que de Denia se saldrá los lunes, miércoles y viernes, mientras que de Ibiza se hará los martes, jueves y domingos. Esta línea cubre el trayecto en cuatro horas. ■

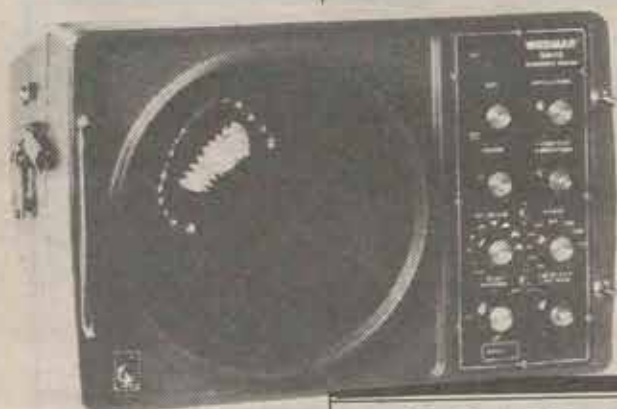
WESMAR

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, de bajo 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

NUOVO. 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.

Acoplable 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.**

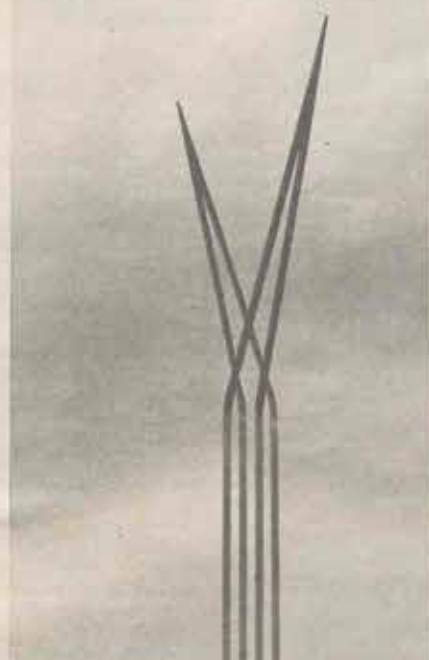
Para mayor información consulten con su proveedor

PAYMA, S. L.

Enrique Larreta, 9 Madrid-16, Tel.: 7332050 (5 líneas)
Telex: 23.178

SERVICIO TECNICO EN TODO EL LITORAL.

WESMAR



Permiso de la II Muestra. Escultura de Andreu Alfaro.



Cartel oficial de la II Muestra de Cine Mediterráneo. Autor: Artur Hervas.

LA II MUESTRA DE CINE MEDITERRANEO

VALENCIA (De nuestro corresponsal en Valencia, JOSÉ MANUEL MASIP SEGARRA).—La II Mostra Cinema Mediterrani no es la simple repetición festivalera de una acumulación de cine con el consiguiente empacho visual. Entenderlo así significaría no ver absolutamente nada...

No resisto la tentación de citar aquí la profunda reflexión que Ricardo Muñoz Suay, presidente del Jurado de la anterior edición, se hace al respecto: "Cuando hace unos meses conocí a los dos bronce de Riace, en el Museo Arqueológico de Florencia, sentí una de las mayores emociones que como observador de una obra de arte he experimentado en mi vida (...). Esos dos bronce abandonaron Grecia, pasaron probablemente por aguas cercanas a países que hoy se llaman Yugoslavia, Egipto, Libia y Túnez y abandonaron la nave para caer a los pies de las costas de Calabria. ¿Quién mejor que ellos simbolizan hoy el Mediterráneo? (...). Y esa mediterraneidad (...), su mensaje creador y testimonial y su supervivencia a través de tantas épocas, no deja de ser sintomática ahora cuando en Valencia intentamos reunir a hombres y films en una Muestra del Cine Mediterráneo (...). La Mostra cinematográfica de Valencia no debe intentar —porque sería falsa y errónea— un cine del Mediterráneo, pues el cine de Francia poco tiene que ver con el de Turquía o el de España, y el de Italia se encuentra en las antipodas del argelino o del egipcio. Pero sí reunidos (y no unidos) los hombres y los films del Mediterráneo, podremos colaborar en esa tarea de rescatar del fondo de la Historia al hombre y a su obra, salvándolos de la barbarie totalitaria, creando entre todos nuestros pueblos una cohesión humanística que pueda fundirse con la de otros hombres, otros pueblos y otros mares de la Tierra. Por eso debemos convertir a la Mostra de Valencia en un lugar donde el Mediterráneo nos obligue a una cita anual".

Y, efectivamente, este parece ser el clima previo al encuentro del 81. Quien escribe este reportaje acude a la Mostra con la intención de estimar el ánimo que se desprende de las palabras de Muñoz Suay, de analizar, modestamente, hasta qué punto el Mediterráneo, como vínculo, acerca a los pueblos a través del cine y su entorno cultural, de sentir lo humano bañado por una mar que tan bien conocen los lectores de esta revista.

DATOS PRÁCTICOS

Podemos hacernos una idea de la magnitud de la Muestra conociendo que se presentan 42 películas a la sección informativa; 17, a la oficial; 24, a la retrospectiva CIFESA; 5, en el homenaje a Melina Mercouri, y 4, a la retrospectiva de la I Muestra. Es decir, un total de 92 films. Las proyecciones se realizan en tres salas simultáneamente, mañana, tarde y noche. Como países participantes tenemos a Italia, Francia, España, Grecia, Yugoslavia, Egipto, Turquía, Marruecos, Libia, Argelia, Chipre, Túnez, Líbano/Irak, Palestina, Siria, Portugal.

Distribuida en varias secciones, la Mostra proyecta en

la oficial aquellos films que optan al premio otorgado por el Jurado internacional (consistente en la escultura de Andreu Alfaro, cuya fotografía figura en estas páginas), en la informativa no existe competitividad, en la retrospectiva CIFESA se exhiben las mejores películas de esta productora-distribuidora valenciana.

Al mismo tiempo se llevarán a cabo diversos simposios culturales; exposiciones de carteles de cine, publicaciones de libros, recitales de poesía italiana a cargo de Ovidi Montllor y Toti Soler, etcétera.

El patrocinio de la Muestra corre a cargo del Excelentísimo Ayuntamiento de Valencia, en colaboración con la Sociedad Coral El Micalet, la Diputación Provincial, la Consellería de Cultura y el Ministerio de Cultura. El presupuesto sobrepasará con creces los quince millones de pesetas.

JURADO INTERNACIONAL E INVITADOS

El Jurado internacional está formado por personajes del prestigio de Theo Angelopoulos, Ricard Avellán, Pilar Miró, Khaled Bazelya, Antonio de Senillosa, Lucien Castella, Manuel Vázquez Montalbán, Giuseppe de Santis, Amadeo Fabregat, Rosa María Mateo, Josep Micó y Ricardo Muñoz Suay.

Entre los invitados más conocidos figuran Concha Piquer, Amparo Rivelles, Aurora Bautista, Alfredo Mayo, Luis García Berlanga, Carlos Mira (por España); Michel Piccoli, Jean-Louis Trintignant (por Francia); Liliana Cavani, Marco Bellocchio, Alberto Lattuada (por Italia); además de directores y actores del resto de países, así como máximos representantes de la Administración cinematográfica.

HOMENAJE A MELINA MERCOURI

Especial relevancia tendrá el homenaje a una actriz mediterránea excepcional: Melina Mercouri. Y digo especial porque llegará a Valencia con su recién estrenado cargo de ministra de Cultura del nuevo Gobierno griego; porque en ella se quiere rendir consideración a la personalidad de la mujer mediterránea.

En el ciclo específico suyo, que ha seleccionado personalmente junto con su marido y director, Jules Dassin —que también asiste a la Muestra—, veremos grandes películas con sabor marinero (en la inauguración, por ejemplo, se proyectará "Nunca en domingo", Jules Dassin, 1960).

Valga esta introducción informativa sobre lo que va a ser estructuralmente la II Muestra del Cine Mediterráneo, con la ilusión de que en el siguiente número pueda confirmar las esperanzas puestas en una reunión que intenta la comunicación, por medio del cine, entre los pueblos ribereños de "nuestro mar".

Confío en poder narrarles todo el salitre humanitario que el cine lleve dentro y a su alrededor. ■ JOSE MANUEL MASIP SEGARRA.

Valencia

LOS MEJILLONEROS SALVARON LA CAMPAÑA

VALENCIA.—Los mejilloneros valencianos, a pesar de los problemas derivados de la intoxicación por mejillones, han tenido una campaña normal, puesto que cuando la masiva intoxicación se produjo, los mejilloneros valencianos ya habían finalizado su campaña.

En Valencia, los mejilloneros terminan su campaña el 15 de agosto y la intoxicación por el consumo de estos moluscos se produjo un mes después.

Las toneladas que, por término medio, vienen a producir los veinticuatro mejilloneros asociados en Valencia, es de unas ciento cuarenta toneladas anuales, lo que más bien se considera una cosecha corta, pues tan sólo se produce para el consumo en la capital y la región. La depuración de estos moluscos se lleva a cabo en Tarragona, pues la producción es tan corta que ni tan siquiera existe una depuradora en Valencia.

Aunque los mejilloneros valencianos se han salvado de la quema en esta ocasión, se muestran muy escépticos ante la próxima campaña si mientras tanto no se lleva a cabo una campaña de ambientación, explicación y confianza en el consumidor. ■

Santa Pola (Alicante)

UN JABALI NADABA EN EL MAR

SANTA POLA (Alicante).—Unos pescadores de Tabarca, que se dedicaban a la pesca de la lechola en una embarcación de motor, se sorprendieron al localizar en pleno mar a un jabalí que nadaba sobre las olas, al cual "pescaron" con auxilio de un garfio.

Fue laboriosa la tarea de izarlo a bordo de la embarcación "Nuestra Señora del Carmen", patronada por el vecino de la isla de Tabarca Rafael Pérez, quien con ayuda de su padre pudo amarrar las patas del jabalí, al que trasladó a Santa Pola, guardándose bien de eludir sus afilados colmillos, ya que permaneció vivo durante el trayecto de siete a ocho horas que tuvieron que navegar hasta llegar a puerto.

El jabalí era de regular tamaño y peso aproximado de 60 kilos. Nadie recuerda aquí que haya ocurrido un caso semejante, más extraño aún cuando el jabalí es un animal desconocido en la comarca. ■

Denia (Alicante)

TORNEO DE PESCA

VILLAJYOYOSA (Alicante).—El equipo del Club Náutico de esta localidad copó los primeros premios del Concurso Interprovincial de Pesca desde Embarcación, celebrado en aguas de Denia, con la participación de tres sociedades deportivas.

El fuerte sol y la excesiva tranquilidad de las aguas mermaron las posibilidades de capturas realizadas. El primer clasificado y quien obtuvo el mayor número de piezas, veinte en total, fue Andrés Serrano Morel, del Club Náutico de Villajoyosa, con un total de 5,450 kilogramos.

Por su parte, Vicente Rusiños, del Club Náutico de Alicante, obtuvo la pieza más grande, con medio kilogramo. ■

Cartagena (Murcia)

LAS AGUAS COSTERAS NO SIRVEN PARA MALACOLOGIA

CARTAGENA (Murcia).—Un buque de la Armada española recogió agua de alta mar, en bidones de plástico, para su uso en la exposición de temas malacológicos que se desarrollaba en esta ciudad.


El motivo es que el agua de la zona costera cartagenera tiene un alto nivel de contaminación y se temía que su uso en los acuarios de la muestra pudiera acabar con la vida de los animales. ■

Instale un Cummins y ahorre litros diesel por cada hora de trabajo

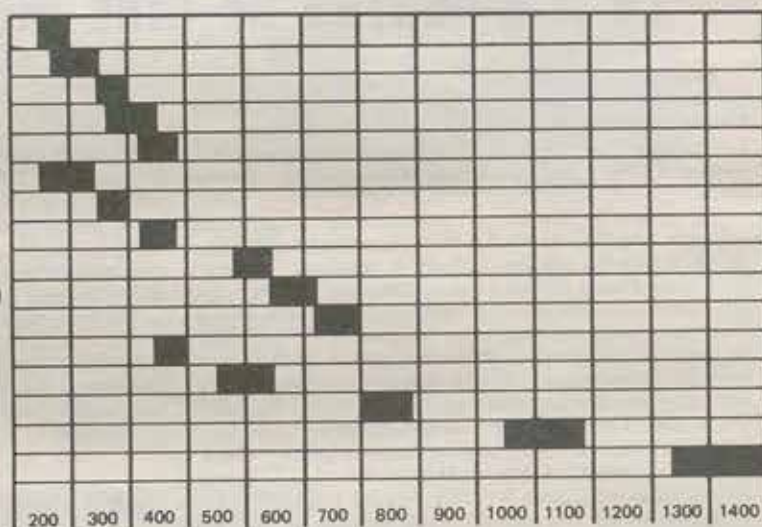
PRIMER FABRICANTE MUNDIAL INDEPENDIENTE, DE MOTORES DIESEL PARA LAS MAS DIVERSAS APLICACIONES.

La economía de combustible juega un papel importantísimo en la selección de un motor, siendo suficiente razón por la cual muchos armadores de todo el mundo han escogido CUMMINS como motor idóneo para la propulsión de su barco.

Además, CUMMINS dispone de más de 3.000 Puntos de Servicio Técnico repartidos por todo el mundo, así como 36 Talleres de Asistencia distribuidos por todo el litoral español, con una disponibilidad de piezas de recambio del 94 por 100 en 24 horas.



MODELOS	
V-504-M	
V-555-M	
V-903-M	
VT-903-M	
VTA-903-M	
N-855-M	
NT-855-M	
NTA-855-M	
VT-1710-M	
VTA-1710-M1	
VTA-1710-M2	
KT-1150-M	
KTA-1150-M	
KT-2300-M	
KTA-2300-M	
KTA-3067-M	



CUMMINS VENTAS Y SERVICIO, S. A.
C/ Torrelaguna, 56.
MADRID-27

TELF.: 267 20 00 (5 líneas)
TELEX: 22668 motor e
DIRECCION TELEGRAFICA: CUMSPA.

Puntos de servicio por todo el litoral español.

Almería MEDALLAS DE PLATA AL MÉRITO SOCIAL MARÍTIMO

ALMERÍA.—Fueron impuestas las medallas al Mérito Social Marítimo a cuatro pescadores almerienses en un acto presidido por el gobernador civil, don José María Bances Álvarez, y dentro del programa de actividades del Día del Mar 81, cuya presentación fue hecha por el delegado provincial del ISM, don José Asinjo Sedano.

Estuvieron también presentes el gobernador militar, el comandante militar de Marina, el presidente de la Audiencia Provincial, el delegado territorial de Sanidad y Seguridad Social y otras autoridades. Los homenajeados con la medalla del Mérito Social Marítimo en su categoría de plata fueron: doña Joaquina Vargas Rivas, don José Pérez Fernández (ambos de Adra), don José Maldonado Salmerón (de Almería) y don Ramón Aguado García (de Carboneras), cuyas biografías publicó "Hoja del Mar" el pasado agosto.

Las fotografías muestran la imposición de la medalla a don Ramón Aguado por el gobernador civil, a los otros tres homenajeados: doña Joaquina, don José Pérez y don José Maldonado, y al delegado provincial del ISM leyendo el pregón del Día del Mar 81. ■



Lepe (Huelva)

PROTECCION PARA LOS BANCOS NATURALES DE MOLUSCOS

LEPE (Huelva, especial para "Hoja del Mar").—Se ha desarrollado en la Cofradía de Pescadores de Lepe una importante reunión, promovida por el Plan Marisquero de la Región Suratlántica (PEMARES), presidida por el subdirector general de Ordenación de la Pesca y Cultivos Marinos, don Juan González Casal, estando también presentes el alcalde de Lepe, el asesor de la Consejería de Pesca de la Junta de Andalucía, el gerente del Plan Marisquero, los patrones mayores de las Cofradías del litoral, el ayudante de Marina del Distrito y representantes del sector de conservas de pescado.

El motivo de este encuentro ha sido la presentación de un amplio informe, elaborado por la Subgerencia del Plan Marisquero en Huelva, en el que se recoge la actual situación de este sector. Comenzó la reunión con la exposición del motivo, por parte del subdirector general, quien dio paso al subgerente de PEMARES, Matías Conde Vázquez, que procedió a dar lectura al referido informe. En su exposición, el señor Conde Vázquez señaló con datos estadísticos lo que el sector marisquero supone para la economía provincial. En el año 80 se vendieron, en primera venta, aproximadamente 700 millones de pesetas.

Pasó después a exponer la situación de los bancos de cada especie de moluscos que se dan en nuestra costa, así como los problemas para su extracción y comercialización, destacando los perjuicios que ello ocasiona al sector social.

ACUERDOS

El subgerente, tras la exposición de los problemas, señaló una serie de posibles soluciones, que fueron debatidas por el sector, muy especialmente por las Cofradías de Pescadores, protagonistas destacadas en el control y regulación de las extracciones de moluscos en los bancos naturales, por medio de sus agrupaciones de mariscadores. Junto a las soluciones apuntadas por el Plan Marisquero se acordaron una serie de conclusiones que serán elevadas a la Administración, al objeto de que tomen las medidas conducentes a afrontar, con realismo y responsabilidad, la salvaguardia de la riqueza natural de nuestro litoral; que, en palabras del subdirector general, es patrimonio de las generaciones futuras y no tenemos derecho a proseguir su esquilmación, tal como se está haciendo. El señor Conde Vázquez fue calurosamente felicitado por todos los asistentes por la acertada

exposición realizada, así como por el realismo, objetividad y responsabilidad en el trabajo presentado, fruto de una constante dedicación al estudio de los problemas del sector en los últimos años.

CENTRO DE "PUESTA INDUCIDA"

Una vez finalizada la reunión, los asistentes se desplazaron al puerto de El Terrón, para visitar el Centro Criadero de Puesta Inducida de Moluscos que PEMARES tiene instalado y en funcionamiento para la obtención de semillas de almeja fina. Los visitantes tuvieron ocasión de apreciar lo que supone un logro científico de incalculables consecuencias favorables al sector marisquero, tal cual es la obtención, por el método de inducción a la puesta, de larvas de almejas finas, que por primera vez en la historia de nuestra región se han obtenido, hace unos días, en el referido Centro Laboratorio de Puesta Inducida.

El subdirector general y acompañantes recorrieron detenidamente las instalaciones, que les fueron mostradas por el jefe del Departamento Técnico y director del Laboratorio, biólogo don Juan A. Pérez Gragera. Tanto el señor González Casal como los demás quedaron gratamente impresionados por los logros conseguidos, confiando en que en un futuro inmediato las larvas que se produzcan en este Centro del Plan Marisquero sirvan para la repoblación de los bancos naturales de nuestra costa, que actualmente se encuentran en fase de regresión. ■ SERAFIN GOMEZ ROJAS.

Barbate

EL GOBIERNO MARROQUI LEVANTA EL VETO A 18 PESQUEROS

SEVILLA.—El Gobierno marroquí levantó el veto que pesaba sobre 18 pesqueros españoles con base en Barbate (Cádiz), que durante el pasado mes de noviembre desobedecieron las instrucciones de las lanchas patrulleras marroquíes, que intentaron proceder a su apresamiento, según indicó el ministro español de Agricultura y Pesca, Jaime Lamo de Espinosa.

El 21 de noviembre de 1980, lanchas patrulleras de la Marina real de Marruecos detuvieron a un grupo de barcos pesqueros españoles y les indicaron que se dirigieran hacia Casablanca, instrucciones que los 18 barcos de Barbate desobedecieron, regresando a su base.

Desde entonces, estas embarcaciones se vieron obligadas a faenar en el golfo de Cádiz, mientras que el Ministerio de Agricultura y Pesca subvencionaba el menor rendimiento de estas faenas.

"Aun reconociendo que estos barcos habían actuado de una forma no correcta —dijo el señor Lamo de Espinosa—, desde entonces hemos solicitado muchas veces de las autoridades marroquíes la vuelta a un trato normal para ellos. Cuando el ministro de Pesca de Marruecos estaba a punto de volver a su país, durante su reciente visita a España, le entregué una carta en la que le reiteraba la solicitud de un trato normal para estos barcos. El ministro, sobre la marcha, dictó una carta en la que aceptaba incluir a estos pesqueros en la relación de los que podrán faenar en sus aguas a partir del 1 de enero de 1982".

En la rueda de prensa convocada por el ministro de Agricultura y Pesca para dar cuenta de estos temas, se encontraban presentes el diputado de UCD por Cádiz, Antonio Morillo, y el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Barbate, quienes tuvieron palabras de agradecimiento para la gestión del señor Lamo de Espinosa.

"Esta noticia va a provocar bombos y platillos en Barbate —dijo el patrón mayor de la Cofradía—, porque significa la vuelta a la normalidad de media flota de Barbate y la tranquilidad para unos armadores que desde que se produjo esta situación se han ido descapitalizando cada vez más, pues han mantenido la actividad sólo para que esta parte de la flota no desaparezca y no han vuelto a ganar un duro desde entonces".

Los barcos barbateños que estaban vetados por Marruecos, con una tripulación total de más de 700 hombres, son los siguientes: "Yolanda Paqui", "Papai-co II", "Diego Crespo", "Las Cuatro Mari", "Robert Kennedy", "María y Rosa", "Tercera Anita", "Ambo-mar", "Mari Ibiza", "Nautilus", "José Galindo", "El Romero", "Juan Malia", "Virgen de la Regla", "Carmen Oliva", "Juan José Mota", "Antonio y Garpas" y "Antonia Ruiz". ■

NAUFRAGOS RESCATADOS

Familiares y amigos abrazan a los naufragos del pesquero gaditano "Nuria", a su llegada a Cádiz, que sufrió un incendio frente a las costas de Casablanca. Todos los tripulantes fueron recogidos de las aguas por el buque "J. J. Sister".



Visita del subsecretario de Pesca

"EN ARRECIFE, CADA VEZ SE LOGRAN MAS COSAS"

● Condecoración a un marinero en la sede del ISM

ARRECIFE DE LANZAROTE.—El subsecretario de Pesca, Miguel Aldasoro, giró una apretada visita a esta localidad, en la que manifestó: "Vengo a esta isla con ganas de trabajar, porque aquí cada vez se logran más cosas". La primera visita la efectuó al Instituto Social de la Marina (Casa del Marino). El señor Aldasoro, acompañado de un amplio séquito de la Administración y autoridades de la provincia y locales, tomó asiento en la mesa presidencial del salón de actos del Instituto, dando comienzo el acto con la imposición de la condecoración a don Marcial Feo Tavlo, pronunciando las siguientes palabras el director de la entidad, don Jesús Guillermo Rodríguez Gil.

EN EL I. S. M.

"Ante todo quiero darles las gracias por su presencia en este acto, sencillo, pero a la vez entrañable, pues se trata de homenajear a uno de esos hombres que han pasado su vida en la mar.

Quiero poner de manifiesto la circunstancia que nos ha movido a promover este galardón a don Marcial.

De manera muy escueta, vamos a enumerar su vida profesional: trabaja en la mar desde la edad de diez años. Ha tripulado todas y cada una de las embarcaciones de la isla, citando entre ellas algunas tan históricas como 'La Estrella', 'El Bernardo', 'La Sotileza', 'El Peral', etcétera. Ha recorrido todo el litoral de las islas y pesquerías africanas, permaneciendo a veces sin agua ni alimentos por falta de viento para regresar a Arrecife.

El día 19 de septiembre del 52, él y sus compañeros estuvieron en grave peligro debido a un fuerte temporal en La Guerra, logrando salvarse él y los demás por su gran pericia en capear temporales e infundiendo ánimos a toda la tripulación. En aquellas mismas circunstancias perecieron ocho compañeros de otras embarcaciones.

En la actualidad es tanto el amor que siente Marcial por la mar que todavía continúa saliendo en su pequeña embarcación, pues, según nos ha confirmado, allí es donde únicamente se siente vivo. Marcial, el sector en estos momentos me ha hecho portavoz y me han indicado que le transmita la gran estima y aprecio que goza.

Creo que este es el mejor homenaje que se le puede dar a un hombre de la mar a sus ochenta y siete años".

Tomó la palabra a continuación el señor Aldasoro, quien leyó el diploma que le acreditaba tal condecoración al trabajador distinguido. Se le entregó el diploma y se procedió a imponerle la condecoración. El marinero Marcial agradeció, emocionado, la deferencia.

HABLAN LAS COFRADIAS

Nada más terminar el acto, el secretario de la Cofradía de Pescadores de San Ginés, Domingo Delgado, leyó un amplio informe, que después contestaría el subsecretario, en el que, entre otras cosas, dijo: "Todos sabemos que desde que usted dirige la pesca en nuestro país, la flota de Lanzarote ha estado presente en los planes y negociaciones españolas, y esto antes no ocurría. Aprovechamos la ocasión para pedirle que se nos siga teniendo muy en cuenta en el futuro, pues este pueblo tiene, como usted conoce, una alta dependencia del sector y no puede desperdiciar una sola coyuntura.

Por otra parte, cuando hemos ido con nuestros problemas a Madrid, usted nos ha escuchado con interés y nos ha resuelto muchos de ellos".

"El número de embarcaciones —continuó— que actúan en caladeros exteriores es de 92 unidades. De ellas, 30 con 6.738 TRB pertenecen a la flota sardinal y 62 con 5.788 TRB son artesanales. En la zona económica exclusiva de Canarias faenan unas 200 unidades. Dependiendo de esta flota hay siete complejos industriales dedicados a conservas, harineras y congelación.

Entre flota e industrias de la pesca se fundamenta la mayor parte de la economía de Lanzarote. En esta isla, una parada del sector significaría perder el 70 por 100 de todo.

No tenemos otros sectores económicos que pudieran absorber la mano de obra ni crear una riqueza sustitutoria.

En este sentido, somos uno de los pueblos de España más fuertemente condicionados a que la pesca siga viviendo".

Siguió diciendo el secretario de la Cofradía, señor Delgado, que por todo ello no podría menos que hacerle diversas consideraciones, que fueron: Asamblea Nacional de Cofradías, varaderos, inspección de buques, créditos, y Mauritania y la Ley de Pesca para Canarias, acerca de la cual se preguntó, dijo, aprovechando la presencia del consejero de Pesca de la Junta de Canarias, qué es lo que hay que hacer para acelerar o recuperar el tema.

Posteriormente, el subsecretario y su séquito visitaron la Escuela Náutica Pesquera, donde asistieron a la ceremonia de toma de posesión del nuevo director de la Escuela, rindiendo un cálido homenaje al director cesante. Poco después, y tras un recorrido por la bahía de Naos, procedió a cortar la cinta, que inauguraba las importantes instalaciones de Agramar, haciendo después un amplio recorrido por sus instalaciones. Finalmente hubo un almuerzo en el hotel Salinas Sheraton, donde se pronunciaron dos discursos.

Don Juan Betancort Borges, presidente del Consejo de Administración, dirigiéndose al subsecretario y a los presentes, dijo:

"En primer lugar, quiero agradecer muy profundamente, en nombre de mis compañeros y en el mío propio, su presencia en este acto de inauguración oficial del complejo industrial de la Agrupación de Armadores de Lanzarote.

Es un hecho importantísimo, en una isla dedicada a la pesca, el reunir a la Administración pesquera nacional y a la preautonómica. Estamos orgullosos de haberlo conseguido. Lo tomamos como una clara muestra del interés que nuestras autoridades del ramo tienen por nuestros problemas y nuestro desarrollo. Lo tomamos también como un espaldarazo a nuestro movimiento asociativo.

Las islas suponen un mercado reducido e insuficiente para la colocación de las capturas, lo que se traduce en una saturación rápida, con la baja consiguiente de los precios y la total pérdida de rentabilidad de la explotación pesquera.

Este hecho nos hizo comprender a los actuales integrantes de Agramar que era necesario agruparnos para ser capaces de comercializar nuestras propias capturas o al menos muy buena parte de ellas, al objeto de regular en lo posible la oferta y la demanda. Conseguimos asociarnos 29 armadores de esta isla y emprendimos un camino que nos parecía y nos sigue pareciendo el único posible para paliar este probable secular.

En suma —terminó—, entendemos que Agramar es una obra de esta isla con el apoyo de la Administración pesquera a todos sus niveles. En su realización se han invertido 500 millones de pesetas y consta de una fábrica de harinas, complejo frigorífico y fábrica de hielo". ■

Isla Cristina APRESADA EMBARCACION CUANDO FAENABA EN AGUAS ESPAÑOLAS

ISLA CRISTINA (Huelva).—La embarcación denominada "Gema del Mar" fue apresada por una lancha patrullera portuguesa cuando faenaba en aguas españolas, informó la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Isla Cristina.

Dicha embarcación fue trasladada al puerto portugués de Faro y se le impuso una sanción económica de 100.000 escudos (unas 150.000 pesetas). También se le confiscaron la pesca y las artes.

El armador del "Gema del Mar", Simón López López, manifestó que recurrirá por la ilegalidad de este apresamiento. Los patrones de seis embarcaciones españolas que se encontraban faenando cerca del "Gema del Mar" expresaron su voluntad de declarar que la embarcación apresada estaba faenando en aguas españolas.

El año pasado, otra embarcación de Isla Cristina, que llevaba el mismo nombre que la ahora apresada, fue detenida en cuatro ocasiones por las autoridades portuguesas. ■

LIBERADO EL "MAPHER"

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—El pesquero español "Mapher", con base en el puerto de Huelva, fue liberado por Marruecos, tras permanecer retenido en el puerto de Villa Cisneros por espacio de cuarenta y ocho días.

Las autoridades marroquíes acusaron a este barco de pescar sin licencia, por lo que le fue impuesta una multa de siete millones y medio de pesetas. ■

Lanzarote

ENCALLA UN MERCANTE GRIEGO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El mercante griego "Telamon" encalló en la dársena exterior del puerto de Arrecife, sin que ninguno de sus tripulantes sufriera daños.

Cuando este barco navegaba cerca de Lanzarote, con un cargamento de troncos de árboles, sufrió una vía de agua, a consecuencia de la cual se anegaron varias dependencias del buque.

Como consecuencia del peligro de hundimiento que corría el barco, su capitán solicitó la presencia del práctico del puerto y entre los dos lograron encallar el barco en una zona arenosa para evitar su hundimiento.

La mayor parte de sus 29 tripulantes son griegos y el resto africanos, ninguno de los cuales sufrió lesiones.

El "Telamon", de 150 metros de eslora, había zarpado diez días antes del puerto de Abidjan (Costa de Marfil) y se dirigía hacia el puerto griego de Salónica. ■

Las Palmas

CONCURSOS DE DESTREZA PARA ESTIBADORES

LAS PALMAS.—Dentro de los actos organizados con motivo del Día Mundial Marítimo, tuvo lugar en este puerto un concurso de destreza en el oficio para los estibadores, que se dividió en cinco especialidades y se desarrolló en la explanada situada entre el pantalán y la fuente, destacando el espíritu competitivo de todos los participantes, que hicieron gala de una alta profesionalidad.

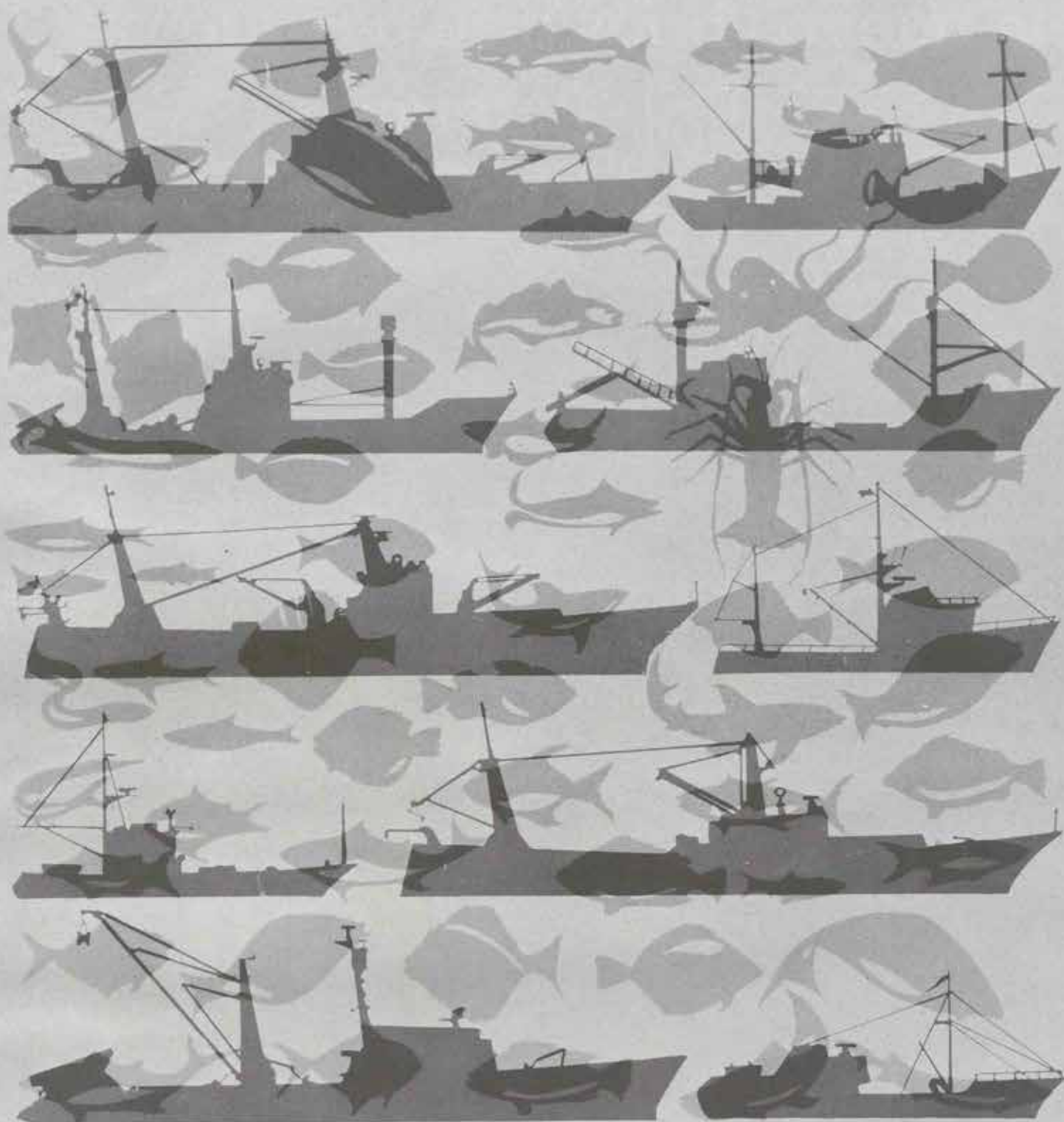
Al finalizar las pruebas se procedió a la entrega de trofeos por las autoridades asistentes. Por último, el gobernador civil pronunció unas breves palabras para felicitar a los estibadores por el desarrollo de las pruebas, demostrando una alta profesionalidad, y animándoles a seguir por el camino del diálogo con los empresarios para un mejor entendimiento y clarificación de los problemas portuarios.

Le contestó espontáneamente un estibador que pidió a la primera autoridad civil su apoyo y colaboración para que el puerto siga siendo de todos y no de unos pocos, ya que los estibadores lo único que desean es trabajar y que se les respeten sus puestos de trabajo. ■

AMBULANCIA PARA EL PUERTO

LAS PALMAS.—El presidente de la Junta del Puerto, don Rafael Bittini, en un próximo pleno del organismo que preside, llevará la propuesta de adquisición de una ambulancia para destinarla exclusivamente a prestar sus servicios en la zona portuaria.

La ambulancia ha sido solicitada en numerosas ocasiones, sobre todo por los estibadores portuarios, ya que su necesidad es evidente para una atención rápida y urgente para evacuar tanto a un trabajador portuario como al tripulante de un barco que lo necesite. ■



Pesque lo que pesque, con FURUNO pescará más

Radars · Sondas · Sonar · Radiogoniómetros · Navegación por Satélite

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

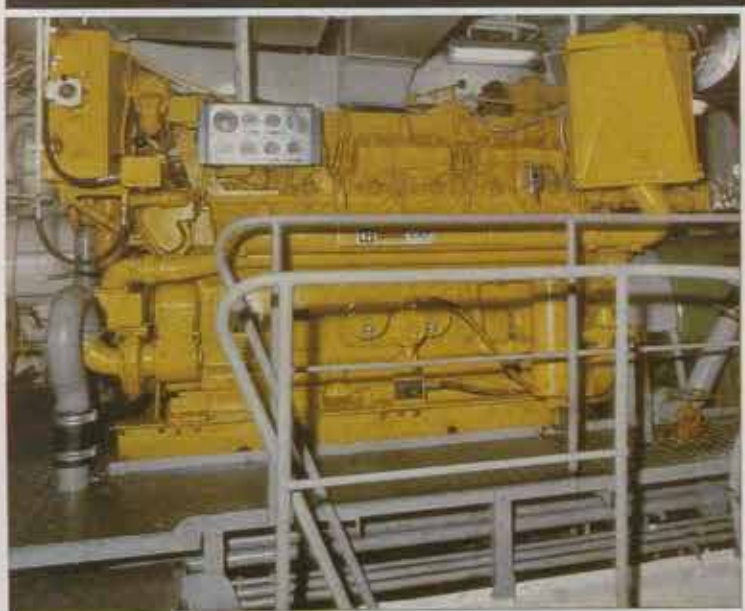
Claudio Coello, 50. Madrid. 1 / Telf. 435 95 20 / Telex. 22884 MOCUR-E

Distribuidores y Servicio Técnico en los principales Puertos Españoles



Déle nuevos bríos a su pesquero.

Potencia **CATERPILLAR**



De 85 a 1125 BHP.

**Motores marinos
de muy bajo consumo.**

FINANZAUTO




compromiso de continuidad

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



CATERPILLAR

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.

F-16-