

hoja del mar

NUMERO 149

AÑO XIV • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • FEBRERO 1978

REVALORIZACION DE TODAS
LAS PENSIONES
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



RUMBO A NUEVA ZELANDA!

La segunda etapa de la Regata Mundial Transoceánica de veleros se desarrolla ahora en las difíciles aguas del hemisferio austral. El "Flyer" va en cabeza, pero todo puede ocurrir en esta fase, la más dura y definitiva de la competición.

(Sigue en última página de cubierta)



Naufragó el "Marbel"

LA MAR SE COBRO OTRAS 27 VIDAS

De nuevo la mar... En los últimos días de enero, en aguas de Vigo, el "Marbel", con avería en las máquinas, temporal, vientos de más de cien kilómetros a la hora, quedaba a la deriva, a merced de los terribles golpes del oleaje, hasta embarrancar en unos arrecifes de las islas Cíes, donde quedó partido en dos. Veintisiete vidas se cobró la mar en esta ocasión; veintisiete vidas que se suman a tantas y tantas como el trabajo en la mar ofrenda y que configuran el palmarés más triste que puede concebirse: se trata de la actividad laboral con más alta siniestralidad. En la fotografía de Llanos, los familiares de los naufragados, durante la dramática espera en los muelles vigueses, mientras mar adentro se efectuaban las operaciones de rescate.



Hasta 100 millas de seguridad.



La seguridad de saber siempre lo que ocurre a su alrededor, en cualquier condición meteorológica.

La seguridad para Vd. y su captura, de una navegación sin sorpresas.

FURUNO le ofrece una amplia gama de radares, que comprenden desde los equipos más compactos de 24 millas, hasta los más sofisticados de 100 millas de alcance.

Siempre encontrará un radar FURUNO que se adapte a su buque.

Y con la garantía de una extensa red de Asistencia Técnica.



FURUNO®

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

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

O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles



1.608

hoja del mar

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 y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.

Génova, 24, planta séptima.
Tels. 419 39 63 y 419 07 24
Madrid-4 (España).
Telegamas: INSOMAR.
Telex: 23746 y 22107.

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizábal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chilida. Cartagena: Juan Oliva Cervantes. Castellón: Antonio González Sobaco. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. La Coruña: José A. Sánchez Riera. 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: Juan A. Padrón Albornoz. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayós. Vigo: Joaquín Rolland. **Colaboradores** en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

En el extranjero: Düsseldorf: Angel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Dublín: John de Courcy Ireland. México: Abiú Zamudio Luviano. 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: José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

Publicidad: Pedro Cánovas.

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

Director:

Joaquín Vidal.

hoja del mar

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963.

Incide sobre las más reducidas y equilibra los distintos regímenes

REVALORIZACION DE TODAS LAS PENSIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL

MADRID.—Por Real Decreto del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, se revalorizan todas las pensiones de la Seguridad Social. El esfuerzo financiero de la revalorización se dirige fundamentalmente a una igualación de los mínimos de las pensiones en los distintos regímenes, la cual se efectuará en dos etapas, según consta en el preámbulo del Decreto: la primera de ellas con efectos de primero de enero del corriente año, y la segunda se producirá el próximo primero de julio.

Por el interés que tiene el tema para gran parte de nuestros lectores, en separata reproducimos los textos íntegros del Real Decreto 85/1978, de 24 de enero, sobre revalorización de pensiones, y la Orden de la misma fecha que desarrolla el Real Decreto

anterior, ambos publicados en el "Boletín Oficial del Estado" de 25 de enero.

RESPONDE A LAS ASPIRACIONES DE LOS PENSIONISTAS

El ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Enrique Sánchez de León, fue entrevistado por Radio Nacional de España a raíz de la publicación de estas importantes disposiciones y declaró, entre otras cosas:

"Creo que el Decreto recién aprobado en el Consejo de Ministros por el que se revalorizan todas las pensiones de la Seguridad Social responde a la aspiración que tenían los distintos pensionistas, instrumenta el pacto de la Moncloa y distribuye el monto del 30 por 100 de revalorización de pensiones con respecto a la

masa de 1977 y se ajusta a criterios de progresividad y de distribución mejor que los anteriores".

A la pregunta de si con este Decreto quedan reguladas de manera definitiva las pensiones o cabe esperar en un próximo futuro otras medidas, el señor Sánchez de León indicó de manera definitiva que no: "Lo que ocurre es que este Decreto sigue las líneas del anterior, aunque se insiste en ellos el criterio de igualdad, sobre todo de mínimos. Sin embargo, en el momento en que demos a conocer todas las cifras y se expliquen con todo detalle se verá exactamente cómo los distintos sectores se equilibran y cómo, por otra parte, la necesidad de un punto de partida común, que es de los mínimos, se consigue perfectamente". ■

Por la Comisión de Asuntos Exteriores del Congreso

RATIFICADO EL ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

MADRID (Redacción).—Por 19 votos a favor y 14 en contra, el pasado día 17 de febrero la Comisión de Asuntos Exteriores del Congreso ratificó el Convenio Pesquero de España con Marruecos. Los votos en contra fueron de los grupos parlamentarios socialista y comunista.

Previamente se habían votado las propuestas de no ratificación, formuladas por los socialistas y comunistas, y ambas fueron rechazadas por idénticos resultados: 14-19.

El debate, que fue intenso y prolongado, duró dos horas y media, y durante el mismo la mayor oposición a la ratificación la mantuvo el grupo socialista, el cual entendía que el Acuerdo no es favorable para los pescadores españoles; beneficia, exclusivamente, a las grandes empresas pesqueras españolas; va orientado a la marroquización de la flota española que faena en aguas del Norte africano e involucra al país en la conflictividad del problema del Sahara.

Al margen de esta noticia, que recogemos cuando ya había sido cerrada la presente edición de "Hoja del Mar", en otras páginas de este mismo número se da amplia información sobre las argumentaciones de armadores y del Partido Socialista Obrero Español respecto al Acuerdo y su inminente propuesta de ratificación por las Cortes Españolas. ■

El ministro de Sanidad y Seguridad Social, en el Pleno del Senado

HABRA BUQUE SANITARIO PARA LOS PESCADORES QUE FAENAN EN AGUAS CANARIO-SAHARIANAS

MADRID (Redacción).—En la sesión que el Pleno del Senado celebró el pasado 18 de enero, el senador de UCD, don Baldomero Fernández Calviño, formuló una pregunta oral al ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Enrique Sánchez de León, sobre la conveniencia de que se habilite un buque sanitario con destino a la flota pesquera que faena en el banco canario-sahariano.

El señor Calviño señaló, en el transcurso de su intervención, que tras la descolonización del Sahara ya no podían ser utilizados, que estaban situados en Villacisneros y Güera, donde habitualmente eran asistidos los pescadores españoles. Agregó que se han producido muertes de tripulantes y preguntó si, ante estas circunstancias, en el programa de la Seguridad Social está prevista la adquisición de un barco que solucione el problema, así como la habilitación de un medio de transporte eficaz —que podría ser un helicóptero— para trasladar enfermos.

El ministro de Sanidad y Seguridad Social abundó en los argumentos del señor Fernández Calviño y señaló que el problema había sido contemplado por el Instituto Social de la Marina, así como las posibilidades de solución y financiación de su sostenimiento. En este orden, el Instituto —dijo el señor Sánchez de León—, en reunión de su Consejo General, celebrada el pasado 21 de diciembre, adoptó un acuerdo sobre la necesidad de adquisición de un buque con capacidad sanitaria. Agregó que el barco es necesario, porque la población de pescadores españoles en la zona se cifra entre los ocho mil y diez mil tripulantes, sin otra base de apoyo que las instalaciones sanitarias en Las Palmas.

También señaló el ministro la necesidad de establecer un sistema de radiodiagnóstico, centralizado en el Instituto Social de la Marina, como primera atención a las tripulaciones. Explicó que el dispositivo está estudiado por el Instituto y pronto podrá entrar en funcionamiento el servicio correspondiente. ■

Hasta marzo

ESPERANZAS DE QUE LA C.E.E. PRORROGUE LAS AUTORIZACIONES A LOS BARCOS ESPAÑOLES

MADRID.—Existe la impresión de que el Consejo de Ministros de la CEE, que se reunirá el próximo 30 de enero, llegará a un acuerdo definitivo en política pesquera de la Comunidad, por el que se prorrogue el régimen transitario para poder faenar los barcos españoles en aguas comunitarias durante este trimestre, ha informado el gerente de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, señor Alvarez Castellanos.

El señor Alvarez Castellanos explicó que el día 19 una delegación española había mantenido en Bruselas unas conversaciones con la delegación para la pesca de la CEE, con el fin de cambiar impresiones con vistas al nuevo régimen para España, y que la sensación es de que se resolverá favorablemente.

Cabe la esperanza —dijo— que cuando los miembros de la CEE se pongan de acuerdo en cuanto a política pesquera resuelvan a favor de España la continuación del régimen establecido en septiembre del pasado año, por el que se concedieron 202 licencias para poder faenar en aguas comunitarias. ■

En dos resoluciones aprobadas por la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso

SE PIDE AL GOBIERNO LA MEJORA DE LAS CONDICIONES PESQUERAS

MADRID (Redacción).—La Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso aprobó, el pasado día 12 de enero, dos resoluciones sobre la situación de la flota pesquera española en el Atlántico Norte y en el Cantábrico.

Las resoluciones sobre pesca aprobadas, presentadas por la minoría vasca, pasaron sin problemas por la Comisión, y en ausencia de los expertos de Asuntos Exteriores.

Las resoluciones piden al Gobierno que "exija a los responsables comunitarios una inmediata mejora sustancial de las condiciones en que se desarrollan en la actualidad las actividades pesqueras españolas", y que dirija a las autoridades francesas la petición inmediata de "cese de las arbitrariedades que sufren los pesqueros españoles en aguas vecinas". ■

PESQUERO ESPAÑOL MULTADO EN EL ULSTER

LONDRES.—El patrón del pesquero español "Leogorpe" fue sancionado con una multa de 200 libras esterlinas (unas 30.000 pesetas) por el Tribunal de Letterkenny (Noroeste del Ulster) por pescar en aguas territoriales británicas.

El Tribunal ordenó también la confiscación de las capturas y de los aparejos de pesca, valorados en 22.510 libras esterlinas (unos 3.400.000 pesetas). ■

No está incluido el Mediterráneo

AMPLIADAS A DOSCIENTAS MILLAS LAS AGUAS ESPAÑOLAS

MADRID.—La comisión de presidencia del Congreso de Diputados dictaminó el proyecto de Ley de zona económica exclusiva, por la que se amplía la extensión de las aguas jurisdiccionales españolas, salvo las del Mediterráneo, a doscientas millas marinas.

Por el momento, la aplicación de la Ley se limita a las costas del Atlántico, incluido el Cantábrico, tanto peninsulares como insulares, pero se faculta al Gobierno a extender esa declaración de zona económica a otras costas, cuando lo estime conveniente.

En esta zona económica exclusiva, según el título de la Ley, se considera incluido desde el límite interno del mar hasta 200 millas náuticas, contadas a partir de las líneas base desde las que se mide la anchura de aquél. Sobre esa zona exclusiva el Estado "tiene derechos soberanos de explotación y explotación de recursos submarinos y de las aguas suprayacentes".

En los archipiélagos, el límite exterior de la zona económica se medirá a partir de las líneas de base rectas que unan los puntos extremos de las islas o islotes que respectivamente lo componen, de manera que el perímetro resultante siga la configuración general de cada archipiélago.

En aguas españolas podrán faenar los barcos españoles y los de aquellos países cuyos buques hayan faenado de forma habitual en ellas.

VEINTICINCO AÑOS DE LA DOCTRINA DE LAS DOSCIENTAS MILLAS

Precisamente el pasado 18 de agosto se celebró en Santiago de Chile el XXV aniversario de la declaración de Santiago, punto de partida para la política de las 200 millas de soberanía marítima que actualmente practican la mayoría de los países costeros.

El germen de esta teoría nació en Perú en 1947, siendo Presidente el doctor Bustamante. Después, en 1952, Chile, Ecuador y Perú firmaron la declaración de Santiago, en la que se fijaban los derechos exclusivos sobre las riquezas marinas en una franja de litoral de 200 millas de anchura. Al "club de las doscientas millas" se unieron posteriormente Argentina, Uruguay, El Salvador, Nicaragua, Panamá y Brasil. A esta teoría se opusieron las grandes potencias pesqueras: URSS, USA y Japón. No obstante, recientemente, Estados Unidos decidió aumentar sus aguas a doscientas millas.

LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

Según los últimos datos procedentes de la Subsecretaría de la Marina Mercante, la situación de la flota pesquera española, en cuanto a número de buques, tonelaje, etcétera, es la siguiente: existen 16.852 unidades con un tonelaje total de 780.900 TRB distribuidas así:

Flota artesanal (hasta 20 TRB).....	12.089	unidades =	57.149 Tm.
Flota de fresco	4.068	" =	379.540 "
Flota bacaladera	122	" =	69.867 "
Flota congeladora de arrastre	517	" =	222.867 "
Flota congeladora de cerco	40	" =	29.805 "
Flota ballenera	8	" =	2.740 "
Factorías	4	" =	
Marineros	4	" =	

La población empleada directamente en la flota asciende a 150.000 personae y el volumen actual de la producción nacional es de 1,5 millones de toneladas, siendo el valor en primera venta de pesca capturada de 52.000 millones de pesetas.

El valor total estimado de la flota pes-

quera española es de 125.000 millones de pesetas. El despegue de la flota pesquera española surgió al amparo de la Ley de protección y renovación de la misma de 1962. Solamente las inversiones estatales, desde dicho año a 1967, ascendieron a 5.067 millones de pesetas. ■

Una respuesta psicológica a los pescadores

La decisión española de ampliar a doscientas millas la soberanía sobre las aguas jurisdiccionales no es el final de un litigio internacional, sino el principio de una nueva política sobre la explotación de los mares, nunca adoptada en España hasta ahora. La medida —que será ratificada próximamente por el Pleno del Consejo— ofrecerá ningún beneficio inmediato, y si problemas.

La protección de la pesca nacional es el primer objetivo inmediato de la ampliación, pero su repercusión apenas aliviará la profunda crisis del sector pesquero. Los sistemas tradicionales de capturas han esquilmando ya el litoral español, y la flota no está preparada para aprovechar todas las posibilidades de su riqueza natural. Un plan regional pesquero para Canarias, por ejemplo, exigía el año pasado una inversión de siete mil millones de pesetas; de hecho, la reconversión de la flota. La ampliación de las aguas no resuelve los problemas inmediatos de los pescadores: su expulsión de las zonas habituales de capturas, especialmente en la zona de la Comunidad Económica Europea, y las dificultades crecientes para faenar en los bancos africanos tradicionales. La flota española no puede, de ningún modo, limitarse a faenar en sus aguas. Las soluciones pasan obligatoriamente por una negociación urgente con los países del Mercado Común y una tregua de los conflictos en el Sahara, y por ahora no existen perspectivas de solución. Y pasa también por una reconversión profunda de la flota y de los profesionales del mar; la experiencia ha demostrado que el número de pescadores y embarcaciones es excesivo para las posibilidades de trabajo que se les ofrecen. Pero, en todo caso, la ampliación española tiene un positivo valor psicológico, como reacción ante las continuadas agresiones que los hombres del mar han sufrido por las circunstancias internacionales. Refuerza el sentido de protección del país a su trabajo.

A nivel político, la decisión exige un delicado estudio diplomático para la delimitación de las líneas "divisorias" con las aguas de Francia, Portugal y Marruecos. El escollo más espectacular al estudiar las delimitaciones consistirá en las negociaciones con Marruecos a propósito del litoral del Sahara. Una "raya" intermedia entre las Canarias y el Sahara supondría el reconocimiento de facto de la soberanía marroquí sobre el antiguo territorio español, aún no descolonizado plenamente, según el ministro de Asuntos Exteriores.

UN SEGURO PARA EL FUTURO

Por encima de todo, las 200 millas son un seguro para el futuro. A nivel inmediato puede entenderse como una exclusiva de la pesca, pero su alcance es indudablemente mayor y se refiere a la explotación futura de las riquezas marinas. La plataforma continental y los fondos marinos son los grandes depósitos naturales y minerales del planeta. Su explotación dependerá tanto de una tecnología especialmente adaptada (ahora sólo existe a nivel experimental) como de la cooperación internacional en el terreno técnico y legislativo. Los problemas de la "propiedad" de los mares tienen en concreto una especial resonancia en el Mediterráneo (petróleo, recursos minerales, defensa...), y ya está en estudio una convención internacional como primer paso para delimitar el derecho de los países a la explotación marina.

Las 200 millas pueden ser, por eso, un seguro para el futuro de España, mucho más que una solución para el presente. Sus posibilidades, a largo plazo, se centran en la investigación de los fondos y el aprovechamiento de sus recursos. Una empresa para la que España no está preparada, a pesar de su situación geográfica. Y una empresa que constituirá, durante las próximas décadas, el reto tecnológico y social de la Humanidad. ■ LUIS PINTOR.

POSIBILIDADES DE COOPERACIÓN PESQUERA ENTRE MÉXICO Y ESPAÑA

MADRID.—Recientemente visitó España don Licio Lagos, apoderado de numerosas empresas mexicanas y ex presidente de la Comisión de Cámaras Industriales de México y de la "barra" de abogados, que estudia las posibilidades de colaboración hispano-mexicana en materia de pesca. El señor Lago mantuvo numerosos contactos con industriales del sector pesquero de Vigo fundamentalmente.

"He estudiado —declaró el señor Lagos— lo que se puede hacer de cara a una planificación de la cooperación pesquera contemplando todos los ángulos: la captura, el tipo de embarcaciones, el mercado, etcétera". Asimismo, anunció la llegada de un grupo de industriales a Vigo para estudiar más detalladamente cada uno de los aspectos del sector pesquero.

IMPORTANTES POSIBILIDADES DE COOPERACIÓN

El señor Lagos consideró muy importantes las posibilidades de cooperación hispano-mexicana en materia de pesca, ya que México tiene 10.000 kilómetros de costa y caladeros, pudiendo aportar España mano de obra y embarcaciones fundamentalmente. En este sentido estimó que pudieran constituirse empresas mixtas para la explotación pesquera que serían bien vistas tanto por el Gobierno español como por el mexicano.

Don Licio Lagos informaría detalladamente al director general de Pesca de su país, licenciado Rafuls, de todos los contactos mantenidos en España, y es posible que en breve regrese a España con una comisión de expertos para continuar las conversaciones iniciadas con el sector pesquero español. También manifestó que los contactos mantenidos hasta ahora han sido con el sector privado español y que aunque no regresaba a México con resultados concretos consideraba muy positivas las perspectivas de cooperación entre ambos países, que en todo caso no han hecho más que comenzar. Los futuros acuerdos —puntualizó— tendrán que formalizarse en el marco del convenio base de cooperación firmado entre México y España. ■

RESPONSABILIDADES POR CONTAMINACIÓN DEL MAR POR HIDROCARBUROS

MADRID (Redacción).—Por una Orden del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aparecida en el "BOE" el pasado día 14 de enero, se dan normas para la aplicación de la Orden de 24 de febrero de 1977 sobre despacho y navegación de buques que transporten como carga hidrocarburos a granel.

Concretamente se aclara dicha Orden en el sentido siguiente:

"En los casos de los buques matriculados en un Estado que no sea parte en el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969, el certificado exigido podrá ser expedido o visado bajo la responsabilidad de cualquier Estado parte en el citado Convenio". ■

III Asamblea Suratlántica de la Pesca

APREMIA LA RATIFICACIÓN DEL TRATADO PESQUERO CON MARRUECOS

CÁDIZ.—Con asistencia del representante de los más importantes puertos pesqueros del litoral, se ha desarrollado en esta ciudad la III Asamblea Suratlántica de la Pesca, con intervención de todas aquellas personas vinculadas con las industrias del mar. Además de las autoridades relacionadas con la pesca, asistieron al acto dos senadores y un diputado del Partido Comunista. Uno de los primeros problemas que se han tocado ha sido el relativo al reciente apresamiento de seis barcos pesqueros de Huelva y Cádiz por lanchas patrulleras sengalesas. Igualmente se comentó el hecho de que es muy posible que sea Marruecos nuevamente la nación que vuelva de nuevo a ejercer esta acción de apresar barcos pesqueros en esta zona, lo que agravaría aún más el problema. En un informe elaborado por la Cooperativa de Armadores de Pesca se hizo mención a la historia de la pesca española en Marruecos diciendo que hasta el año 1968 no comenzaron los apresamientos de nuestros barcos y que los mismos alcanzaron su mayor incidencia en los pasados años 75 y 76. Aquí pudo haber influido el problema planteado entre España y Marruecos para el control del Sahara.

Estos apresamientos se han efectuado, según un informe, de una manera arbitraria en la mayor parte de los casos. Todo ello tuvo su punto álgido cuando Marruecos decidió ampliar los límites de sus aguas hasta las setenta millas, lo que empezó a ocasionar graves quebrantos a nuestra flota pesquera. Ya en 1976 se habían calculado los daños ocasionados por estas aprehensiones por un valor diario de 730.000 pesetas, estimándose la renta anual por algo más de los cinco mil doscientos millones de pe-

setas, con mil treinta y dos unidades pesqueras que dan trabajo a casi quince mil tripulantes y produciendo trabajo, además, para otras setenta y dos mil personas en tierra. Se dijo que, según el convenio establecido en Rabat en febrero del pasado año, los barcos españoles podrían faenar durante cinco años en aguas de Marruecos, pero en espera de la ratificación del mismo los problemas continúan.

Buen número de asambleistas hicieron ver su inquietud por no haberse cumplido este trámite. Un patrón mayor de Huelva tomó la palabra para informar que a su embarcación la habían apresado ya once veces, lo que le había costado más de treinta millones de pesetas. Otro patrón, éste del Puerto de Santa María, dijo la siguiente frase: "Hay que pescar en Marruecos o amarrar los barcos".

En la isla de Tenerife, adonde también ha llegado el problema, se dijo que las tres cuartas partes de su población viven totalmente de la pesca.

Puesto sobre la mesa el tema de si los presentes deseaban o no la ratificación del convenio con Marruecos, la totalidad de los asambleistas dieron su conformidad para ello.

Entre los acuerdos finales hay que señalar lo siguiente: envío de la documentación a los parlamentarios, así como al Gobierno; cursar telegramas al presidente del Gobierno interesando la solución, y formar una comisión y solicitar una urgente entrevista con el presidente del Gobierno para informarle de lo tratado.

Posteriormente, una comisión de puertos del litoral Sur se entrevistó con el ministro de Transportes para pedirle la urgente ratificación del tratado de pesca con Marruecos. ■

EL P.S.O.E. PIDE QUE NO SE RATIFIQUE EL ACUERDO

MADRID.—"Si las Cortes Españolas no ratifican el acuerdo de pesca con Marruecos, más de 500.000 personas se van a quedar sin comer", ha manifestado el secretario de la Asociación Nacional de Armadores de Buques de Pesca Fresca, José Luis Sanz.

El señor Sanz desea salir al paso de la noticia de que el grupo socialista del Congreso (PSOE) no apoya la ratificación del citado acuerdo.

"Nosotros queremos hacer llegar a la opinión pública esta grave acción del PSOE —explicó el señor Sanz—, dada la importancia que tienen para el sector pesquero español los caladeros marroquíes, donde faenan, aproximadamente, unos 1.000 barcos y ocupan a unos 15.000 tripulantes, y supone el único medio de vida de muchas personas".

"Parece mentira que, conociendo la trascendencia y la importancia que esto supone, este partido no ratifique el acuerdo, dado que puede acarrear la paralización de la flota y de las industrias afines, ya que las autoridades marroquíes podrían cerrar el caladero en cualquier momento".

Por otra parte, el señor Sanz señaló que la

PLANES REGIONALES DE PESCA

PALMA DE MALLORCA.—"La Subsecretaría de la Marina Mercante planteará próximamente al Gobierno la elaboración y puesta en marcha de planes regionales de pesca, a fin de racionalizar la explotación de los recursos pesqueros de nuestro país", ha declarado Carlos Barreda, subsecretario de la Marina Mercante.

El establecimiento de los planes regionales de pesca, prosiguió el señor Barreda, forma parte de la política pesquera contemplada en los pactos de la Moncloa. Los citados planes, añadió, serán elaborados en cada región y coordinados más tarde por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

El señor Barreda recordó que los planes regionales crearán las figuras del delegado regional de pesca y agregados de pesca en las naciones donde pudieran surgir problemas pesqueros. Los citados planes, continuó, establecerán el número de barcos y toneladas que puedan faenar en cada región. También se aplicarán medidas concretas contra la contaminación marítima y se trabajará por el mantenimiento de las zonas ecológicamente sanas.

Los planes regionales de pesca contemplan asimismo a las Cofradías de Pescadores. También se crearán unas flotillas de vigilancia y salvamento encargadas de vigilar la política pesquera. Esta flotilla estará compuesta por cincuenta y cuatro lanchas de vigilancia y setenta y tres de salvamento. ■

DURANTE 1977 LA BANCA OFICIAL SUPLIRÁ A LA PRIVADA EN LA FINANCIACIÓN DE BUQUES

MADRID.—Durante 1977 la prácticamente inexistente participación de la Banca privada en la financiación de buques ha sido compensada en parte por el acceso a la Banca oficial, según Construnaves.

Las concesiones previstas para todo el año por el Banco de Crédito a la Construcción durante 1977, para la financiación de nuevas construcciones de buques a realizar en los astilleros nacionales:

- Astilleros medianos y pequeños: privados (22.537 millones de pesetas) y con participación del INI (4.740 millones), lo que arroja un total de 27.277 millones de pesetas.
- Astilleros grandes: privados (4.948 millones) y con participación del INI (15.716 millones), lo que supone una cifra total de 20.664 millones de pesetas. ■

CREDITO OFICIAL PARA ASTILLEROS ESPAÑOLES

MADRID.—El Banco de Crédito a la Construcción ha concedido diversos préstamos a la empresa del INI Astilleros Españoles por un total de 5.832 millones de pesetas.

Los préstamos serán destinados a la construcción de diversos buques cementeros y de grano en las factorías de Cádiz (Puerto Real) y Vizcaya (Olaveaga).

Durante los once primeros meses de 1977 el total de créditos oficiales concedidos fue de 243.654 millones de pesetas, de los cuales fueron para el sector naval y pesquero 37.616 millones. ■

Construcción naval en 1977

AUMENTO LA CONTRATACIÓN DE BUQUES PARA EXPORTACIÓN

MADRID.—La contratación de buques a construir para exportación durante 1977 ascendió a 273 millones de dólares, cifra superior a la registrada en los dos últimos años, aunque muy inferior a la obtenida en 1973 y 74, que alcanzó 800 y 300 millones de dólares.

Entre las operaciones que Construnaves mantiene en negociación, aquellas que aparecen con posibilidades más claras de formalización superan un valor global de 600 millones de dólares, casi 50.000 millones de pesetas.

En su mayoría, estas operaciones corresponden a países en desarrollo, por lo que aun siendo la oferta española en general altamente competitiva en precio y calidad, resulta muy importante el ofrecimiento de unas adecuadas condiciones de financiación que igualen los favorables términos presentados por los países competidores.

Las cifras provisionales de entregas para los armadores extranjeros realizadas en 1977 ascienden a unas 316.000 toneladas de registro bruto, inferior a la media obtenida en los tres últimos años, de unos 365 millones de dólares. ■

TECNOLOGÍA ESPAÑOLA PARA ASTILLEROS SOVIÉTICOS

BILBAO.—Los astilleros de la URSS utilizarán tecnología española para proyectar y construir buques, tras el acuerdo a que han llegado la firma española Sener, Sistemas Marinos, Sociedad Anónima, y la rusa V/O Licensintorg, entidad de comercio exterior para asuntos de importación y exportación de tecnología.

Sener cede a la Unión Soviética, por mediación de este acuerdo, la licencia del sistema "Foran", desarrollado por la citada sociedad española, y que ha supuesto una de las mayores innovaciones tecnológicas de los últimos años en el campo de la ingeniería naval.

La firma del acuerdo de cesión de licencia de dicho sistema se llevó a cabo recientemente en Madrid, tras negociaciones desarrolladas en Moscú y en la capital de España. El acto estuvo presidido por el primer consejero de la representación comercial de la URSS en España, Yurii S. Nikulin. Según manifestó un portavoz de Sener en Bilbao, este acuerdo se considera especialmente importante en los medios navales españoles, dado el alto nivel tecnológico alcanzado por la Unión Soviética y la marcada selectividad con que lleva a cabo sus importaciones de tecnología. En este caso concreto, la selección fue realizada en competencia con países como Suecia y Noruega, de gran tradición naval.

El sistema "Foran" es un conjunto de programas de ordenador electrónico que permite la generación directa de formas de buques, la realización de los cálculos de proyecto y la obtención de los datos y dibujos necesarios para la fabricación de los cascos de los buques. En la aplicación de esta tecnología se utilizan ordenadores electrónicos, así como máquinas automáticas de dibujo y óxicorte contrapoladas numéricamente por cintas magnéticas. ■

LA FLOTA ESPAÑOLA, ENTRE LAS MAS MODERNAS DEL MUNDO

El cuadro de Lloyd's Register Shipping, que reproducimos, de "Ibertanques", muestra la composición de la flota española desglosada por grupos de edad y tonelaje. Podrá observar-

se su juventud, ya que, en términos de tonelaje, el 50 por 100 es menor de cinco años y el 79 por 100 no alcanza a los diez. Ello le sitúa en el quinto lugar de las flotas más modernas del

mundo, sólo superada —por márgenes mínimos— por Suecia (87 por 100), Noruega (81 por 100), Francia (81 por 100) y Japón (80 por 100).

TPM	0/4 AÑOS		5/9		10/14		15/19		20/24		25/29		30 +		TOTAL		
	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	
100- 499	499	130.233	311	71.707	387	86.572	244	59.871	95	22.949	144	30.338	232	44.366	1.912	450.026	
500- 999	52	38.194	88	47.521	48	38.011	33	24.832	17	12.127	4	2.405	6	4.542	227	166.732	
1.000- 1.999	93	135.842	41	80.578	78	110.098	22	31.875	9	12.470	2	2.712	5	7.318	261	380.891	
2.000- 3.999	38	102.057	26	78.705	18	45.350	20	60.785	12	28.503	1	3.310	10	30.002	123	347.722	
4.000- 5.999	6	30.620	26	132.881	7	33.520	4	19.824	6	30.588	—	—	1	4.718	50	252.281	
6.000- 8.999	3	18.399	4	28.684	4	28.488	4	26.496	—	—	2	13.032	—	—	17	111.098	
7.000- 7.999	4	29.326	1	7.536	3	21.778	4	28.875	1	7.295	—	—	2	15.154	15	108.904	
8.000- 9.999	7	68.704	3	28.748	7	64.408	5	42.814	2	18.227	—	—	1	8.458	25	229.359	
10.000- 14.999	2	22.768	4	48.410	—	—	4	52.478	3	33.525	—	—	1	10.413	14	188.582	
15.000- 19.999	9	164.804	9	138.203	2	30.666	1	15.608	—	—	—	—	—	—	—	21	350.070
20.000- 28.889	2	42.548	8	216.033	1	28.187	5	105.344	—	—	—	—	—	—	—	18	392.120
30.000- 39.999	1	30.074	3	91.089	4	153.883	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	274.848
40.000- 49.999	—	—	3	131.430	1	48.344	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	179.774
50.000- 59.999	4	237.875	10	530.787	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	788.862
60.000- 69.999	4	255.831	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	255.831
70.000- 79.999	5	351.527	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	351.527
80.000- 89.999	—	—	4	334.563	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	334.563
90.000- 99.999	4	389.273	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	389.273
100.000-109.999	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
110.000-119.999	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120.000-129.999	4	490.435	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	490.435
130.000-139.999	4	557.282	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	557.282
140.000 and above	3	496.279	1	180.706	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	680.074
TOTAL	742	3.509.847	520	2.107.880	682	698.104	346	488.011	145	166.684	153	51.797	258	124.958	2.726	7.188.081	

ZARAGOZA GOMIS, PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE PREVISIÓN

MADRID.—Ha tomado posesión de su cargo el nuevo presidente del Instituto Nacional de Previsión, don Francisco Zaragoza Gomis. Al acto, celebrado el pasado día 8 de enero, asistieron el ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Enrique Sánchez de León, y los subsecretarios, señores Anguera Sansó y Palacios Carvaljal, así como el delegado del INP, señor López Barranco.

Tras la toma de posesión pronunciaron discursos el presidente saliente, señor Martínez Estrada, y el entrante, señor Zaragoza Gomis, así como el ministro señor Sánchez de León.

POLÍTICA ABIERTA

En sus palabras, el nuevo presidente del INP manifestó que su papel en la institución será "clarificador", respetando, sin embargo, las funciones anteriores. Se ofreció a facilitar una amplia información y anunció una política abierta.

El ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Enrique Sánchez de León, manifestó que "en esta etapa de transición el INP quiere encontrarse enraizado en lo más hondo del pueblo español, sensibilizado con sus problemas y con sus deseos".

El ministro destacó la importante tarea que acomete el Instituto en la etapa de transición democrática, en la que debe prevalecer la presencia activa del pueblo en las decisiones institucionales. "La Seguridad Social es del pueblo; debe conectar con el pueblo en la adecuación de todas sus estructuras y competencias, sin traumas ni sobresaltos. Vamos a reformar lo que

sea necesario, pero sin que ello suponga saltar por encima de los legítimos derechos personales, porque, por encima de toda adecuación, está el hombre".

El señor Zaragoza Gomis sustituye en el cargo a don José Martínez Estrada, vinculado al mismo desde hace catorce años. El señor Zaragoza Gomis, natural de Altea (Alicante), es doctor en Medicina, especialista en enfermedades del aparato digestivo. Médico de la Beneficencia provincial desde el año 1941. Fundador y director del sanatorio-maternidad San Francisco. Director del CEU de Alicante y miembro del Patronato de la Universidad de Valencia por la provincia de Alicante. Elegido diputado de la Unión de Centro Democrático en las pasadas elecciones legislativas, ahora ha renunciado a su escaño, al tiempo que ha sido elegido presidente de UCD de Alicante. ■

MERCADO DE FLETES DURANTE 1977

MADRID.—La falta de una demanda clara y el exceso de tonelaje han sido los condicionamientos fundamentales del mercado internacional de fletes durante el año 1977, según informa la sociedad Fletamar.

El informe añade que 1977 ha dejado más de 45 millones de toneladas de peso muerto en situación de amarrar y un ritmo de desguace muy inferior al conocido durante el año anterior, lo que ha dado lugar a una fuerte recesión en el ritmo de nuevas contrataciones, a pesar de las ayudas estatales en vigor en casi todos los países como forma de luchar contra el fantasma del paro. ■

SUBDIRECTOR GENERAL DE ECONOMÍA Y DESARROLLO PESQUERO

MADRID.—El ministro de Transportes y Comunicaciones, señor Lladó Fernández-Urrutia, nombró recientemente a don José Luis García-Tapia Bello subdirector general de Economía y Desarrollo Pesquero de la Dirección General de Pesca Marítima.

El nuevo subdirector general es técnico comercial del Estado. ■

REORDENACIÓN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS LABORALES Y DE LA SEGURIDAD SOCIAL

MADRID.—Por un Real Decreto publicado en el "Boletín Oficial del Estado" el pasado 29 de diciembre, se reordena el Instituto de Estudios Laborales y de la Seguridad Social, que en lo sucesivo pasará a denominarse Instituto de Estudios de Sanidad y Seguridad Social. ■

MARTÍNEZ ESTRADA, SUBDIRECTOR DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

MADRID (Redacción).—Por una Orden del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social —aparecida en el "B. O. E." el pasado 13 de enero— se ha nombrado subdirector del Instituto de Estudios de Sanidad y Seguridad Social a don José Martínez Estrada. ■

El próximo mes de abril,
y como informamos en otro lugar
de esta revista, se celebrará en Barcelona
la VI Asamblea de Coordinación
entre los Puertos
del Mediterráneo Occidental.

Con tal motivo, publicamos a continuación
un reportaje sobre estos puertos,
e insertamos algunas
fotografías y gráficos
de los mismos, así como un pequeño
texto de cada uno, que explica algunas
de sus características principales.

Los datos los hemos obtenido
del informe publicado sobre
los mismos por el Comité
de Coordinación de los Puertos
del Mediterráneo Noroccidental.

PUERTOS DEL MEDITERRANEO NOROCCIDENTAL



BARCELONA

Este puerto puede considerarse como el más importante y el mejor equipado de España. De sus 750 hectáreas, 500 corresponden al puerto exterior y 250 al interior. Sus características permiten la entrada de grandes buques.

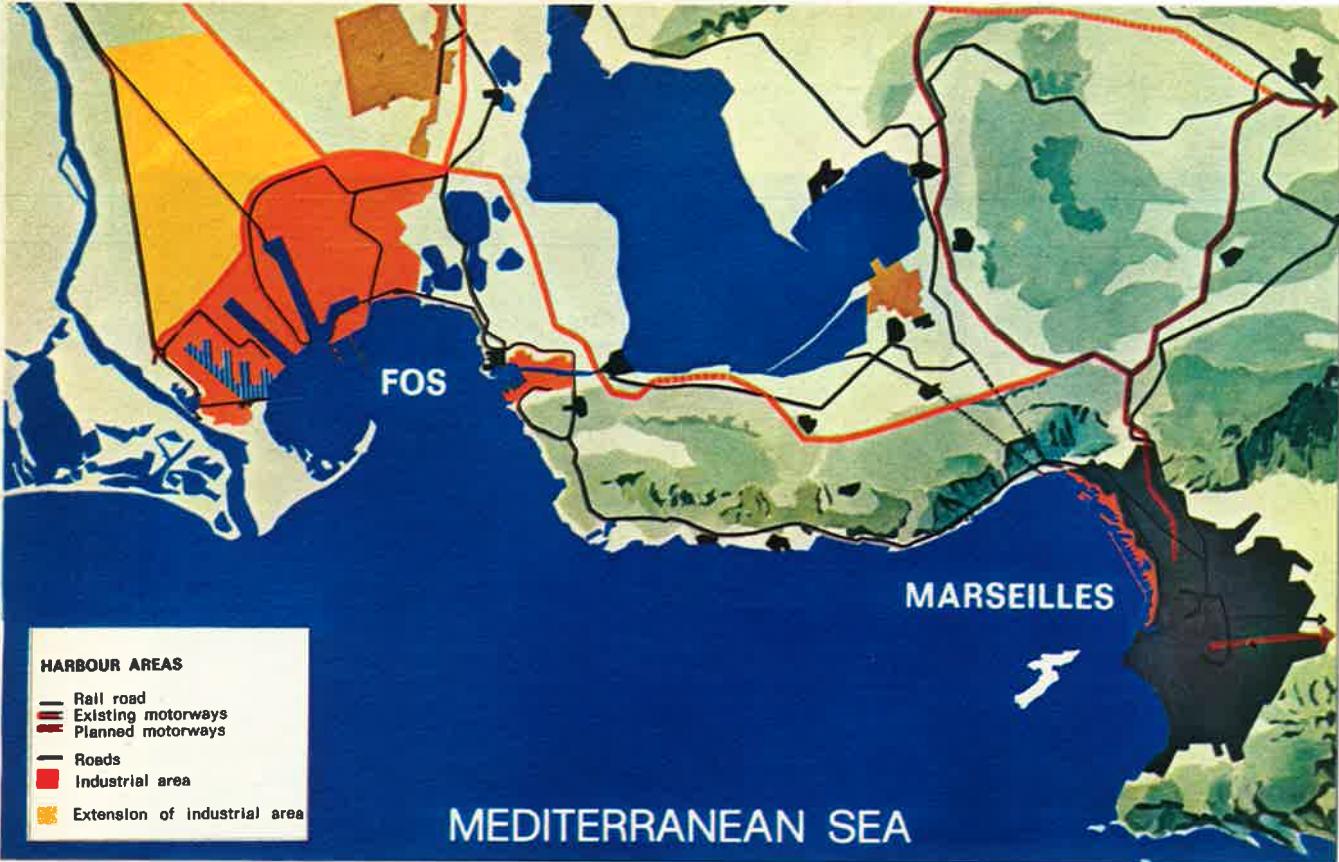
La manipulación de la carga está completamente mecanizada y las mercancías descargadas con mayor regularidad son los productos del petróleo, granos, hierro y acero, piritas, madera, carbón, pulpa de papel, productos químicos, frutas, sal... Entre las cargadas, destacan las potásicas,

cemento, piritas fundidas, automóviles, maquinaria, hierro y acero, licores...

Tiene 13.700 metros de muelles de amarre, con un calado entre los ocho y los 14 metros. En la ampliación del puerto exterior, un muelle de 810 metros permite la descarga simultánea de seis petroleros de unas 60.000 toneladas de peso muerto.

El puerto cuenta también con un frigorífico, diferentes silos para grano y cemento, almacenes para líquidos inflamables, aceites y otros productos; aunque no se debe olvidar que el movimiento de pasajeros es una de sus importantes actividades, para la que cuenta con cinco terminales. ■





MARSELLA-FOS



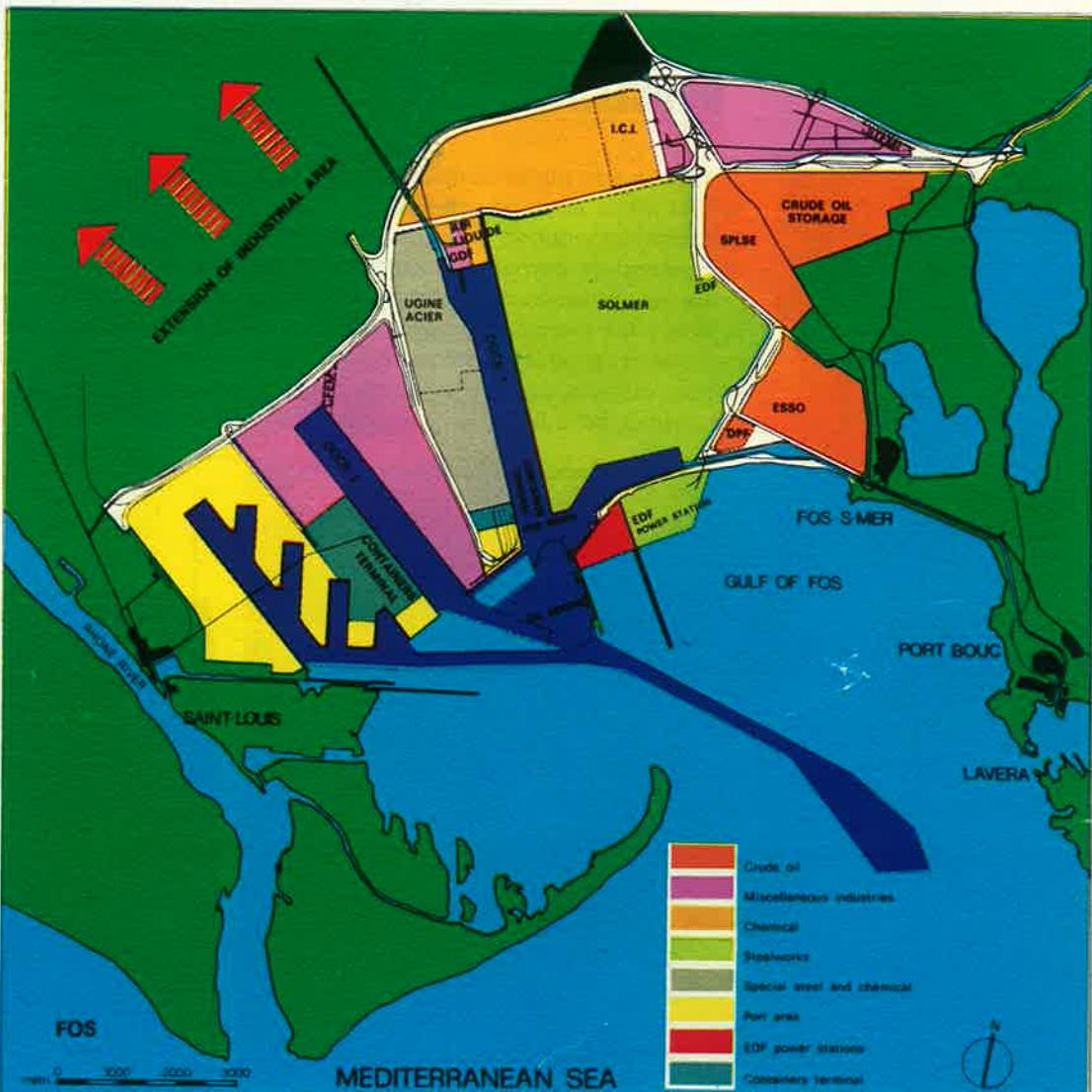
Situado en la desembocadura del Ródano, la vía de comunicación más importante de acceso desde el Sur de Europa, está unido por rápidos ferrocarriles con España, Norte y Oeste de Europa. Cada noche, "trenes-contenedores" llegan, partiendo de él, a las principales ciudades francesas.

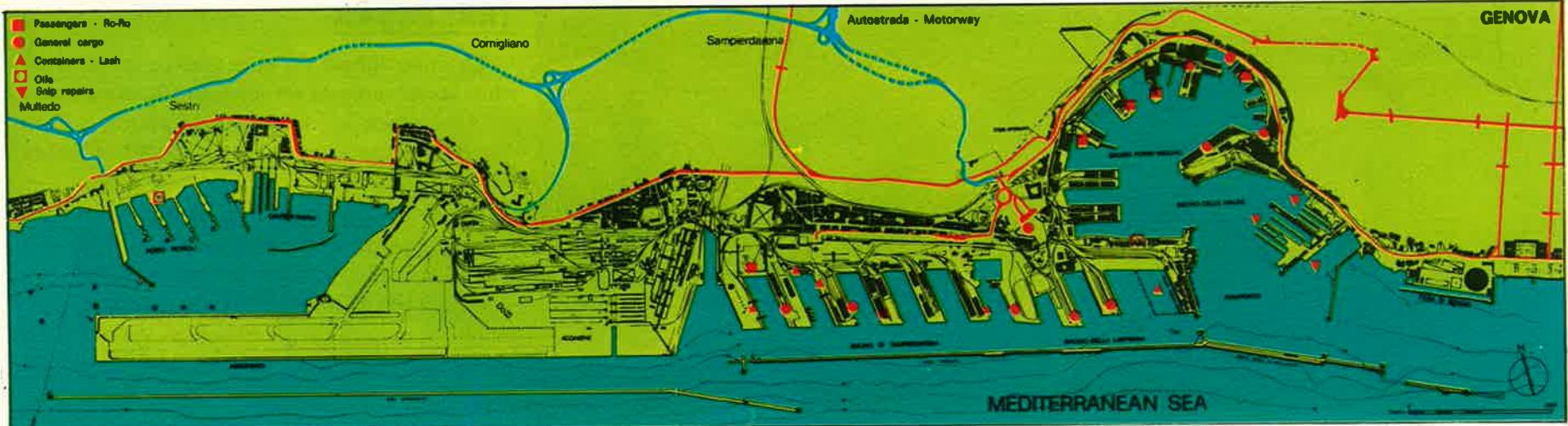
El puerto tiene dos áreas principales: Marsella, para pasajeros, carga general y reparación de buques, y Fos, a 60 kilómetros, con sus satélites Lavera, Caronte y Puerto San Luis, para petróleo, contenedores e industrialización. Todas las áreas portuarias cuentan con los servicios necesarios.

El volumen de carga general se encuentra sobre los cinco millones de toneladas y el de pasajeros en los 800.000 anuales, siendo Córcega y el Norte de África los principales destinos de los mismos.

Por lo que respecta a la reparación de buques, este puerto posee el 70 por 100 de toda Francia, con importantes medios, como son nueve astilleros, de los que uno es flotante.

Dos muelles de 20 metros y 21,50 de profundidad permiten la descarga de petroleros de 280.000 toneladas de peso muerto, y la zona de industrialización comprende más de 200.000 hectáreas. Las autoridades portuarias, dueñas de los terrenos, suministran a cada sección industrial agua, electricidad y teléfono, y arriendan los mismos por largos períodos de tiempo.





GENOVA

Puerto de gran importancia ya en el pasado, ha sido capaz de mantener su característica de de-

pósito y tránsito de las más preciosas cargas y especializarse en un cierto tipo de tráfico. Asimismo, los

planes existentes de ampliación en aguas de Voltri permitirán el doble de su actual capacidad.

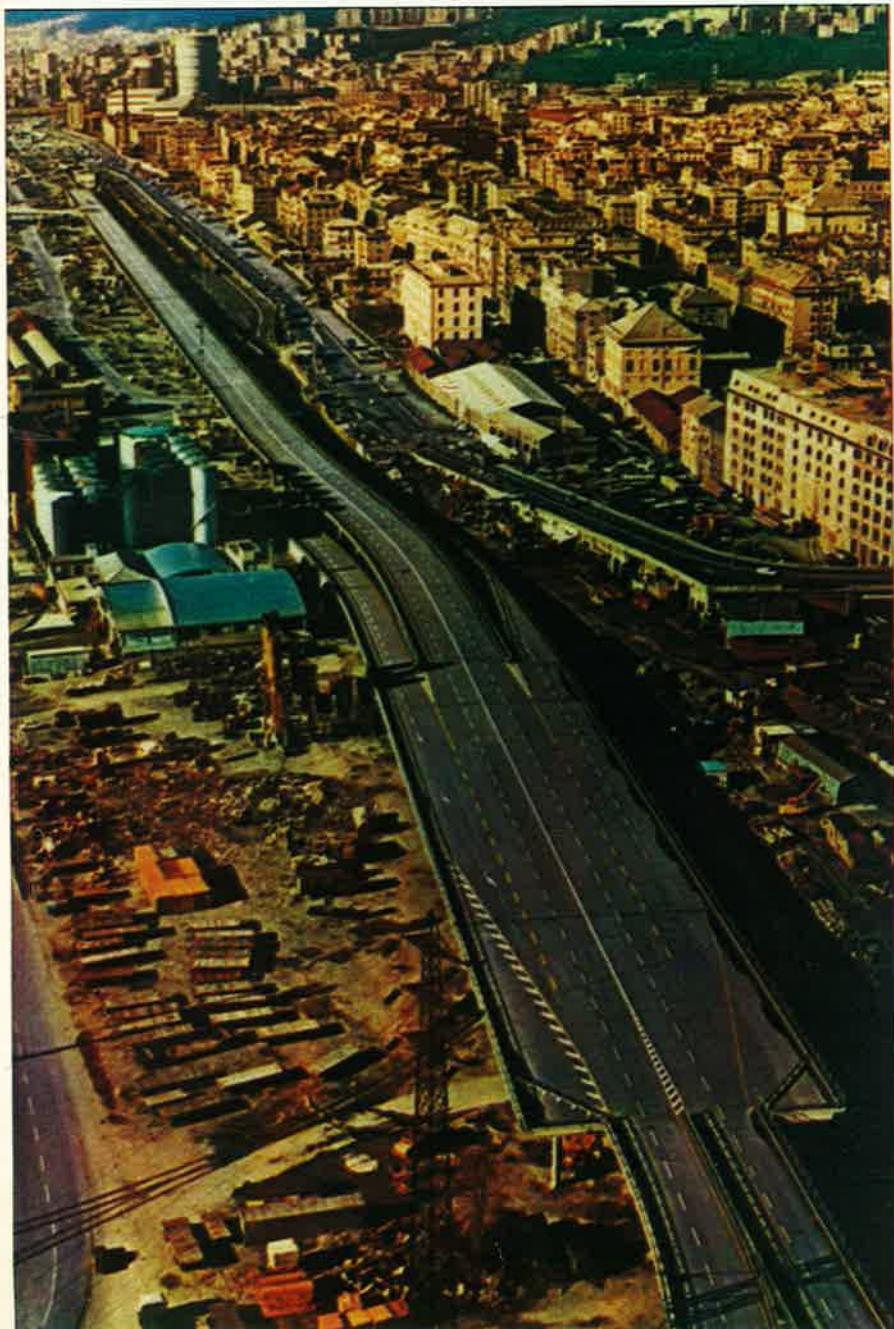
Es el principal puerto mediterráneo para contenedores y ocupa uno de los lugares más destacados entre los de toda Europa. Por su favorable situación geográfica, es muy importante su tráfico de pasajeros, y las estaciones terminales para los mismos están a cinco minutos de la del ferrocarril y a diez

del aeropuerto internacional, construido y mantenido por las autoridades portuarias.

El puerto petrolífero permite la descarga de 500.000 toneladas con una red de oleoductos de más de 1.800 kilómetros.

Por lo que respecta a astilleros, trabajan en ellos más de 6.000 hombres.

Está comunicado por una vasta red de carreteras y ferrocarriles. ■



LA SPEZIA

Está aprobado un plan de ampliación y su tráfico se ha visto en los últimos tiempos incrementado de una manera destacada debido al movimiento de contenedores y a las importaciones de gas natural.

Possee dos grandes silos de 70.000 toneladas de capacidad para cereales y dispone también de comodidades para el tráfico de alimentos.

En el campo de la construcción y reparación naval tiene también una gran tradición, ya que esta actividad industrial es una de las principales de la ciudad. ■

MEDITERRANEAN SEA

The existing Port
1st extension stage
2nd extension stage
metri 0 500 1000

TARRAGONA

La importancia de este puerto se ha visto muy incrementada en los últimos años debido, sobre todo, a la refinería de petróleo. Para 1980 se espera un volumen de 20 millones de toneladas.

Posee 3.184 metros de muelles y permite la descarga de petroleros de 50.000 toneladas. Tiene también silos de cemento para grano con 41.000 toneladas de capacidad, y facilidades para la carga, descarga y almacenamiento de otros productos, ya sean líquidos o a granel.

Por su situación y comunicaciones con el resto de España y Europa, este puerto ofrece grandes posibilidades. ■

(Sigue en la pág. 35)



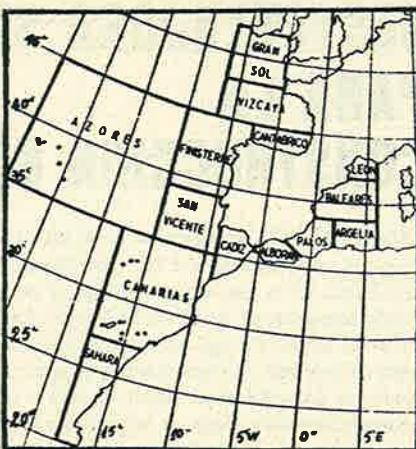
En la foto grande de en medio, una vista del puerto de Tarragona, y en las inferiores (junto a estas líneas), aspectos parciales del puerto de Barcelona.

INFORMACION METEOROLOGICA PARA LA NAVEGACION MARITIMA

Ultimamente hemos recibido en nuestra Redacción diversas comunicaciones de patrones mayores y armadores de todo el litoral español preguntándonos si existen posibilidades de obtener una información meteorológica más amplia sobre el estado de la mar que la habitualmente facilitada en los boletines informativos de Radio Nacional de España.

Por el obvio interés que el tema tiene, "Hoja del Mar" se ocupó del mismo ampliamente en su número de diciembre-enero de 1975, con un trabajo de nuestro colaborador Fernando Medina. Ante las mencionadas solicitudes, a continuación volvemos a publicar el contenido fundamental de tal información, con el cuadro de estaciones de la Marina que difunden partes meteorológicas completas.

Por otra parte, también queremos recordar que el Instituto Social de la Marina retransmite diariamente desde Madrid, hacia las 14,00 horas oficial, a sus delegaciones y Casas del Mar,



Zonas marítimas de responsabilidad meteorológica de España.

una información y pronóstico del tiempo y oleaje para veinticuatro horas, de las catorce horas marítimas. La relación de delegaciones y Casas del Mar en que se reciben estos partes es la siguiente:

Alicante, Almería, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Castellón, Gijón, Huelva, Las Palmas, Lugo, Málaga, Baleares, Guipúzcoa, Tenerife, Santander, Tarragona, Valencia, Vigo y Villagarcía de Arosa. ■

Localidad	Indicativo	Frecuencia en kilociclos	Horas T. M. G.	Contenido
Madrid	EDA-7	3.790 y 6.918,5	8,30 y 17,00	Las 14 zonas.
Madrid	EBA	6.408,5	9,00 y 17,30	Las 14 zonas.
Barcelona	EAB	441	13,50	León y Baleares.
Valencia	EAV	447	10,00	Baleares, Palos y Alborán.
Cádiz	EAC	484	12,00 y 20,00	Todas las costas españolas.
La Coruña ...	EAR	472	12,30	Finisterre.
Santander ...	EAS	441	13,05	Cantábrico.
San Sebastián	-	1.757	12,45 y 18,45	Gran Sol, Vizcaya y Cantábrico.
Bilbao	-	1.684	12,05	Cantábrico.
Vigo	-	484	10,00, 14,00, 17,00 y 21,00	Finisterre.
Vigo	-	1.698	Repite 33 minutos después	Finisterre.
Alicante	-	1.690	12,03	Alborán, Palos y Baleares.
P. de Mallorca.	EAD	450	12,05 y 22,05	Baleares y Argelia.
Tenerife	-	1.720	12,20	Canarias y Sahara.
Tenerife	EAT	472	16,20	Canarias y Sahara.
Las Palmas ..	-	1.750	11,15, 15,15 y 19,15	Canarias y Sahara.
Las Palmas ..	EAL	438	13,35	Canarias y Sahara.

Fuerza Beaufort	Nombre oficial	Velocidad del viento en nudos	Altura de las olas en metros	Estado de la mar	Cifra del código
0	Calma	Hasta 1	0	Calma.	0
1	Ventolina	1 a 3	Hasta 0,5	Rizada.	1
2	Flojito	4 a 6			2
3	Flojo	7 a 10	0,6 a 1	Marejadilla.	3
4	Bonancible	11 a 16	1,1 a 2	Marejada.	4
5	Fresquito	17 a 21	2,1 a 3	Fuerte marejada.	5
6	Fresco	22 a 27	3,1 a 4	Mar gruesa.	6
7	Frescachón	28 a 33	4,1 a 6	Mar muy gruesa.	7
8	Temporal	34 a 40	6,1 a 9	Mar arbolada.	8
9	Temporal fuerte	41 a 47			9
10	Temporal duro	48 a 56	9,1 a 14	Mar montañosa.	
11	Temporal muy duro	56 a 64			
12	Temporal huracanado ..	Más de 64	Más de 14	Mar enorme.	

REGULACION DEL ABANDERAMIENTO DE LOS BUQUES

El "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 27 de diciembre publicó el Real Decreto que regula el uso provisional de bandera extranjera por buques mercantes y de pesca matriculados en España y de bandera española por buques mercantes y de pesca extranjeros. Su texto es el siguiente:

En el vigente Derecho Internacional, e incluso en el que se perfila en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, se establece que cada Estado determinará los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Interpretando de manera amplia esta disposición, la práctica reciente de los Estados está consagrando la costumbre del abanderamiento provisional de buques extranjeros como fórmula adecuada para resolver los problemas de desarrollo y la exigencia de las propias legislaciones en orden a efectuar el transporte de mercancías o el ejercicio de la pesca con buques que arbolean su propio pabellón.

Entre esos problemas que a los buques mercantes y de pesca de nuestro pabellón pueden afectar, destaca el de la responsabilidad de carácter público que —independientemente de la civil derivada del contrato— podría alcanzar al Estado español y al buen nombre del país por razón de posibles infracciones cometidas en el uso del pabellón español y que resultarían prácticamente imposibles de evitar y controlar cuando el fletamiento en cualquiera de las modalidades que puede adoptar se concertase a favor de fletador extranjero y la dirección náutica y comercial del buque, así como toda o parte de su dotación correspondiere a personal no español.

Tales fletamientos, sin embargo, no sólo no deben ser prohibidos, sino que, frecuentemente, han de ser favorecidos con el fin de estimular la concurrencia, aunque indirecta, de nuestros propietarios y armadores al mercado internacional de fletes con el consiguiente reflejo en el ingreso de divisas y en la solución de posibles paralizaciones de unidades navales; si bien parece necesario que exista una intervención administrativa en estos casos.

Se hace, pues, preciso para aunar el indispensable resguardo frente a responsabilidades derivadas de una actuación de imposible control con la evitación de que el remedio incida en la posibilidad de disponer en circunstancias que así lo exijan de todo el potencial de nuestra flota, arbitrar un sistema que obvie uno y otro extremo.

El Decreto mil cuatrocientos noventa y cuatro mil novecientos sesenta y ocho, de veinte de junio, sobre abanderamiento, matriculación y registro de buques ("Boletín Oficial del Estado" número ciento sesenta y ocho), sólo regula los trámites a seguir en caso de baja definitiva de los barcos españoles en el Registro de Matrícula de Buques de la provincia marítima en que estén inscritos; sin que esté previsto, como sucede en el caso de las aeronaves, el uso temporal de bandera extranjera por abanderamiento o matriculación provisional o la matriculación, como nacional, de la aeronave extranjera arrendada a españoles.

Por ello, en atención a las actuales circunstancias de la práctica internacional y a las que concurren en determinadas unidades de nuestras flotas mercantes y de pesca, es preciso establecer determinados requisitos de orden administrativo para la autorización de los adjudicados contratos de fletamiento, que implican el uso legítimo por el buque fletado de bandera extranjera con carácter provisional, cuando expresamente esté permitido en la legislación del país interesado o, sin estarlo, conste su consentimiento.

Asimismo resulta conveniente que, en consideración a concretas necesidades para la prestación de servicios especiales pueda realizarse el abanderamiento provisional en España de buques extranjeros con sujeción a lo que se dispone en este Real Decreto.

En consecuencia, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes y Comunicaciones y de Comercio y Turismo, oido el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Náutica, de conformidad con el Ministerio de Hacienda y previa deliberación del Consejo de

Ministros en su reunión del día nueve de diciembre de mil novecientos setenta y siete,

D I S P O N G O :

Artículo primero.—El presente Decreto tiene por objeto regular el uso provisional de pabellón nacional por buques extranjeros, y de pabellón extranjero por los buques nacionales.

El uso provisional por un buque nacional del pabellón de países extranjeros constituirá requisito administrativo preciso de los fletamientos que, bajo cualquier modalidad, se realicen a favor de fletadores extranjeros y que impliquen que la gestión comercial y náutica del buque queda en manos de personal no español.

El incumplimiento de dicho requisito determinará la prohibición de salida del buque con destino al extranjero, sin perjuicio de las sanciones que legalmente pudieren corresponder.

Los notarios, corredores intérpretes de buques y cualquier otro funcionario que por razón de su cargo interviniere o tuvieren conocimiento de la celebración de contrato a que se alude en el párrafo primero de este artículo, deberán ponerlo en conocimiento de la Subsecretaría de la Marina Mercante de forma inmediata para cumplimiento de lo que en él se prescribe, incurriendo en responsabilidad en otro caso.

Artículo segundo.—La utilización provisional por un buque nacional del pabellón extranjero, ajustándose a los requisitos y trámites establecidos en este Real Decreto, supondrá la pérdida, con el mismo carácter de provisonalidad, de la nacionalidad española de aquél, debiéndose hacer constar la baja temporal del buque en el Registro Marítimo donde se encuentre inscrito, por medio de nota marginal, en la que se indicará el periodo de tiempo en que el buque habrá de encontrarse en la nueva situación. Esta pérdida de nacionalidad no afectará a los derechos de los trabajadores españoles.

Artículo tercero.—La tramitación a seguir para el cumplimiento de los requisitos a que se refieren los artículos anteriores será la siguiente:

Primer. Presentación de instancia en la Subsecretaría de la Marina Mercante por la empresa naviera o la armadora del buque de pesca interesada, dirigida, según los casos, al director general de Navegación o de Pesca Marítima y acompañada de:

a) Copia autorizada del contrato estipulado.

b) Memoria explicativa de las ventajas que el abanderamiento provisional producirá a la economía nacional y de la empresa.

c) Copia compulsada de la petición de licencia de exportación del buque ante el organismo competente.

d) Certificado oficial de la legislación extranjera o, en su caso, de la resolución administrativa que autorice el abanderamiento.

e) Copia del asiento del buque, certificada por la Comandancia o Ayudantía de Marina correspondiente.

f) Certificado del Registro Mercantil que relacione las cargas existentes sobre el buque o acredite hallarse libre de cargas. En el primer supuesto, habrá de acompañarse a la certificación el documento auténtico que acredite el consentimiento de los acreedores hipotecarios o de los titulares de otras cargas reales, para que se efectúe el cambio provisional de pabellón. En todo caso, el Registrador mercantil hará constar por nota marginal, de oficio, el hecho de haber sido expedida dicha certificación y su finalidad.

Segundo. Informe de la Dirección General de Exportación.

Tercero. Informe de la Dirección General de Navegación o de Pesca, según los casos.

Artículo cuarto.—La autorización para utilizar provisionalmente la bandera extranjera se condicionará a que se haga constar de modo expreso en el contrato de fletamiento que quedará sin efecto el abanderamiento —recobrando el buque la nacionalidad española— en los casos en que España entre en guerra o en aquellas otras circunstancias extraordinarias en que el Gobierno español exija el cese del abanderamiento provisional.

(Pasa a la pág. siguiente)

REGULACION DEL ABANDERAMIENTO DE LOS BUQUES

(Viene de la pág. anterior)

Artículo quinto.—Habiéndose seguido la tramitación y completado el expediente en la forma y con los documentos determinados en el artículo tercero, por la Subsecretaría de la Marina Mercante se propondrá al ministro de Transportes y Comunicaciones el otorgamiento de la autorización o razonará las causas por las que debe ser denegada.

Transcurridos tres meses desde la entrada de la instancia en la Subsecretaría de la Marina Mercante si la documentación fuese completa o desde que se completasen los documentos, en otro caso, sin haberse recibido contestación, se entenderá otorgada la autorización por silencio administrativo.

Del acto de otorgamiento de la autorización se tomará nota en la copia del contrato de fletamiento, unida al expediente, pudiéndose hacer lo mismo, a través de la autoridad local de Marina, en otro de los ejemplares, si los interesados lo solicitaran.

Cuando este ejemplar sea utilizado ante cualquier funcionario español, cesará para él la obligación que le impone el último párrafo del artículo primero.

Artículo sexto.—Presentada ante el Ministerio de Comercio y Turismo la petición de licencia de exportación temporal del buque, aquél suspenderá su tramitación hasta tanto no se resuelva positivamente, de forma expresa o por silencio administrativo, la autorización de abanderamiento provisional. Una vez resuelta, continuará la tramitación del expediente.

Artículo séptimo.—Por el ministerio de Transportes y Comunicaciones, a propuesta razonada de la Subsecretaría de la Marina Mercante, se podrá autorizar el abanderamiento provisional en España de buques extranjeros para dedicarse a determinadas actividades o tráficos por tiempo determinado, cuando la conveniencia y utilidad del interés nacional lo aconsejen, oído el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima y siempre que el contrato de fletamiento, bajo cualquier modalidad, se realice a favor de fletadores españoles e implique que la gestión comercial y náutica del buque, así como la totalidad o parte de su dotación queda en manos de personal español.

Artículo octavo.—La utilización provisional por un buque extranjero del pabellón español establecido en este Real Decreto supondrá la adquisición, con el mismo carácter de provisionalidad, de la nacionalidad española de aquél, debiéndose inscribir en el Registro de la Comandancia de Marina correspondiente en la lista que proceda y haciéndose constar aquel carácter por medio de nota marginal, en la que se indicará el periodo de tiempo en el que corresponderá al buque la nueva situación.

Artículo noveno.—La tramitación a seguir para el abanderamiento provisional, en España de buques extranjeros será la siguiente:

Primero. Presentación de instancia en la Subsecretaría de la Marina Mercante de la empresa naviera o la armadora del buque de pesca interesado, dirigida, según los casos, al director general de Navegación o de Pesca Marítima y acompañada de:

a) Copia autorizada del contrato estipulado.

b) Memoria explicativa de las ventajas que el abanderamiento provisional producirá a la economía nacional y de la empresa.

c) Copia compulsada de la petición de licencia de importación temporal del buque ante el organismo competente.

d) Certificado oficial de autorización para su abanderamiento provisional, expedido de las autoridades del país a que el buque pertenezca, así como certificación oficial de las mismas autoridades acreditativa de las características físicas y jurídicas de dicho buque.

Segundo. Informe de la Dirección General de Política Arancelaria e Importación.

NO SE ABANDERARAN LOS QUE COMPITAN CON LOS YA EXISTENTES

MADRID.—En ningún caso se abanderarán en España buques que puedan hacer la competencia a otros ya existentes o a los que puedan construirse, manifestaron fuentes de la Subsecretaría de la Marina Mercante en relación con el Decreto sobre uso provisional de banderas.

Las mismas fuentes señalaron que dicho Decreto tiene como objetivos principales: descongestionar la flota en los tráficos en los que hay exceso de buques y fomentar la construcción de nuevos buques para ser fletados al exterior a largo plazo, como alternativa de la venta, con el consiguiente ingreso de divisas.

Asimismo se pretende resolver con esta medida parte de los problemas de la pesca, permitiendo que nuestros pesqueros puedan fletar en otros caladeros con las banderas que se exijan y fomentar el desarrollo de tráficos extranjeros para los que no existe otra posibilidad que la de utilizar buques competitivos. ■

DESVENTAJOSA SITUACION PARA LA CONSTRUCCION NAVAL ESPAÑOLA

MADRID.—Una comisión especial, presidida por el vicepresidente del INI, don Manuel Azpilicueta, en la que estuvo igualmente presente el presidente de Astilleros Españoles, don Fernando Benzo, estregó recientemente al ministro de Industria un documento de base para estudiar la crisis del sector naval, de cara a la reestructuración del sector de industrias navales, en el que se contemplan las repercusiones sociales, financieras e industriales.

El pasado día 18 de noviembre se hizo pública la creación de una Comisión para estudiar la reestructuración de la industria de la construcción naval, Comisión que está formada por representantes de los Ministerios de Industria y Energía, Hacienda, Transportes y Comunicaciones, Trabajo y Economía, que en el plazo de tres meses ha de formular el plan de reestructuración de dicho sector, contemplando las repercusiones sociales, financieras e industriales.

MEDIDAS LIBERALIZADORAS

El sector fue declarado sujeto al estudio y formulación de un plan de reestructuración, especialmente en lo que afecta a medidas liberalizadoras en materia de instalación, ampliación y traslado de industrias.

El problema inicial del sector naval estriba en que, según manifestó el ministro de Industria, solamente podrá subsistir el 60 por 100 del actual conjunto de la construcción naval española.

El plazo inicialmente fijado para la entrega al ministro de Industria del plan de reestructuración finaliza el próximo día 18 de febrero, por lo que es de esperar que antes de dicha fecha sea conocido por el Ministerio y preparado para su presentación al Consejo de Ministros.

MOMENTO DIFÍCIL

La construcción naval española está atravesando un delicadísimo momento, fundamentalmente por las condiciones de los contratos, ya que los precios que se ofrecen son calificados de durísimos y las condiciones de financiación poco adecuadas al mercado internacional, según manifestó el presidente de Astilleros Españoles.

La mayor competitividad frente a los astilleros españoles la presentan los astilleros coreanos y japoneses, por los bajísimos precios que ofrecen, así como por las ventajas de las condiciones financieras.

Este ha sido también el caso reciente de una licitación internacional de construcción naval, en la que la oferta de nuestro país ha sido prácticamente barrida en el terreno financiero, cuando en los demás resultaba altamente competitiva. Italia y Holanda consiguieron el pedido de ocho barcos en total, ofreciendo, al parecer, una financiación próxima al 100 por 100 del valor del contrato. ■

FIESTAS LABORALES PARA 1978

MADRID (Redacción).—Por una Orden del Ministerio de Trabajo ha quedado fijado el calendario de fiestas laborales para 1978 de la siguiente manera:

La Epifanía (6 enero), Jueves Santo (23 marzo), Viernes Santo (24 marzo), Fiesta del Trabajo (1 mayo), Corpus Christi (25 mayo), Santiago Apóstol (25 julio), Asunción (15 agosto), Nuestra Señora del Pilar (12 octubre), Todos los Santos (1 noviembre), Inmaculada Concepción (8 diciembre) y Navidad (25 diciembre).

Asimismo serán inhábiles para el trabajo —retribuidos y no recuperables— dos días más con el carácter de fiestas locales, que se establecerán por Orden del Ministerio de Trabajo, pudiendo ser comunes o no en los diversos términos municipales de cada provincia. ■

DIARIO ECONÓMICO "5 DIAS"

Ha presentado solicitud de inscripción en el Registro de Empresas Periodísticas del Ministerio de Cultura la sociedad Diario y Ediciones de Información Económica, S. A., que se propone publicar un diario denominado "5 Días", dedicado primordialmente al mundo socioeconómico.

El Consejo de Administración está presidido por José Pérez-Guerra Sánchez; figura como consejero delegado Javier Belderrain; secretario del Consejo, Luis Ignacio Parada, y vocales, Ignacio Alonso-Villalobos Solórzano, Manuel García Lucero, Jaime Sanz Sanz y Francisco Mora del Río, que dirigirá el periódico.

"Hoja del Mar" saluda la llegada del nuevo periódico, del que nos consta abordará con amplitud temas relacionados con el mundo marítimo y le desea muchos éxitos y larga vida. ■

ESPAÑA EXPORTA EL 20 POR 100 DEL AGAR MUNDIAL

MADRID.—España exporta el 20 por 100 del agar mundial y ocupaba en 1973 el segundo lugar entre los productores de algas; pero los controles de recogidas —para evitar su desaparición de nuestras costas— ha llevado el sector hacia una disminución de esta materia prima, lo que ha obligado a la industria transformadora a abastecerse en los mercados exteriores. Prácticamente un 25 por 100 del agar español se ha fabricado con materia prima extranjera, según el informe "Documentos", del Banco de Bilbao.

En la actualidad, el Gobierno ha liberalizado la instalación de nuevas fábricas, hasta hace poco controladas por los Ministerios de Industria y Comercio. Esta circunstancia preocupa al Instituto Nacional de Oceanografía, que tiene la misión de procurar por unas especies de indudable valor económico, y tal vez a la propia industria, que trabaja ahora muy por debajo de su capacidad real.

De cara al futuro ya se trabaja en el cultivo artificial de algas. El Instituto de Oceanografía lleva a cabo experimentos en las algas rojas de Santander a través del Laboratorio de Biología Aplicada, y se espera que la acuicultura pueda resolver el problema y abastecer una industria algológica que se ha abierto camino en muchos mercados exteriores. ■

EN EL NAUFRAGIO DEL PESQUERO "MARBEL" PERECIERON VEINTISIETE TRIPULANTES

VIGO.—Veintisiete personas desaparecieron en el naufragio del motopesquero "Marbel", ocurrido en la madrugada del pasado día 28 de enero a la altura del lugar denominado El Lago, al Norte de las islas Cies.

Nueve tripulantes lograron sobrevivir. Se trata de José Pérez Camba, de Villagarcía de Arosa; Lino Pastoriza Portela, de Cangas de Morrazo; Ramón González Crespo, de Marín; José Manuel Santome Fervenza, de Cangas de Morrazo; Antonio Maculla —éste embarcó en lugar de Jesús Martínez Piñeiro, de Cangas de Morrazo, quien no se había presentado en el momento de zarpar el barco—; Antonio Ageitos, de Santa Eugenia de Ribeira; José Martínez Méndez, de Cangas de Morrazo; José Manuel Rua Ferradas, de Marín, y Juan Iglesias Rodríguez, de Vigo.

DESAPARECIDOS

La relación de desaparecidos es la siguiente: capitán, Antonio Souto Villanueva, de Marín; primer oficial: Manuel Cidras Entenza, de Marín; segundo oficial: Eusebio Moreira de Santiago, de Marín; jefe de máquinas: José Oviedo Moas, de Noya; primer maquinista: Ernesto Guimerans Blanco, de Marín; segundo maquinista: José Díaz Fazanes, de Bueu; electricista: Antonio Moreira García, de Marín; engrasadores: Cándido Valverde Couso, de Cangas de Morrazo, y Manuel Vila Ferreiro, de Vigo; primer contramaestre: Ricardo González

Dávila, de Vigo; segundo contramaestre: José Vilas Cameelle, de Vigo; cocinero: Antonio Dacuna Peleteiro, de Vigo; camarero: Daniel Regadas Boullosa, de Vigo; marmitón: Arturo Freaza Lage, de Vigo, y marineros: José Luis Villamandos Gallegos, de Vigo; Daniel Pereira Sajanes, de Marín; Jesús Fervenza Fer-

tido en dos, después de haber sido arrastrado por fuertes vientos huracanados, de más de 100 kilómetros por hora, desde Cabo Silleiro, a la altura de Mougas, hasta la zona Norte de las islas Cies.

El "Marbel" era un congelador de 1.316 toneladas de registro bruto, despachado para la pesca de arrastre en aguas de Sudáfrica.

Alrededor de las diez y media de la noche, por la radiotelegrafía del buque, se lanzó la primera llamada de socorro,

te por la compañía Alvarez Entrena a un grupo armador, que controla el Banco de Valladolid, para formar parte de una empresa pesquera mixta establecida con la República Argentina.

Los nueve supervivientes de esta tragedia del mar fueron conducidos al puerto del Berbés por el pesquero "Carolo", con base en Vigo. Siete de ellos quedaron internados en la Casa del Mar, mientras otro fue trasladado a la clínica Povisa y el noveno ingresó en la

Con las máquinas averiadas, a la deriva y vientos de más de cien kilómetros/hora, embarrancó en unos arrecifes y se partió en dos.

vezna, de Cangas de Morrazo; Lorenzo Cebrián, de Vigo; José Benito Rosales Arroyos, de Marín; Figueroa Otero, de Vigo; Adolfo González Torres, de Sangenjo; Manuel Feijoo Torres, de Marín; Manuel Pérez, de Cangas de Morrazo; Jaime Vázquez, de Bayona; Emilio Iglesias Cochón, de Portonovo; José Pereira, de Vigo; Miguel Castro Castro, de Vigo, y Carlos González Teira, de Noya.

UN HURACAN

Todos los miembros de la tripulación eran naturales de Galicia. El buque embarrancó en unos arrecifes y quedó par-

que fue recogida, después de intensas comunicaciones, por la Comandancia de Marina de Vigo. En el momento de recibirse la primera alarma se había registrado una avería en las máquinas del buque.

Avisados varios pesqueros que se encontraban en la zona del naufragio, lanzaron sus cables sobre el barco averiado, pero se rompieron a causa del gran temporal.

Un helicóptero del "SAR", que se desplazó desde La Coruña, sobrevoló la zona y no consiguió divisar el buque siniestrado.

El congelador "Marbel" había sido vendido recientemen-

Cruz Roja. Todos ellos presentaban lesiones de carácter leve y conmoción.

RECUPERADOS TRES CADAVERES

El 30 de enero, dos cadáveres de tripulantes pudieron ser rescatados. Correspondían a Manuel Cidras Entenza, pri-

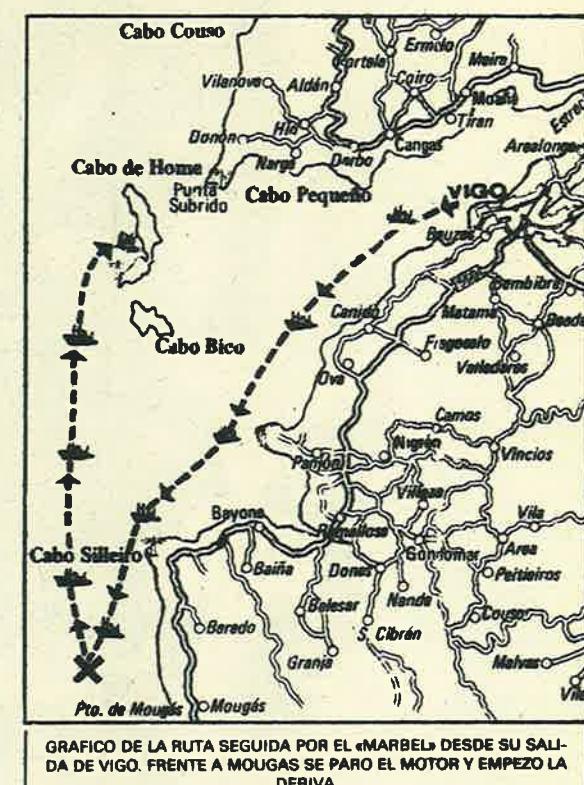


GRÁFICO DE LA RUTA SEGUIDA POR EL «MARBEL» DESDE SU SALIDA DE VIGO. FRENTES A MOUGAS SE PARÓ EL MOTOR Y EMPEZÓ LA DERIVA

mer oficial, vecino de Marín, casado y padre de tres hijos, y a Ernesto Guimerans Blanco, primer maquinista, vecino de Marín, casado y padre de cinco hijos.

El cadáver del primer oficial fue encontrado en la zona de las islas Cies, sobre unas rocas, y presentaba diversas lesiones en el cráneo, mientras

que el de Ernesto Guimerans fue localizado en una playa de Bayona a donde fue arrastrado por la corriente desde el lugar del naufragio.

Posteriormente, el 4 de febrero, fue también recuperado el cuerpo del marmitón, Arturo Freaza Lage, de treinta y dos años, en la zona donde ocurrió la tragedia. ■

HABLAN LOS SUPERVIVIENTES

Las primeras declaraciones sobre el suceso las hicieron los supervivientes una vez instalados en la Casa del Mar. En una habitación están José Martínez Méndez, José Manuel Santomé y Lino Pastoriza, ya más tranquilos, aunque con un gran "shock", todavía metidos en cama y con ropa de abrigo.

ROTAS LAS CADENAS

José Manuel Santomé es de Cangas y estuvo en el barco hasta el último momento. Difícilmente se aviene a recordar su tragedia.

—Yo sólo le digo que si hubiésemos echado las anclas antes, nos hubiéramos salvado.

—¿Cómo vivió usted la tragedia?

—Acabábamos de cenar y nos habíamos acostado cuando oímos una explosión y nos levantamos. Estábamos algo mareados porque había mucha mar. Entonces nos dimos cuenta de que algo grave pasaba y salimos a cubierta.

—¿Dónde estaban?

—A la altura de Mougas, pero el viento había cambiado y nos arrastraba hacia las Cies, echábamos las cadenas y se nos partían. El oleaje era terrible, no sabíamos ya cómo salvarnos.

—¿Qué les dijo el capitán?

—Nos dijo que pusieramos los salvavidas, pero no los veíamos. También empezamos a echar lanchas al mar, pero tampoco pudimos realizar esta operación.

S. O. S.

—No veían cómo les echaban los cables de otros barcos?

—Sí, pero no los podíamos coger...

—¿Dieron señales de aviso?

—Echamos una bengala y pedimos socorro por radio, creo...

—¿Usted vio que había pesqueros cerca?

—Sí, pero no sabíamos cómo llegar a ellos.

—¿Usted cómo se salvó?

—Estábamos uno de mi pueblo y yo; vimos que íbamos hacia unas rocas, y entonces pensamos en tirarnos, pero no sabíamos si sería más arriesgado eso o quedarnos en el barco.

DE PIEDRA EN PIEDRA

—Nos tiramos cuando vimos una posibilidad, y de piedra en piedra, no sé cómo, porque creímos llegar el fin, fuimos salvados.

—¿Vio que sus compañeros quedaban en el barco?

—Había un gran temporal y no había luz, así que solamente se oían voces. Yo no sé cómo pude salvarme.

—Cree que quedó gente a bordo del barco?

—Como al producirse la explosión se cerraron las puertas y algunas quedaron bloqueadas, es muy posible que muchos de mis compañeros quedaran dentro.

A LA DERIVA

Según el relato de José Martínez Méndez, de veintisiete años, marinero de Cangas, uno de los más tranquilos supervivientes y el primero en lanzarse al agua, sobre las nueve y media de la

(Pasa a la pág. siguiente)



Supervivientes de la tragedia, acompañados de familiares y amigos, poco después de su llegada a la Casa del Mar de Vigo, del ISM.



Un funeral por las víctimas del "Marbel" se celebró en la concatedral de Santa María, de Vigo, el 4 de febrero, presidido por el ministro de Transportes y Comunicaciones.

LA TRAGEDIA DEL "MARBEL"

(Viene de la pág. anterior)

tarde del viernes, cuando el buque se encontraba a la altura de cabo Silleiro se produjo una violenta explosión a bordo, que atribuye a una avería en los pistones del motor. El buque quedó sin máquina, por lo tanto a la deriva. Comenzaron a solicitar ayuda por radio y consiguieron conectar con los buques "Mar 11" y "Sonia", que les lanzaron cabos. Esta operación se hizo en medio de un intenso temporal, con grave riesgo para las otras dos embarcaciones.

"Todos los cabos se soltaban o rompían una y otra vez más cerca de las rocas. Como último intento desesperado intentamos largar el ancla, pero la perdimos. Así que la nave quedó prácticamente sin gobierno mientras el mar nos acercaba peligrosamente a tierra. Por fin embestimos contra las piedras de la parte exterior de Cies, entre "O Cabalo" y "O lago". Al mismo tiempo teníamos fuego a bordo. Cuando tocamos fondo eran, aproximadamente, la una y media de la madrugada. Yo me tiré al agua y gané tierra a nado".

José está acompañado de su esposa en una habitación de la Casa del Mar. Ella asiste impasible y callada al relato que el marinero de Canarias repite una y otra vez con tranquilidad y aplomo. Hace una pausa para asentir cuando le ofrecen una taza de caldo y un bistec con patatas fritas. Luego dice que se encuentra bien y que quiere marcharse cuanto antes a su casa.

En la misma habitación se hallan Antonio Dacuña Peleteiro, cocinero, y José Manuel Santomé Fervenza, marinero. En la habitación entran dos mujeres. Una de ellas, esposa de José Manuel. Se produce una escena de gran emoción. Ambos lloran. José Manuel está tranquilo. Su esposa le insiste en que debe dejar el mar,



El capitán del "Marbel", don Antonio Souto Villa, que falleció en el siniestro.

pero el marinero sonríe y le dice que tan pronto como se reponga volverá a la pesca.

"SENTI LA MUERTE"

Envuelto en las mantas, el cocinero Antonio Dacuña Peleteiro está callado, no dice nada. Tiene heridas en manos y brazos y la espalda hecha una llaga.

"Yo no vuelvo a la mar en la vida —confiesa—. No necesito navegar para vivir, gano suficiente en tierra. Ya pensé que me moría. El caso es que no sé cómo estoy aquí. Me caí o me tiré al agua y me encontré cubierto por una masa de agua, extenuado. Pensé en mi hijita. Ya me estaba despidiendo de ella cuando sentí que una fuerza me impulsaba hacia arriba. No sé de dónde salió. Era una ola, una ola fuerte que me subió a las rocas".

Los recuerdos son confusos y el cansancio juega con la memoria reciente de los supervivientes.

TODA LA NOCHE EN EL MONTE

"Yo no sé cómo fue que ganamos tierra, pero llegamos y pasamos la noche en el monte, en las Cies. Hasta las diez y media de la mañana no nos encontraron.

En otra habitación contigua están dos marineros que apenas pueden hablar. Cuando les preguntaron por su estado y sus nombres, sólo se percibió un hilillo de voz. Son Ramón Juncal Crespo, engrasador de Marín-Seijo, y Manuel Rúa Ferradás, de la misma localidad. ■

PESAR EN LA FLOTA ESPAÑOLA QUE FAENA EN WALVISBAY

WALVISBAY ("Hoja del Mar").—La triste noticia del hundimiento del m/p. "Marbel" corrió entre la flota española en este país con gran rapidez. El "Marbel" era un barco muy conocido en estos caladeros, donde faenaba desde 1966, y tanto el capitán como la tripulación eran conocidos y apreciados.

En la Casa del Mar de este puerto la bandera ondeó a media asta y se ofició un funeral al que acudieron las tripulaciones de los barcos que se encontraban en puerto y toda la colonia española.

Desde aquí los pescadores —sus compañeros— quieren que las familias de los desaparecidos conozcan su profundo pesar.

Presidido por el ministro de Transporte

FUNERAL POR

VIGO.—El ministro de Transportes y Comunicaciones, José Lladó y Fernández-Urrutia, presidió el pasado 4 de febrero el funeral oficial en sufragio del alma de los 27 tripulantes del congelador "Marbel", que naufragó a la altura de las islas Cies.

El acto tuvo lugar a las doce, en la iglesia concatedral de Santa María, y con el ministro asistieron las primeras autoridades provinciales y locales y representaciones de distintos municipios de la ría viguesa y de las cofradías de pescadores y sindicatos marineros. Se encontraba también presente el secretario general del Instituto Social de la Marina.

El templo se encontraba totalmente abarrotado de fieles, en su mayor parte familiares de las víctimas. En el atrio de la iglesia se concentraron también numerosas personas que no pudieron seguir la Misa desde el interior, dadas sus reducidas dimensiones para acoger a todas las personas asistentes.

El funeral transcurrió sin incidencias, aunque pudo verse una pancarta, firmada por distintos partidos de izquierdas, en la que se pedían responsabilidades sobre las causas del accidente.

Terminado el funeral, el ministro se trasladó al aeropuerto vigués, y antes de em-



s y Comunicaciones.

LAS VICTIMAS

prender viaje con destino a Asturias, concedió una breve conferencia de prensa, en la que manifestó su profundo dolor por las consecuencias de tan nefasto accidente.

El ministro dijo que su presencia en Vigo obedecía única y exclusivamente a testimoniar su condolencia a los familiares de las víctimas del naufragio y eludió cualquier información relacionada con su Ministerio.

Sin embargo, el señor Lladó manifestó que ya hace varios meses que el Gobierno había adoptado acuerdos sobre el destino de una importante cantidad para créditos y subvenciones con el fin de acondicionar las medidas de seguridad necesarias en todo el litoral español. A este respecto recordó que para tal fin habían sido concedidos 1.600 millones de pesetas, destinados principalmente a la construcción de lanchas patrulleras, de salvamento y vigilancia.

Poco después, el señor Lladó subió al avión "Mistere" que le trasladaría a Asturias, siendo despedido por las primeras autoridades provinciales y locales.

Además de este funeral oficial se oficiaron otros en Seijo-Marín (el 30 de enero) y en Pontevedra (el 6 de febrero), con asistencia de las autoridades provinciales y locales y numerosos fieles. ■



INFORME PROFESIONAL SOBRE EL ACCIDENTE DEL 'MARBEL'

Tras la reunión de representantes del COMME con el subsecretario de la Marina Mercante, fue hecho público ayer el siguiente comunicado conjunto, bajo el epígrafe de "Informe profesional sobre el accidente del pesquero congelador 'Marbel'". La Subsecretaría de la Marina Mercante refrenda el informe, que dice así:

Durante su estancia en Vigo, el subsecretario de la Marina Mercante, don Carlos Barreda, se reunió con representantes del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española, examinando de forma conjunta el informe relativo al accidente marítimo sufrido por el buque 'Marbel', que ha sido elaborado a la vista de los informes que un nutrido grupo formado por prácticos del puerto de Vigo, capitanes de la Marina Mercante, pilotos de la Marina Mercante, capitanes de pesca, maquinistas navales, oficiales de máquinas de la Marina Mercante, oficiales radiotelegrafistas de la Marina Mercante e inspectores de buques pesqueros.

Para su realización se han recabado informaciones de las estaciones costeras que han mantenido contactos con el buque, de las tripulaciones de los pesqueros que han acudido en su auxilio, información de los supervivientes, de los inspectores y delegados de la casa armadora y se han contrastado las opiniones más autorizadas en el presente caso, consultando partes meteorológicas, cartas de navegación y todos los elementos precisos para el total esclarecimiento del caso.

Ante informaciones de diversa procedencia, difundidas por los distintos medios de comunicación, que pueden desvirtuar la realidad de los hechos acaecidos, se considera necesario difundir la siguiente información:

El buque 'Marbel', de 1.317 TRB, 66 metros de eslora, matrícula de Gijón, folio 1.717, con toda su documentación en regla, todos los certificados de seguridad en vigor, con sus botes salvavidas, balsas y demás elementos en perfectas condiciones, salió del puerto de Huelva, después de ser debidamente reparado, revisado y probado su motor, habiendo pasado la inspección del Lloyd's Register of Shipping y de la Inspección de buques de la Comandancia de Marina de Huelva, con destino al puerto de Vigo, a donde llegó sin novedad y en el que se aprovisionó de víveres y pertrechos de pesca, completó su tripulación, hasta un total de 36 hombres y sin ninguna opinión de los prácticos del puerto de Vigo, con el puerto abierto a la navegación y completo de combustible, zarpó con destino a Canarias a las cinco de la tarde del día 27 de enero.

A las siete de la tarde, aumentando poco a poco su velocidad, pasa la salida de la boca Sur de la ría de Vigo y continúa a media máquina.

Aproximadamente a las nueve y media de la noche, navegando sin novedad, se observa un recalentamiento en las tapas del carter de los cilindros 3 y 4, y como la práctica de este tipo de averías nos tiene demostrado, el jefe de máquinas se pone en contacto con el capitán para comunicarle la avería y quizás la necesidad de parar el buque y reconocer el motor.

Instantes después sobreviene una explosión en el carter, haciendo saltar algunas de las tapas del mismo, después de haber saltado, asimismo, las seguridades de dichas tapas.

Como consecuencia de esta explosión resultó quemado en el brazo el engrasador de guardia superviviente de la catástrofe, por lo cual, el jefe de máquinas, también afectado con quemaduras por la explosión, ordena al mencionado engrasador suba al puente para curarse.

A las diez de la noche se efectúa la primera llamada de emergencia, que es captada por la Radio Costera de Vigo (Alcabre), que en ese momento funcionaba con su instalación de emergencia; y esta Costera se pone en comunicación con la Comandancia Militar de Marina de Vigo, informando de la situación del buque (Dv. 290 grados de cabo Silleiro a 4,7 millas de distancia) y de la clase de auxilio que necesita. A continuación Alcabre avisa a la Estación Radiotelegráfica de Vigo (Sayanes) para que emita el S. O. S. en telegrafía, advirtiendo a los barcos que se encuentren en las inmediaciones que se pongan a la escucha en la frecuencia de socorro de Radiotelefonía (2.182 Kc-S.), en la cual se dirige el tráfico de socorro. A continuación se avisa a la Costera de La Coruña para que se ponga en contacto con el buque, el cual acusa recibo a la llamada de La Coruña.

Seguidamente, la Comandancia Militar de Marina de Vigo avisa a la Costera de Vigo que sale un remolcador en auxilio del 'Marbel', lo que es transmitido al buque por mediación de la Costera de La Coruña, de lo cual acusa recibo el 'Marbel'.

A las 10,30 de la noche, los buques de pesca 'Sonia' y 'Navegante Magallanes' que entraban por la boca Norte de la ría de Vigo, en comunicación entre

si, reciben las llamadas del buque y de la Costera y se dirigen al lugar donde se encuentra el 'Marbel'.

La tripulación de cubierta del 'Marbel' se encuentra al frente de su capitán preparando una pieza de cable de arrastre nueva de 26 mm. de diámetro y de 500 metros de longitud y 1.250 kilos de peso, para largar un remolque, cosa que hacen, recongiéndolo el buque 'Navegante Magallanes', largándolo por la proa con una tira y una boya luminosa.

Este remolque lo hace firme el 'Navegante Magallanes' y empieza a templar, en cuya operación parte el primer cable de remolque, debido a los fuertes portazos del 'Marbel', quedando en el buque 'Navegante Magallanes' 400 metros de este cable.

A continuación, la dotación de cubierta del 'Marbel' abandona la proa del buque y pasa a popa con su capitán al frente, para preparar un nuevo cable, con objeto de dar un nuevo remolque.

Por las declaraciones de los supervivientes se ha podido saber que estas operaciones se efectuaban en condiciones muy penosas, por escora del buque, los pronunciados balances y los continuos resbalones, a causa de los derrames de gas-oil sobre la cubierta, dificultando esta última que se trató de paliar extendiendo paños de red sobre cubierta.

En este momento, los pesqueros que intentaban auxiliar al buque, lanzaban tiradores al castillo de proa, que no son recogidos por el 'Marbel', por estar ocupados en la preparación de este segundo remolque, que acabaron por dar al buque 'Mar Once' y al templar parte el cabezal de la maquinilla de este pesquero. A continuación, el 'Mar Once' se retira dando atrás a toda máquina, por encontrarse ya en plena tempestad.

Durante estas faenas, el pesquero 'Navegante Magallanes' observa que por lo menos una de las anclas del 'Marbel' se había perdido, por perder el chichón de la cadena vacía en el escobén, lo cual prueba que se había intentado detener la deriva del barco fondeando las anclas.

PUNTUALIZACIONES

1. El largar las puertas de arrastre, trincadas en cubierta con pesos de 1.200 a 1.500 kilos cada una, sin tener preparada la maniobra de pesca (lanteones, aparejos reales, etcétera), que en estos buques se suele preparar en la ruta hacia Sudáfrica, es totalmente imposible y sería una auténtica temeridad el destrincharlas con mal tiempo y en un buque en las condiciones en que se encontraba el 'Marbel'.

2. El largar fardos de red o pertrechos al mar, como se dijo en la prensa, demuestra un total desconocimiento del tema.

3. Los botes salvavidas, en las condiciones en que estaba el buque y con el tiempo reinante, son inutilizables y el solo hecho de llevar a cabo la maniobra para largarlos, puede costar muchas vidas humanas y lo más probable es que se destrozaran contra los costados antes de tocar agua.

4. Referente a las balsas, son tantas las suposiciones, que nos reservamos una opinión concreta hasta no contar con una información más completa.

5. El capitán del 'Marbel', don Antonio Souto Villanueva, era un marino experto, con cerca de veinte años de navegación, cinco de los cuales al mando de este buque. El primer oficial de puente llevaba treinta años navegando. El jefe de máquinas conocía perfectamente el motor del buque, en el cual llevaba cuatro años.

6. Dato a resaltar es que los hombres con más experiencia y más profesionalidad en el mar, capitán, primer oficial, jefe de máquinas, primer oficial de máquinas, contramaestre, segundo contramaestre, etcétera, son los desaparecidos; lo que prueba que hasta el último momento estuvieron trabajando en cubierta y en máquinas, intentando salvar el buque y el resto de la tripulación.

CONCLUSIONES

1. El capitán del buque ordenó a la tripulación ponerse los chalecos salvavidas (declaraciones de un superviviente y dato observado por las tripulaciones de los buques auxiliadores), lanzó bengalas cuando las circunstancias lo requirieron, comunicó con las estaciones costeras en los momentos en que fue preciso y dio las órdenes oportunas y necesarias para tratar de salvar al buque y la dotación y estaba confiado en la llegada de un remolcador que, debido al mal tiempo, nunca llegó, confianza ésta que en su comunicación con el buque 'Ciudad de Alicante' hizo patente.

2. Los medios de salvamento empleados fueron desgraciadamente incisivos, aunque no por ello deja de hacerse constar nuestro agradecimiento a los patrones y tripulaciones de los pesqueros 'Mar Once', 'Navegante Magallanes', 'Carolo', 'Sonia' y remolcador 'J. Elduayen' que nos consta hicieron todo lo posible por auxiliar al buque, aun a riesgo de sus propias vidas, y acometieron una tarea muy superior a sus fuerzas.

3. Todos los reunidos expresan su profundo pesar por las pérdidas de vidas humanas y sus irreparables consecuencias, y transmiten su más sentido condoleancia a viudas, huérfanos y familiares de los fallecidos.

Vigo, 4 de febrero de 1978. ■

Declaraciones del subsecretario de la Marina Mercante

HABRA COBERTURA COSTERA PARA GALICIA

VIGO.—La cobertura costera para la región gallega fue uno de los temas tratados por el subsecretario de la Marina Mercante, señor Barreda, en una rueda de prensa celebrada con los periodistas.

El subsecretario había asistido, acompañando al ministro de Transportes y Comunicaciones, al funeral oficiado en la concatedral de Vigo, en sufragio de las 27 víctimas del pesquero-congelador "Marbel".

El señor Barreda mantuvo, asimismo, una reunión de trabajo con los capitanes de la Marina Mercante y explicó el proyecto de la red nacional de seguridad y salvamento, refiriéndose de forma concreta a los planes que esta red ha conseguido para Galicia.

La cobertura para la región gallega estará formada por 34 embarcaciones: seis unidades de todo tiempo atlántico, diez unidades rápidas para patrulla y asistencia inmediata y 18 unidades de salvamento de playas. Colaborarán en esta cobertura las lanchas que cubren el servicio de vigilancia: dos de vigilancia exterior, seis de vigilancia-costera y diez de vigilancia interior.

A esta importante dotación hay que añadir un buque de salvamento remolcador, con base en Vigo y que está considerado como el buque de su tipo mayor de España.

El plan de mejora para Galicia comprende una nueva estación de onda media, radiotelegráfica y radiotelefónica en Finisterre, así como la mejora de la estación radiotelefónica de La Coruña.

Se instalarán también nuevas instalaciones de VHF en Cangas, Finisterre, Santa Eugenia de Ribeira y La Coruña. Está previsto que este plan quede terminado durante el presente año.

Recalcó a continuación como aspecto fundamental en la futura cobertura de las costas españolas la creación de centros de coordinación de salvamento, con el fin de aglutinar las actuaciones de la Marina Mercante, Marina de Guerra, Cruz Roja y Aviación.

El organismo INCO, integrado en la ONU y al que pertenece España, exigirá de inmediato a sus países miembros la puesta en marcha de esta red.

Respecto a las singulares circunstancias que rodearon el siniestro del congelador "Marbel", subrayó el subsecretario de la Marina Mercante que las dificultades climatológicas habían sido realmente excepcionales. "Aun en el caso de que el puerto de Vigo dispusiese de medios de salvamento necesarios, no podría garantizar el salvamento de toda la tripulación del buque", añadió el señor Barreda.

Como puntos fundamentales de la estructuración del citado plan de cobertura marítima costera, indicó que se trata de fortalecer las administraciones periféricas, desligándoles del poder central y concediéndoles una creciente autonomía.

Dentro de la reestructuración del Ministerio —dijo— está próximo a nombrarse un delegado de Pesca para Galicia, figura que será implantada igualmente en otras regiones del litoral. Su misión consistirá en enlazar los planes de cada región con las directrices emanadas de la Administración central, y deslindar las funciones de la Marina Mercante y la de Guerra. A este respecto, se trata de crear asimismo la figura civil del capitán de puerto, independiente del comandante de Marina.

El ministro de Transportes y Comunicaciones visitará Vigo en fecha próxima, para analizar con detalle los planes que ha elaborado su Ministerio respecto a los temas que preocupan en la provincia. ■

EN ESTUDIO LA SEGURIDAD MARITIMA DE LAS RIAS BAJAS

VIGO.—El día 1 de febrero de 1978, en la Casa del Mar de Vigo, se reunieron el subdirector general de Seguridad Marítima, don Angel Mato, el Comandante de Marina de Vigo, el delegado provincial del Instituto Social de la Marina y miembros del secretariado del Sindicato de Comisiones Marítimas, para examinar, de forma conjunta, los problemas de la seguridad marítima en las Rías Bajas. El subdirector general explicó la normativa nacional que contemplan las exigencias a cumplir por los buques pesqueros. Señaló que si bien hasta el momento no existe un Convenio Internacional que obligue a los pesqueros, las normas nacionales se han anticipado a esta laguna legislativa, exigiendo a nuestros barcos pesqueros normas similares a las que deben cumplir los buques mercantes, según lo dispuesto en el Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en la Mar de 1960.

EL "MARBEL"

Examinó a continuación el accidente marítimo sufrido por el congelador "Marbel", buque en posesión de certificados de seguridad en vigor que fueron examinados en la reunión. Certificados demuestran que el buque cumplía la reglamentación vigente, comprensiva de elementos de seguridad, salvamento, radiotelegrafía y navegación. Se puso de manifiesto la necesidad de contar en las Rías Bajas con elementos de salvamento que permitan atender los posibles accidentes marítimos que se produzcan en estas costas. En este sentido, el señor Mato expuso que la Subsecretaría de la Marina Mercante había logrado la financiación necesaria para la construcción de 54 lanchas de vigilancia y 72 lanchas de salvamento para iniciar la cobertura

de nuestras costas; esperando las primeras entregas para el mes de julio aproximadamente. Determinadas embarcaciones de diversos tipos serán situadas en el puerto de Vigo. Asimismo, el subdirector general informó que estaba previsto que un remolcador de salvamento —de próxima entrega— esté situado en el puerto de Vigo.

El Sindicato de Comisiones Marítimas mostró su preocupación por las posibles deficiencias en el funcionamiento de las estaciones costeras. En este sentido se consideró la posibilidad de obtener información completa y general del funcionamiento de dichas estaciones.

Finalmente, se dio cuenta de que el Instituto Social de la Marina está realizando el pago de prestaciones gráciles a los familiares de los fallecidos y desaparecidos en el naufragio, así como a los supervivientes del mismo.

CON EL SINDICATO GALEGO

Por la tarde de ese mismo día 1 de febrero, y asimismo en la Casa del Mar, se reunieron el subdirector general de Seguridad Marítima, el comandante de Marina, el delegado provincial del Instituto Social de la Marina y miembros representantes del Sindicato Galego de Trabajadores do Mar, procediéndose al examen en conjunto de la problemática de la vida humana en el mar en las Rías Bajas. Los representantes de dicho sindicato mostraron su deseo de presentar en fecha posterior a la Administración un estudio sobre distintos problemas de la seguridad marítima.

El señor Mato tomó nota de su ofrecimiento, que en su momento será examinado por la Subsecretaría de la Marina Mercante. ■

Informe del IOE sobre la pesca de altura en Galicia

CONVIENE DISMINUIR LA FLOTA DE ARRASTRE Y AMPLIAR LAS MALLAS A 60 MM.

VIGO.—Tras cinco años largos de trabajos, los científicos del equipo de pesca del Instituto Español de Oceanografía elaboraron un informe sobre la pesca de altura en la plataforma gallega. Estos estudios fueron hechos en el mar, analizados en los laboratorios oceanográficos y contrastados con opiniones de científicos internacionales, generalmente ingleses, que son los que han estudiado más a fondo el tema.

Sobre la plataforma gallega —dice el estudio— actúan unos 255 barcos de arrastre y alrededor de 100 volantas, 425 botas y 175 palangres, que se dedican a la captura de las especies más abundantes y accesibles a esos artes y que son, fundamentalmente, la merluza para las volantas y botas; la propia merluza, el besugo y la palometa para el palangre, y todas ellas, más la cigala, la bacaladilla y el jurel, para el arrastre, que también puede pescar ocasionalmente palometa y caballa.

Existe una elevada sobrepesca de algunas especies, particularmente la merluza, debida a dos causas interrelacionadas: la pequeña malla utilizada por los arrastreros y la pesca que los arrastreros realizan sobre las concentraciones de carioca, se dice en el informe.

Mientras se siga empleando la malla actual de menos de 40 mm., cualquier incremento en el esfuerzo de pesca de los arrastreros daría lugar a una disminución de los rendimientos de merluza; en cambio, variaciones en el esfuerzo de volantas, betas y pangres, no motivarían alteraciones significativas de dichos rendimientos.

Un aumento en la malla de los arrastreros a 60 mm. manteniéndose los niveles de esfuerzo actuales, producción en la merluza, unas pérdidas inmediatas de un 25 por 100 y unas ganancias a largo plazo (tres años) de un 150 por 100.

LAS ESPECIES MAS ABUNDANTES

Ante las crecientes dificultades para poder pescar en aguas internacionales, hemos de pensar en conseguir un total aprovechamiento de los recursos pesqueros nacionales —añade el informe.

Las especies más abundantes en la plataforma gallega, la bacaladilla y el jurel, son capturadas como pesca accesoria, ya que, en general, al tener que emplearse la mayoría de las veces para la fabricación de harinas, su precio es bajo.

Esta situación tiene que ser cambiada, porque en cuanto el déficit de proteínas de pescado se haga más acuciante no habrá más remedio que comer de lo que tengamos en mayor abundancia.

Es por lo que convendría pensar en dirigir a una parte de la flota arrastrera hacia la pesca intensiva de estas especies.

Los científicos gallegos que elaboraron el informe, dicen que, para la salvaguarda futura de la pesca en la plataforma gallega será necesario tener en cuenta las siguientes conclusiones:

- Es totalmente imprescindible la ampliación de la malla de los arrastreros a 60 mm. de diagonal estirada, como un primer paso, anulando cualquier subterfugio de especies protegidas para las que se permite malla inferior, como sucede en la actualidad.
- Evitar al máximo el aumento de la flota de arrastre en las aguas gallegas.
- Se debería reconvertir parte de ella en una flota que utilizará artes de gran abertura vertical o artes pelágicos para la captura masiva de las especies más abundantes en nuestras aguas (jurel y bacaladilla).
- Convendría disminuir la flota de arrastre convencional y dar paso a un mayor empleo de las artes de pesca más artesanales y selectivas, como son el

palangre y la volanta, todo ello bajo unas claras reglamentaciones que deberían ser cumplidas a rajatabla.

Este punto llevaría consigo una mayor posibilidad de socialización de la pesca, en el sentido de que los barcos de este tipo son mucho más aptos para una explotación de tipo familiar o cooperativo a nivel de pequeños puertos, habilitando para ello las líneas de crédito convenientes.

- Para poder llevar un control racional de la pesca y tomar las medidas correctoras oportunas en cada momento (cosa que no se puede realizar en la actualidad por falta de organización) es totalmente imprescindible el desarrollo de una red de informadores estadísticos en todos los puertos pesqueros.
- El último complemento fundamental debe ser la coordinación-potenciación de la investigación pesquera, que necesita insoslayablemente barco pesquero propio, más personal científico y auxiliar, y, sobre todo, una colaboración y concienciación por parte de la Administración, armadores, patrones y marineros de lo que la labor del científico pesquero es y representa. ■

INVESTIGARAN LA PLATAFORMA GALLEGIA

LA CORUÑA.—Dos nuevas embarcaciones del Instituto Español de Oceanografía establecerán próximamente su base en las rías de Muros y Vigo, para llevar a cabo investigaciones pesqueras en la plataforma marítima gallega.

En la actualidad, otra embarcación, el "Maúrcrates", desde hace varios años de servicio en Galicia, está realizando una campaña de estudio científico sobre la contaminación que produce la fábrica de celulosas en Lourizán-Pontedeira, en la ría de Marín.

Esta campaña de investigación comprende un amplio estudio sobre la influencia de los vertidos de la citada industria en la flora y fauna marítimas. ■

Por la supresión de la estación de radio Loran-a

LOS ARMADORES DEL CANTÁBRICO Y GALICIA SE SIENTEN DESASISTIDOS

MADRID.—Los armadores de buques de pesca del Cantábrico y Galicia han expuesto reiteradas quejas a la Federación Española de Armadores, al sentirse desasistidos por la Administración por no haber prevenido ésta el normal funcionamiento de la estación de radio, de ayuda a la navegación, Loran-a, en Estaca de Vares, según fuentes de la citada Federación.

La estación Loran-a, bajo la dependencia de las autoridades norteamericanas, prestaba servicio desde 1977 y proporcionaba a la navegación del Cantábrico y Galicia el conocimiento exacto de la posición de los buques. El sistema Lorán fue implantado en nuestro país al mismo tiempo que en Francia y Portugal.

Las quejas de los armadores se centran en el hecho de que nuestra Administración, al parecer, no atendió la oferta por parte norteamericana, para que el mantenimiento de la citada estación, a partir de primeros de año, corriese a cargo de la Administración española y no se cerrase la emisora definitivamente.

El propósito de la Administración de continuar, o no, con los servicios de la emisora, hasta el momento, no ha sido comunicado a los armadores.

Por otra parte, el descontento de los armadores —según las mismas fuentes— se debe a que las empre-

sas pesqueras tuvieron que hacer fuertes inversiones en aparatos para acondicionar sus barcos al sistema Lorán, de inestimable eficacia para la seguridad en la mar.

Es indudable que la adopción de otros sistemas para ayuda a la navegación, mediante vía satélite, por ejemplo, obligaría a las empresas pesqueras a nuevas inversiones para adaptar sus barcos, cosa que la flota de litoral no podría alcanzar, debido a la crisis que padece.

VIGO

LOS PALOMETEROS VUELVEN AL TRABAJO

VIGO.—Los tripulantes de palometeros de la ría de Vigo acordaron finalmente reincorporarse al trabajo.

La huelga, que afectó a los ochocientos tripulantes de cerca de cuarenta embarcaciones de la ría viguesa que se dedicaban a la captura de palometa, se inició el día 2 de enero en demanda de una serie de reivindicaciones que se concretan en: 1.º no lanzar más de treinta y cinco palangres, 2.º que todo lo que pase de veintiocho sea abonado al doble, 3.º que el trabajo nocturno no supere las veintiocho palangres, y 4.º un incremento en los pluses de nocturnidad.

Los armadores no han atendido estas reivindicaciones, pero los tripulantes de palometeros acordaron el 1 de febrero poner fin a la huelga, reanudar las tareas dos días después, no largar más que veintiocho palangres y someterse al contenido del laudo que será dictado por la autoridad de Trabajo respecto a las demás reivindicaciones planteadas. ■

LOS MEJORES PESQUEROS VIGUESES SE MARCHAN A ARGENTINA

VIGO.—Lo más escogido de la flota de gran altura de Vigo, al igual que viene sucediendo con la de Huelva, y otros puertos de España, se está enajenando para la constitución de sociedades mixtas con la República Argentina. Los buques españoles experimentan una curiosa metamorfosis en el color de sus cascos, que inviabilmente se torna rojo, tono obligatorio para los pesqueros argentinos, pues las autoridades de aquel país obligan a que los pesqueros vayan pintados de este color, para identificarlos desde el aire.

Este fenómeno obedece a los vientos que soplan por el sector extractivo, que anima a los armadores a deshacerse de sus barcos o, en otros casos, a apartarlos a las empresas mixtas que se están creando. Firmas como Santodomingo, Pescanova, Berbés y Vieira, entre las más conocidas de este puerto, entran en el juego de esta reorganización pesquera. Buques famosos e inmejorables como el "Santodomingo II", el "Yeyo", "Cieisa II", "Mirón" y "Tuy", por citar algunos, van a cambiar muy pronto su fisonomía externa. Es más, para los introducidos en el mundo pesquero local, ver botes de pintura roja cerca de un barco de nuestra bandera indica que muy pronto se dirigirá hacia aguas argentinas.

Es como si la flota viguesa estuviera de repente en venta. El presidente del Banco de Valladolid ha adquirido veintidós unidades —de ellas cuatro en Vigo—, para constituir una empresa mixta, invirtiendo tres mil millones de pesetas.

Fuentes autorizadas confirman que para aquellas sociedades, o simplemente para la venta se están aportando las mejores unidades, las más modernas y las más recientes.

Además, son varias las empresas españolas interesadas en establecer una red de frigoríficos en tierra argentina, que complete el ciclo pesquero, para almacenar y distribuir los productos extraídos del mar.

Por otra parte, don J. Carlos Gago, gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, recién llegado de los Estados Unidos, donde celebró reuniones con autoridades pesqueras de aquel país, comunicó que las perspectivas en el área de Boston, un antiguo caladero donde tradicionalmente acudían nuestros barcos, eran muy pesimistas. ■



UN NIÑO MUERTO EN LA COLISION DE UNA LANCHAS DE PASAJE Y UN PESQUERO

VIGO.—El pasado 31 de enero la lancha de pasaje "Tamen Vexo Redondela", que se dirigía de Moaña a Vigo, colisionó con el pesquero "Mar Doce", que salía de este puerto, quedando totalmente destrozada y naufragó como consecuencia del abordaje.

Sólo hubo que lamentar una víctima, el niño de nueve meses Marcos Santomé Malvido, pues los quince pasajeros restantes fueron puestos a salvo, aunque siete de ellos tuvieron que ser hospitalizados. ■

PESQUERO SE INCENDIA Y HUNDE EN GRAN SOL

VIGO.—La bárca de arrastre "Monte Celo", de 104 toneladas, y con 18 tripulantes a bordo, se incendió en aguas de Gran Sol el pasado día 26 de enero.

Aunque el pesquero se hundió tras el incendio, los marineros no sufrieron daño alguno, al ser recogidos por el "Aerosa". ■

ONCE MIL MILLONES DE PESETAS EN LONJA DURANTE 1977

VIGO.—Más de once mil millones de pesetas totalizó el importe de la pesca subastada en la lonja viguesa de El Berbés durante el pasado año de 1977.

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"

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



Vicente Brull, 22 y 24
Francisco Cubells, 38
Teléfono 67 01 27
VALENCIA (Grao)



Durante el citado periodo se vendieron en lonja un total de 174.036.354 kilos de pescado y marisco de diversas especies, fresco y congelado, con un producto económico global de 11.653.889.818 pesetas, lo que representa un record en el rendimiento económico del movimiento de dicha lonja pesquera y casi el doble con relación al año anterior 1976.

MARISCADORES INTERRUMPEN OBRAS DEL MUELLE

VIGO.—Mariscadores de la ría de Vigo interrumpieron las obras de relleno que se llevan a cabo en zonas próximas al muelle de Bouzas.

Según los mariscadores, estas obras de aterrado han supuesto ya la pérdida de una de las zonas marisqueras de almeja más importante de Galicia. En la mañana del 3 de enero, ante la presencia de varios camiones que se encontraban realizando dichos trabajos, se concentraron grupos de mariscadores que interrumpieron las obras.

Una representación de agrupaciones de Cofradías de Pescadores de la ría de Vigo y del sindicato de Comisiones marinas visitaron al director de la Junta de Obras del Puerto y a la autoridad de Marina para manifestarle el grave conflicto social que podría originarse de continuar dichas obras de relleno. ■

El secretario general le dio posesión del cargo

D. JOSE MARIA AGUIRRE, DELEGADO DEL I.S.M. EN VILLAGARCIA DE AROSA

MADRID.—Por el presidente del Instituto Social de la Marina ha sido designado delegado provincial del organismo en Villagarcía de Arosa el funcionario del cuerpo técnico don José María Aguirre López. Sustituye a don Manuel Alvarez, quien pasa destinado a los servicios centrales del Instituto.

El acto de toma de posesión del señor Aguirre se celebró en el salón de sesiones del Ayuntamiento de Villagarcía, y fue presidido por el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Juan de Dios Cortés Gallego. Asistieron, entre otras autoridades y representaciones, el delegado provincial de Trabajo, comandante militar de Marina de Villagarcía, alcalde de la ciudad y patronos mayores de las Cofradías de Pescadores de la provincia marítima.

En el mismo acto, el alcalde impuso al delegado saliente, señor Alvarez, la medalla de la ciudad de Villagarcía, por la destacada labor que ha realizado durante el tiempo que ha estado al frente de la delegación. ■

ABUNDANCIA DE SARDINA

VIGO.—Los mercados detallistas contaron los primeros días del año con gran cantidad de sardinas, ya que los barcos de pesca del puerto vigués de El Berbés descargaron en un día hasta un total de 224.500 kilogramos de este pescado.

La lonja viguesa vio cómo se subastaban las sardinas, que habían llegado a bordo de unos quince barcos, a precios que oscilaron entre 20 y 23,10 pesetas el kilo. ■



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES

FLOTA

"Horus" 92.000 pies cúbicos
"Lago Negro" 90.000 pies cúbicos

Cádiz:
Avda. Generalísimo, 2
Tels.: 27 46 50-27 46 54
Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA

Puerto Santa María:
Muelle comercial, s/n.
Tel. 86 27 93
Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA

La Coruña

EL MUELLE DE SAN DIEGO TENDRA MAS DE UN KILOMETRO Y SE LLAMARA "DEL CENTENARIO"

LA CORUÑA.—El nuevo muelle de San Diego, cuyas obras han sido definitivamente aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas, se llamará Muelle del Centenario, según fue comunicado recientemente en una rueda de prensa celebrada en la Junta del Puerto de La Coruña. Estuvo presidida por José Antonio Quiroga Piñeiro, vicepresidente de la citada Junta, y por José Luis López Páramo, ingeniero-director del puerto.

La denominación del nuevo muelle está basada en que la Junta del Puerto cumple el centenario de vida desde que fue constituida. Es una conmemoración de tan singular efemérides de uno de los puertos más antiguos de España.

Además —nos dicen— existen otras dos razones para que lleve ese nombre. Una, que tendrá una extensión ganada al mar de 107.000 metros cuadrados, que van a poder atracar buques con un calado de 16 metros y un tonelaje de 100 a 120.000 toneladas. De esta forma, pasará a ser el primer puerto comercial de España, no petrolero, que podrá recibir a buques granaderos de ese calado.

CARACTERISTICAS

El nuevo muelle tendrá una longitud de línea de atraque de 540 metros, una anchura de 175 metros, un calado de 16; la altura será de 22 metros y la total desde cimientos, 39 (equivalente a un edificio de 13 pisos). El volumen estimado de rellenos es de 2.100.000 metros cúbicos y el de dragados de 900.000. En el mismo podrán atracar a plena carga buques de 120.000 toneladas de peso muerto.

Por otra parte, ofrece diversas posibilidades de atraque, como serían: un buque de 120.000 toneladas más otro de 50.000; dos de 70.000; tres de 25.000 ó cuatro de 100.000.

PRESUPUESTO: 800 MILLONES

El presupuesto aproximado de las obras es de 800 millones de pesetas. Se estima que podrán dar comienzo a mediados del próximo año. El plazo máximo para su finalización será de cuarenta meses, a no ser que el contratista se comprometa a realizarlo en un plazo menor. Lo que sí se exigirá antes es un tramo del muelle para evitar el desvío de barcos de gran calado.

El significado en la mejora de los servicios del puerto comercial es muy considerable. En lo que se refiere a la línea de atraque, se pasa de 2.112 metros a 2.652 metros, que es un aumento de un 26 por 100. El número de atraques de tipo medio se pasa de nueve a trece, es decir, un 44 por 100 de incremento. El calado máximo crece de diez a diecisés metros. También representa un gran aumento la superficie de depósito de mercancías, que pasa de 71.410 metros cuadrados a 178.640, dos veces y medio mayor.

El tamaño máximo de un buque admisible a plena carga se quintuplica, al pasar desde 25.000 toneladas a 120.000.

En un principio, la Junta tiene previsto que sólo sean utilizados los 540 metros correspondientes a la parte Norte, pero luego, dependientes del tráfico, se podrán usar los restantes lados. Además, existen posibilidades de ampliaciones futuras del nuevo muelle, de forma que en línea de atraque se pudiera alcanzar un máximo de un kilómetro y medio y en una tercera fase, en superficie ganada al mar, llegar hasta un total de 25 hectáreas, en lugar de las once previstas. Entonces la línea de atraque disminuiría a 1.130 metros.

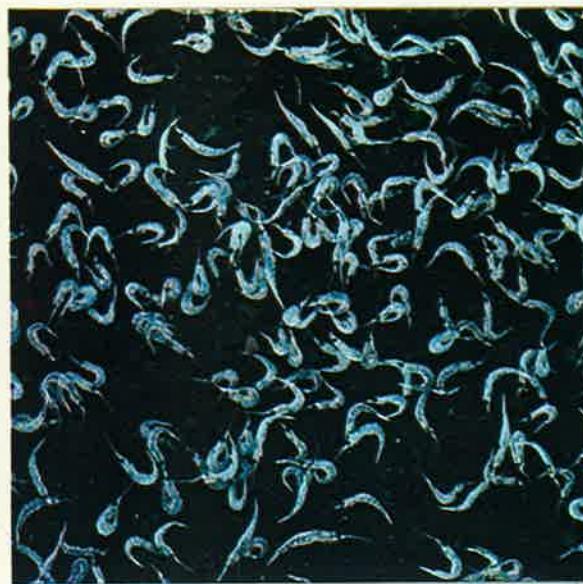
UNO DE LOS PRIMEROS PUERTOS ESPAÑOLES

La Coruña, en los últimos cincuenta años, ha pasado de ser un puerto modesto de pescadores y de tráfico de emigrantes a ser un importante receptor de crudos, el séptimo de España, así como el primero del país en la captura de pescado fresco. También en graneles está alcanzando gran relevancia. Es asimismo uno de los mejores en cuanto a equipamiento en sí.

Desde el desastre del "Urquio" han instalado su base cuatro remolcadores. Dos de ellos con un motor de más de dos mil caballos. Son unas ayudas importantes. Es posible que de haber estado entonces, el "Urquio" no hubiera tenido que girar nuevamente.

Finalmente, el señor Quiroga y el ingeniero López Páramo manifestaron que las posibilidades del nuevo muelle eran ilimitadas. El tráfico de petróleo ha ido más allá de sus posibilidades. Se piensa en limitar los tonelajes, porque han tocado techo. Por el contrario, la realidad actual indica que en graneles se camina hacia un crecimiento que no se ve al límite. La Coruña será el único puerto de toda la fachada atlántica, desde Brest a Huelva, que pueda facilitar el atraque a estos grandes bulkcarriers. ■

(Sigue CRONICAS NACIONALES en página 28)



El Krill, una especie "nueva", rica en albúmina, que se encuentra en los mares polares.

El Krill, rico en albúmina

GRANJAS MARINAS Y PESCA ELECTRICA

Hace ya diez años que el historiador británico Arnold Toynbee previó que un día se cultivarían algas comestibles y se criarián peces "como si fueran rebaños de ovejas". Este momento ya ha llegado: en un laboratorio en el mar del Norte, donde se simulan condiciones de vida del mar, son criados e investigados organismos marinos. Es ésta una ingente tarea para los investigadores, pues de los 800.000 organismos vivos del mar, sólo un 4 por 100 pueden ser criados y, consecuentemente, investigados. Pero esta investigación es necesaria a fin de proporcionar nuevas fuentes de alimentación para el hombre.

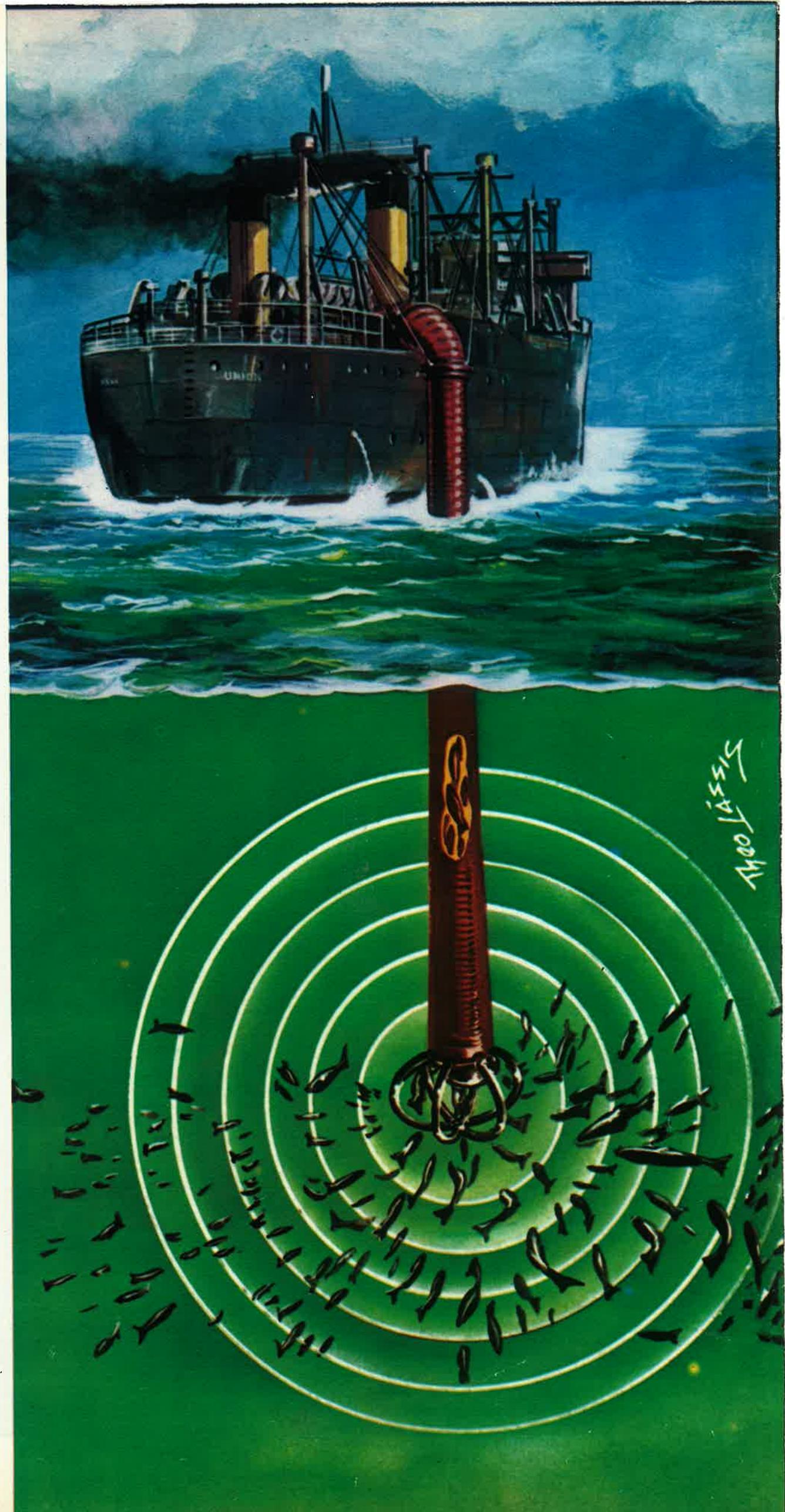
Ciento treinta y dos millones de marcos consagra el Gobierno de Bonn a su programa para la obtención de nuevos alimentos, entre los que la albúmina, imprescindible para la vida, goza de especial atención. Se espera encontrarla en el mar.

Para ello ya no bastan los métodos de pesca convencionales, tanto más cuanto que algunas zonas pesqueras en la proximidad de las costas se hallan casi agotadas. Los buscadores de albúmina tienen hoy que viajar lejos. Hasta el Antártico, por ejemplo. Al parecer hay allí un pequeño cangrejo muy rico en albúmina: el Krill (*Euphausia superba*), que reproducimos en estas páginas. La captura anual del Krill antártico se calcula en unos sesenta millones de toneladas.

El Krill deberá suministrar la albúmina en tres formas: en forma de cangrejo desprovisto de piel, como pasta o como aditamento al jugo albuminoso de otros alimentos, y finalmente en forma de harina como alimento para los animales.

Nadie poné hoy en duda la posibilidad de criar, en grandes acuarios, peces, mejillones y cangrejos, ni la de que las plantas acuáticas y los bancos de peces se regeneren en granjas subacuáticas. A esto hay que añadir experimentos en tierra: el calor de las centrales eléctricas, por ejemplo, deberá ser encaminado a estanques de cría, donde peces de agua caliente puedan crecer rápidamente.

Paralelamente se perfeccionan cada día más los métodos de pesca. El ingeniero Jürgen Dethloff, por ejemplo, de los International Electronics Laboratories, de Hamburgo, inventó un aparato de pesca eléctrica: gracias a potentes focos es atraído un enjambre de peces, que seguidamente van a parar al recinto de un gran electrodo parecido a un cesto al final de una manguera provista de una bomba. Los peces son atontados con una corriente eléctrica, aspirados por la manguera y bombeados a bordo, donde son inmediatamente elaborados en modernos barcos-fábrica. ■ Texto y grabados de "Scala".





LA MAYOR PARTE LA DEDICA A EXPORTACION

TAIWAN PROMUEVE LA PESCA DE TUNIDOS

MADRID (Servicio especial).—La pesca de altura, sobre todo la de túnidos, ha sido alentada durante la última década por la República de Taiwan, con la financiación de grandes barcos específicos —haciendo uso de créditos internacionales—, los cuales operan en diversos mares, desde Guam hasta las costas atlánticas de África.

El clima es un obstáculo frecuente para el normal desarrollo de las pesquerías de bajura en este país, pese a lo cual su situación geográfica no carece de ventajas, por lo que respecta a las tareas de extracción de las especies. La corriente cálida de su costa oriental atrae el pescado migrador, mientras, a Oeste, el estrecho de Taiwan es un banco continental de arena de poca profundidad, que propicia un abundante sedimento de peces de gran calidad.

La producción de estas pesquerías viene a ser unas setecientas mil toneladas, con preferencia de sardina, bonito, caballa y roncador. Un cuarto de millón de personas viven de esta actividad en Taiwan, lo que supone cerca del 2 por 100 de la población (quince millones de habitantes). Hay, en todo el litoral de la isla, más de un centenar de puertos de refugio para la pesca.

La mayor parte de las capturas de túnidos se dedican a la exportación, lo que supone unos beneficios que se acercan al centenar de millones de dólares (del orden de los cinco mil millones supone el comercio exterior).

Taiwan, de 35.916 kilómetros cuadrados (algo menos que la República Dominicana), es una isla que se encuentra entre Japón y Filipinas, a unos 160 kilómetros de la costa sudeste de China. Su clima es subtropical. Sus principales ciudades son Taipei (la capital) y Kaohsiung, en la costa Sur. Los taiwaneses hablan, fundamentalmente, el mandarín, y también el amoy y el hakka. ■



"GORCH FOCK"

"Ejercitarse las velas" es la denominación de este entrenamiento, durante el cual los cadetes deben trepar por las vergas. Se trata de una imagen habitual en los buques-escuela de todo el mundo, entre ellos el español "Juan Sebastián Elcano", sobre el que HOJA DEL MAR publicó un extenso reportaje en pasada edición.

Traemos ahora a nuestras páginas una imágenes del buque-escuela alemán "Gorch Fock", otro famoso velero, ganador de la regata Bermudas-Newport, con ocasión del bicentenario de los Estados Unidos, estampa clásica entre los buques de su especie.

La incuestionable temática marinera que reflejan las imágenes del reportaje (esta página y siguientes), confiamos en que lo hará muy apreciado para los lectores de la revista.

(Fotos: FARBDIA/MARINEAMT.)





Los trabajos de amarre, sólo pueden ser realizados en equipo. Es parte de la instrucción, como instrucción es también "baldear la cubierta" y todo cuanto se realiza a bordo. (Fotos: FARBDIA/MARINEAMT.)

"GORCH FOCK"

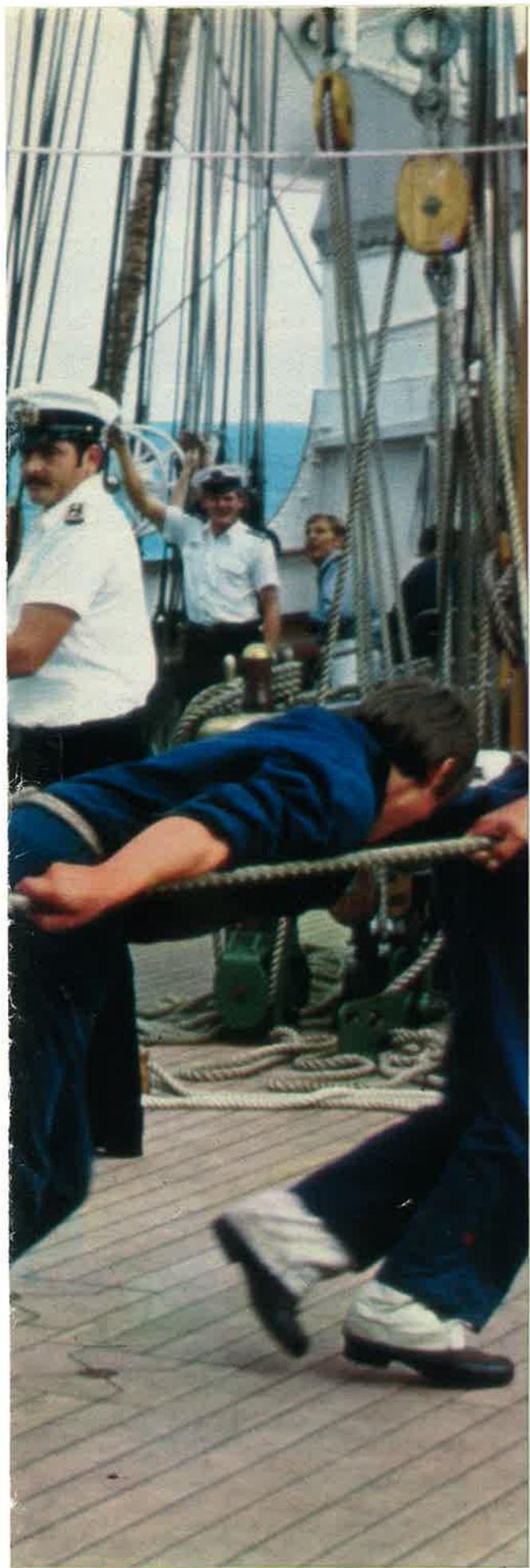
KIEL (INP).—No fue el romanticismo lo que impulsó a la Marina Federal Alemana, durante su período de constitución, a reanudar la formación en buque de vela para sus oficiales y suboficiales principiantes. No tan sólo los instructores militares conocen la importancia que tiene para la formación del carácter la máxima exigencia al individuo, cuando puede estar orgulloso de haber contribuido al rendimiento común con el máximo de su esfuerzo personal. El gran velero crea condiciones ideales para este espíritu de equipo. Tender, recoger y afianzar las velas sólo puede hacerse en

común. Y cuando todo debe funcionar de manera rápida y precisa, todos los del "Crew" deben dar lo mejor de sí mismos. Quien con posterioridad desea dirigir, deberá aprender lo que significa el trabajo duro y difícil.

El "Gorch Fock" es más que un buque escuela. Los diplomáticos alemanes lo califican, sin envanida, como el embajador más atractivo de la República Federal de Alemania en los puertos del mundo.

El buque escuela de vela —denominado con el seudónimo del poeta de la navegación, Hans Ki-

UN VELERO-EMBAJADOR EN LOS PUERTOS DEL MUNDO



También es necesario el aprendizaje de habilidades artesanales para verificar reparaciones, fundamentalmente en el aparejo.

nau—fue botado el 23 de agosto de 1958 por el astillero Blom y Voss. El "Gorch Fock" es el segundo buque de este nombre y el quinto de su clase. Sus cuatro buques hermanos, que fueron construidos en el mismo astillero antes de la segunda guerra mundial, se encuentran aún en servicio activo en diversos países: "Mircea" (Rumanía), "Towaritsch" (Unión Soviética), "Eagle" (EE. UU.) y "Sagres" (Portugal).

Completamente equipado, el "Gorch Fock" desplaza 1.760 toneladas de agua. Su casco, de 90 metros de largo y 12 de ancho, se sumerge

cinco metros. En los tres mástiles, de cerca de 45 metros de alto (delantero, palo mayor y palo de mesana), es posible desplegar hasta 23 velas con casi 2.000 metros cuadrados de superficie. El buque alcanza, navegando a vela, una velocidad máxima de 16 nudos, casi 30 kilómetros por hora. Con ocasión del bicentenario de EE. UU., el "Gorch Fock" ganó la regata Bermudas-Newport.

El "Gorch Fock" cuenta con una tripulación permanente de 72 oficiales, suboficiales, tropa y seis civiles. Los civiles son camareros, sastres, zapateros y cocineros. Como máximo se dispone de

200 plazas de instrucción a bordo. Desde la puesta en servicio (1958) han sido instruidos más de 7.000 soldados en la navegación a la vela.

Es discutible si en la época de desarrollo de una técnica altamente especializada, son utilizables los grandes veleros. Sin lugar a dudas, hay motivos para afirmar que una instrucción basada sólo en la eficiencia técnica puede llegar a ser irracional. Por ello, las Marinas de muchos países, entre ellos la española, con su famoso "Juan Sebastián Elcano", conservan sus grandes veleros como algo valioso. ■ HARRY TALLERT



Reportaje gráfico
por INP-
FARBDIA/
MARINEAMT.



Dos cadetes al timón
del gran velero
(arriba, izquierda).

El manejo del sextante.
La instrucción náutica práctica
en cubierta es parte fundamental
de la vida diaria de los cadetes a bordo
(junto a estas líneas, izquierda).

UN VELERO - EMBAJADOR

El "Gorch Fock", en Nueva York, durante la parada de veleros que se celebró en el marco de los actos conmemorativos del bicentenario de los Estados Unidos.

Completamente equipado, desplaza 1.760 toneladas de agua. Puntal, 90 metros; manga,

12 metros; se sumerge cinco metros. En los tres mástiles, de alrededor de los 45 metros de altura (delantero, mayor, mesana), puede desplegar 23 velas, con 2.000 metros cuadrados de superficie. Su velocidad máxima alcanza hasta los 16 nudos. ■





Más de trescientas embarcaciones particulares (con abundancia de veleros), más de una docena de buques oficiales, y autoridades, dieron la bienvenida en la bahía de San Francisco al "The Golden Hinde II", cuando, procedente de Plymouth, rendía viaje tras 13.000 millas de navegación, recorridas en un tiempo record. Este barco (arriba y página anterior), réplica exacta del que utilizó sir Francis Drake en su periplo alrededor del mundo, queda fondeado en la costa californiana, para servir de museo.

Réplica del barco con que Francis Drake dio la vuelta al mundo

EL GALEON "THE GOLDEN HINDE II" SE CONVIERTA EN MUSEO

Era como un sueño, una aparición: un galeón, dorado, las velas hinchadas, entraba en el puerto de San Francisco. Pero no, no era una escena del siglo XVI, sino un acontecimiento de ahora, del siglo XX, abril del año 1975, ante una audiencia de más de 50.000 personas que esperaban la llegada del barco con ilusión.

Porque ese galeón elegante, casi cuadrado, "The Golden Hinde", es una réplica del barco del mismo nombre que mandaba el pirata y explorador inglés sir Francis Drake en su histórico viaje alrededor del mundo entre los años 1577 y 1580, iniciando así una gran era de exploración por parte de los ingleses.

Y el barco que entraba en el puerto de San Francisco acababa de recorrer el mismo camino que su antecesor, saliendo del puerto de Plymouth, en Inglaterra, y llegando a San Francisco, con la única diferencia de que pasaba por el canal de Panamá en lugar de rodear el continente sudamericano.

"The Golden Hinde II" fue diseñada por el arquitecto naval Christian

Norgaard y construido, según viejos dibujos y grabados, por Pieter Breughel. Pero la copia es casi exacta. El barco ha costado millón y medio de dólares, y será usado como museo. Sus propietarios piensan cobrar dos dólares y medio de entrada. Art Blum es un hombre de negocios, dueño de la Golden Hinde Co. Ltd. y, por lo tanto, también del barco, y dice que espera 250.000 turistas a bordo de su galeón en los primeros doce meses. El barco mide 34 metros, con una anchura de siete y 100 toneladas de peso. Hizo el viaje en un tiempo record, invirtiendo una semana menos de lo esperado debido al buen tiempo (léase viento). Sin embargo, a su llegada a la bahía de San Francisco se encontró con una tormenta, así que esa llegada al puerto se retrasó veinticuatro horas. Al pasar por debajo del famoso puente Golden Gate, el galeón fue recibido por más de 300 embarcaciones particulares, más una docena de barcos oficiales con autoridades a bordo.

Era el final de un viaje que

había durado cinco meses y medio, cubriendo 13.000 millas, desde Plymouth hasta San Francisco.

En contra del barco de sir Francis, la "Golden Hinde II" no se dedicó a robar a otras embarcaciones. Lo suyo era simplemente un viaje por placer, y sus 15 tripulantes dicen que jamás se han divertido tanto.

El barco, después de salir de Plymouth, hizo escala en Lisboa y luego cruzó el océano Atlántico, 3.337 millas, hasta llegar a Barbados. De allí hasta puerto Bello, donde, según las leyendas, sir Francis Drake está enterrado en un ataúd de plomo en el fondo del mar. Después de cruzar el canal de Panamá, el barco paró en Acapulco para reponer provisiones, antes de emprender el resto del viaje hasta la costa de California.

Allí se quedará, para siempre, un museo que hará las delicias de grandes y pequeños. La compañía propietaria lo llenará de objetos antiguos, los empleados irán vestidos de piratas, todo será idéntico a como fue hace cuatro siglos. ■

120 MILLONES PARA EL NUEVO PUERTO

VILLAGARCIA DE AROSA.—Según se ha sabido de fuentes fidedignas, van a invertirse en el puerto de Vilaxoán 120 millones de pesetas para puerto de abrigo y de carga y descarga de pesca y marisco. Después de una visita efectuada a esta comarca por el entonces ministro de Obras Públicas, señor Calvo Sotelo, hoy uno de los principales de UCD, el puerto de Vilaxoán prometido por el ex ministro ha sido objeto de interés de todos los organismos oficiales, especialmente de la Junta de Obras del Puerto y de su propio director, don Fidel Durán Crespo, que realizó el proyecto, ya finalizado y ahora en gestiones para su financiación. Según declaraciones públicas del señor Calvo Sotelo, se habían consignado 60 millones de pesetas, pretendiéndose ahora por las fuerzas vivas de Villagarcía y Vilaxoán el conseguir inmediatamente esos 60 millones con objeto de comenzar la obra cuanto antes, para proceder posteriormente a ampliar la consignación hasta llegar a los 120 millones. De realizarse el proyecto del puerto de Vilaxoán, éste se convertirá en el más moderno de la ría de Arosa. ■

MARINERO AHOGADO EN EL GRAN SOL

LA CORUÑA.—El marinero José García Villanueva, vecino de Corme, pereció ahogado al ser arrebatado por un golpe de mar en aguas del Gran Sol.

García Villanueva era contramaestre del pesquero "Ensenada de Portu Chiqui" y desapareció entre las aguas, como consecuencia de un golpe de mar cuando el barco estaba en la zona del Gran Sol.

El "Ensenada de Portu Chiqui" regresó por tal motivo al puerto de La Coruña, donde tiene su base. ■

ABORDAJE EN EL PUERTO CORUÑES

LA CORUÑA.—Un abordaje entre dos pesqueros se ha registrado en el puerto de La Coruña, sin víctimas, pero con importantes daños materiales.

El abordaje se registró junto a los muelles de Calvo Sotelo y del Este, entre las "Bakas" del Gran Sol "Advento" y "Masso-30", las dos con base en La Coruña. En el momento del suceso, una de las embarcaciones entraba en puerto y la otra lo abandonaba. ■

Cedeira

CURSO DE PROMOCIÓN SOCIAL PARA LA MUJER

LA CORUÑA.—El día 20 de enero se clausuró en Cedeira, puerto pesquero de la provincia de La Coruña, un curso de Promoción Social de la Mujer, al que asistieron cuarenta esposas de trabajadores del mar.

En el curso se impartieron conocimientos de Corte y Confección, Decoración del Hogar y Cocina. Asimismo, las alumnas asistieron a diversas charlas sobre Medicina, Pediatría, temas de actualidad y Seguridad Social. ■

EL "LOLITA", HALLADO JUNTO AL ACANTILADO DE COVAFRÍA

Todavía no se han encontrado dos de sus tres tripulantes, desaparecidos el 19 de diciembre

CILLERO.—Ha sido hallado el bcte "Lolita" frente a los acantilados de la Covafría, inmediatos al espigón del muelle nuevo de Cillero. Dentro del bote se encontraron bastantes de los aparejos y algunas pertenencias de los tres hombres que componían su improvisada tripulación al abandonar el puerto de Cillero la tarde del pasado día 19 de diciembre.

El cadáver de uno de ellos, José Luis Prieto, soltero, de diecinueve años de edad, fue hallado el día 23 en las inmediaciones de la Insua de Area, asido fuertemente a una boya del aparejo. De los otros dos naufragos todavía no ha sido posible hallar rastro alguno.

El día de Nochebuena, desde primeras horas de la mañana, los arrastreros de la flota pesquera de Cillero se dedicaron durante toda la jornada a rastrear la zona, en donde pudieron hallar los restos de la mayor parte

A pesar de dieciséis días de búsqueda

FUE IMPOSIBLE RECUPERAR LOS CADÁVERES DE LOS TRIPULANTES DEL "SUÁREZ IRIARTE" DESAPARECIDOS

RIBADEO (Lugo).—De infructuosos se pueden calificar todos los esfuerzos realizados para la localización de los seis desaparecidos en el hundimiento del pesquero "Suárez Iriarte".

Como ya informamos en las noticias de cierre de nuestro número anterior, el hecho se produjo el pasado día 21 de diciembre a unas millas de la costa de esta localidad, y fue motivado por el corrimiento de las cajas de pescado que iban sobre la cubierta, al introducir a bordo el "copo" del aparato.

IMPRESIONANTE DUELO

El día 7 de enero se celebró un solemne funeral por las víctimas en la iglesia parroquial de la ciudad, que constituyó una de las más impresionantes manifestaciones de duelo que se recuerdan en Ribadeo. Centenares de personas abarrotaron las naves del templo, hasta el punto de que fueron muchos los que se vieron obligados a permanecer ante su puerta de entrada. La ceremonia litúrgica estuvo presidida por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, ayudante militar de Marina, patrón mayor de la Cofradía, diversas autoridades locales y representaciones de las Cofradías de Luarca, Tapia de Casariego, Figueras, Rinlo, Foz, Burela y otros puertos de los litorales asturiano y lucense.

LA BUSQUEDA

Nada más conocerse el hecho del naufragio y sus tristes consecuencias, fue inmediatamente dada

orden por el presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos, de que no se escatimasen medios para la localización de los desaparecidos y la posible recuperación del barco.

Esto se concretó encargándose el trabajo a don José María Pelaéz Prieto, director gerente de Desguaces Mar, el cual se desplazó inmediatamente a Ribadeo.

Con el señor Pelaéz Prieto —más conocido por Peltó, en su época de practicante de lucha libre— charlamos sobre el desarrollo de su trabajo:

—El hecho de que yo recibiese el encargo del presidente del Instituto Social de la Marina —comienza diciéndonos— es consecuencia de ser el director técnico de todas las operaciones de salvamento que realiza la Mutual Nacional de Riesgo Marítimo —pertenciente al organismo— en todo el país.

—¿Cuándo comenzó su trabajo en el caso del "Suárez Iriarte"?

—Inmediatamente que se me dio la orden me desplacé a Ribadeo, y nada más llegar salí a la mar. Era esto el día veinticuatro de diciembre.

—¿De verdad había esperanzas de recuperar los cadáveres de los desaparecidos?

—En principio, naturalmente; por eso se montó la operación sin escatimar medios ni gastos. Pero, realmente, las posibilidades eran remotísimas. Esto, desde el primer momento, yo se lo hice saber a los familiares de los desaparecidos y pescadores de Ribadeo.

—¿Qué equipo se destinó a este trabajo?



Peltó y sus hombres, en pleno trabajo.

—Mi equipo lo componían seis hombres: patrón de cabotaje, mecánico naval, maestro industrial, etcétera. Y en cuanto a instrumentos contamos con los más modernos que existen en el país para inmersión a grandes profundidades. También contamos con la colaboración del buque-taller "Cortegada".

LOCALIZADO EL BARCO

Nos dice después Peltó que el barco lo localizaron inmediatamente, y las primeras dificultades que encontraron fueron que se encontraba hundido a una profundidad de 117 metros, y a ocho millas al Norte de la ría de Ribadeo en donde en esos días los temporales —la "mala mar"— eran constantes. Otra dificultad tremenda fue que el barco se hundió totalmente cargado de sardina, lo que atrajo a enormes cantidades de "patechu" (cangrejo marino muy voraz) que ahora abunda por aquellas aguas. En estas circunstancias eran cada vez más remotas las posibilidades de encontrar rastro alguno de los desaparecidos.

—Pero siguieron la búsqueda...?

—Sí, efectivamente. Por una parte se siguió rastreando la zona —con la eficaz colaboración de las embarcaciones pesqueras de aquel litoral— y se realizaron continuas inmersiones.

—¿Llegaron al barco?

—No, eso era imposible, ya que los más modernos sistemas de inmersión que existen en el país no aseguran la supervivencia nada más que hasta setenta y cinco metros, y como ya hemos dicho, el barco se encuentra a ciento diecisiete. De

todas formas, estaba previsto acudir al sistema de helio y oxígeno si hubiese sido necesario, aunque con él difícilmente se podría también llegar a esa profundidad.

—Entonces, ¿por qué siguieron?

—Bueno, aunque las posibilidades de recuperar los cadáveres de los dos desaparecidos eran mínimas, el hecho de que descubriésemos la red del "Suárez Iriarte" por encima del barco nos hizo pensar en la posibilidad de que los cuerpos de los infortunados pescadores estuviesen enredados en ella. Desgraciadamente no era así, y la imposibilidad de profundizar más, por la nula visibilidad que ocasionaban las aguas turbias y el temporal, nos hizo ver que cualquier otro intento era una temeridad que podría poner en peligro la vida de los buceadores. Se trataba de recuperar los cadáveres —sin escatimar medios ni esfuerzos—, pero sin que tuviéramos que sumar a los ya desgraciadamente fallecidos alguna muerte más.

DIECISEIS DIAS DE TRABAJO

Termina Peltó diciéndonos que, aunque —como ya había dicho desde un principio— las posibilidades de éxito de la operación eran muy escasas, los trabajos se llevaron con la máxima entrega, esfuerzos y con los medios precisos, durante dieciséis días; exactamente desde el 25 de diciembre hasta el 9 de enero, en que ya la esperanza no era, desgraciadamente, razonable.

Por otra parte, también se acudió inmediatamente, con prestaciones graciosas del Instituto Social de la Marina, en ayuda de los familiares. ■

PARA MEDIADOS DE MARZO EMPIEZA LA COSTERA DE LA ANCHOA

IRUN (Guipúzcoa).—Para mediados del próximo mes de marzo, unas quinientas embarcaciones pesqueras vascas y santanderinas deberán enfrentarse a la preocupante incógnita de la campaña de la anchoa en la costa vasca Norte.

Si San Juan de Luz y las autoridades francesas correspondientes siguen oponiéndose a que dichos barcos puedan faenar dentro del límite de las 12 millas, en base al Tratado de 1967, resultará inevitable la mayor de las catástrofes para los pescadores guipuzcoanos, vizcaínos y montañeses.

La ampliación a 200 millas por parte de España, únicamente como contrapartida, perjudicará, por su parte, a los franceses en las capturas del cimarrón, normalmente en los meses de mayo a septiembre, y que no llegan al millar de toneladas anuales. ■

Irún

APLAZADO EL JUICIO CONTRA LOS 27 PATRONES DE FUENTERRABIA

IRUN (Guipúzcoa).—Para finales de enero o primera quincena de febrero ha sido aplazado el Juicio contra 27 patrones de pesca de Fuenterrabía, que iba a celebrarse en la localidad francesa de Pau, por haberse presentado recurso ante el Tribunal de Casación a petición del Sindicato de Marineros de San Juan de Luz.

El primero de los juicios se celebró el pasado mes de diciembre y fue ganado por los guipuzcoanos. Motivado por el recurso, se estableció la fecha del 17 de enero en Pau.

La Cofradía de Pescadores, cerca del Consulado General de España en Bayona, viene gestionando diversos trámites y ha recibido, a título de impresión, la celebración del juicio a finales de este mes o primera quincena de febrero.

Mientras tanto, desde el 3 de noviembre, 80 barcos mercuceros de Fuenterrabía siguen amarrados en la bahía de Higuer y de Txingudi en completa inactividad, con grandes perjuicios, sobre todo para los armadores, ya que de momento los pescadores perciben el subsidio de desempleo. ■

Gijón

MAS DE DOCE MILLONES DE TONELADAS DE TRAFICO DE MERCANCIAS EN EL PUERTO DURANTE 1977

GIJÓN.—Durante el pasado año, el tráfico de mercaderías registrado en el puerto exterior ascendió a un total de 12.084.327 toneladas, cuyo desglose, en sus principales partidas, tanto en los embarques como en los desembarques, es el siguiente:

Toneladas

Mercancía general (hierros, maquinaria, fruta, cementos, cereales, etc.)	975.524
Graneles sólidos (minerales, carbón, etcétera)	9.189.893
Graneles líquidos (productos petrolíferos, gases)	1.758.473
Otras mercancías (avituallamientos, pesca, etcétera)	160.437
Total del tráfico	12.084.327

Cifra esta que, con relación al año anterior (1976), supone un descenso del 9,74 por 100. Pero hay que tener en cuenta que este tráfico registrado en el año 1977 viene a ser muy similar al conseguido en el año 1974, que ascendió a unos 12.128.000 toneladas, pues a partir del año 1966 el puerto fue consiguiendo cada año un aumento en su tráfico hasta 1977, que fue el primer año de este período (desde 1966) que conoció un descenso en su actividad, que, como ya se indicó anteriormente, es de un 9,74 por 100 con relación al año anterior.

Si hubo descenso en el tráfico de mercaderías, éste también quedó reflejado en otros apartados de la habitual estadística anual. Así, por ejemplo, los barcos entrados durante el pasado año fueron un total de 2.343, lo que supone un descenso del 11,04 por 100. Y en cuanto al registro bruto de estos barcos entrados, éste ascendió a un total de 10.954.924 toneladas, que supone un descenso del 6,31 por 100. Como se indicó anteriormente, todos estos porcentajes están basados sobre el año anterior, es decir, sobre 1976.

En cuanto al mes en que más barcos entraron en el puerto, fue el mes de marzo, con 247 barcos. Y en el que menos, fue el pasado diciembre, con sólo 163 barcos.

Y como dato curioso, cabe decir que el mes en que más barcos entraron en el puerto (marzo) fue, por el contrario, el mes en que menos tráfico de mercaderías se registró, ya que ascendió a un total de 820.513 toneladas. Siendo, por el contrario, el mes de mayor tráfico de mercaderías mayo, con un total de 1.107.146 toneladas.

Y, por último, cabe citar que los pasajeros embarcados y desembarcados en el puerto fueron un total de 170. Siendo en el mes de agosto, con 37 pasajeros, cuando se registró el mayor tráfico de los mismos. Por el contrario, durante el mes de noviembre no se registró embarque o desembarque de pasajero alguno. ■

Avilés

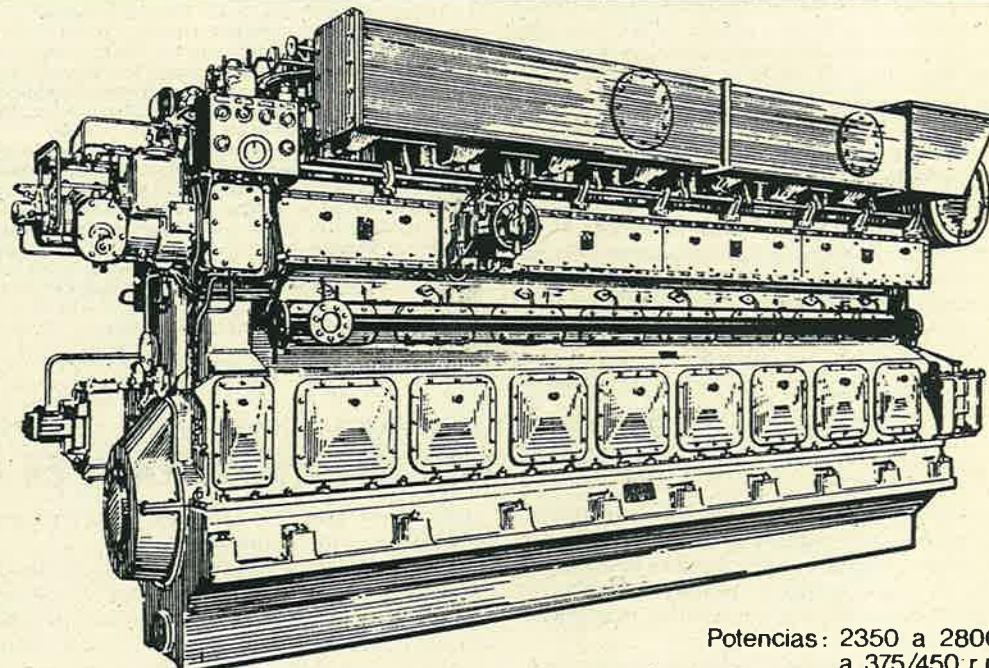
CURSILLOS DE MAYORDOMOS- COCINEROS EN LA CASA DEL MAR

AVILES.—En la Casa del Mar de esta localidad asturiana se pretenden realizar este año numerosas actividades de tipo cultural, educativo y recreativo para las gentes del mar. Ahora se ha convocado un cursillo de mayordomos cocineros de a bordo, después del éxito alcanzado el pasado año. Los asistentes disfrutarán de una pequeña beca de ayuda, por lo que en vez de pagar matrícula aún recibirán dinero para gastos de asistencia.

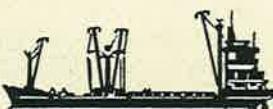
Las personas interesadas pueden solicitar hoja de inscripción para el cursillo en la misma Casa del Mar. ■

MOTORES DIESEL MARINOS MAQUINISTA

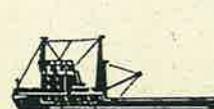
M-835



Potencias: 2350 a 2800 CV.
a 375/450 r.p.m.



Buques de Cabotaje



Remolcadores



Roll-on/roll-off



Buques Pesqueros



LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARÍTIMA, S.A.

c/ Fernando Junoy, 2 / Apartado 94 / Tel. 345 57 00
Telegramas MAQUINISTA / Telex 5539 MAQUI / BARCELONA -30-

IRUN

TEMOR ANTE EL AUMENTO DE PATRULLERAS EN LA COSTA VASCO-FRANCESA

IRUN (Guipúzcoa).—Se tiene la impresión de que va a aumentarse a cuatro el número de patrulleras en la costa vasco-francesa, para evitar por todos los medios la presencia de pesqueros españoles dentro de las 200 millas comunitarias.

Normalmente, la vigilancia en la costa vecina francesa en el golfo de Vizcaya lo ha venido efectuando una fragata. A resultas de los incidentes protagonizados por los barcos guipuzcoanos al faenar tradicionalmente en las calas de la costa vasca Norte, fue incrementado el control con una patrullera más.

Pero según las últimas impresiones, la vigilancia promete ser más rígida y se apunta que será ampliada con cuatro navíos rápidos, dispuestos a evitar la incursión de todos los pesqueros españoles dentro de las 200 millas. ■

FUENTERRABIA ALGUNOS PESQUEROS REANUDAN SU ACTIVIDAD

FUENTERRABIA (Guipúzcoa).—Unos 35 pesqueros de la flota de Fuenterrabía se hicieron a la mar a primeras horas del día 2 de enero para faenar en la costa guipuzcoana, dentro de las variedades de chicharro, anchoa y otras.

De esta forma se dio fin, parcialmente, a un largo período de inactividad de la flota ondarritarrá, debido a la negativa francesa de dejar pescar en sus aguas. Ante tal situación, los pescadores guipuzcoanos y de otras provincias del Cantábrico adoptaron diversas posturas, entre ellas, la de paro, para presionar al Gobierno español la ampliación a 200 millas.

Sin embargo, prosiguen amarrados en la bahía de Fuenterrabía los sesenta barcos merluceros que faenan normalmente entre las seis y doce millas de la costa francesa, de acuerdo con lo estipulado en los acuerdos hispano-franceses de 1967.

A raíz del apresamiento de 27 unidades de esta flota en aguas francesas, hace unos meses estos sesenta barcos quedaron inactivos, situación que continúa.

Tras el apresamiento de las 27 unidades, el Tribunal de gran instancia de Bayona absolvió por completo a los pescadores guipuzcoanos, pero el Sindicato de Pescadores de San Juan de la Luz recurrió al Tribunal de casación de Pau. Según las últimas noticias que se tienen, se espera que el nuevo juicio se celebre en la segunda quincena del presente mes, existiendo confianza en volver a ganar la causa. ■

ENTRA EN VIGOR EL CONVENIO PARA PROTEGER EL MEDITERRANEO

MADRID.—El embajador de Yugoslavia en España, Rudolf Cacinovic, entregó los instrumentos de ratificación de su país al convenio para la protección del mar Mediterráneo y sus protocolos anejos sobre la prevención contra la contaminación por vertidos desde buques y aeronaves y cooperación en situaciones de emergencia. Ello supone —dice una nota de la Oficina de Información Diplomática— que habiendo ratificado el convenio y sus protocolos seis Estados —España, Malta, Mónaco, Túnez, Líbano y Yugoslavia—, conforme a su artículo 27, éste entrará en vigor a los treinta días de la fecha.

Junto a los mencionados Estados parte del Convenio de Barcelona y sus protocolos, lo han firmado hasta la fecha y se espera su pronta ratificación, Chipre, Egipto, Francia, Grecia, Israel, Italia, Marruecos, Turquía, la Comunidad Económica Europea y Líbano.

Los Convenios de Barcelona fueron acordados en esa ciudad en una reunión celebrada en febrero de 1976, bajo los auspicios de las Naciones Unidas y el Gobierno de España.

La convención propiamente dicha es de ámbito amplio, y en ella los Estados se comprometen en términos generales a "tomar medidas apropiadas... para reducir y combatir la contaminación de la zona del mar Medi-

terráneo y para proteger y mejorar el medio marino en dicha zona" (artículo cuarto).

La convención enumera las distintas fuentes de contaminación sobre las que se deben establecer controles: contaminación por operaciones de vertido desde buques y aeronaves, causada por la exploración y explotación de la plataforma continental del fondo del mar y de su subsuelo, y contaminación de origen terrestre. En ella hay artículos en relación con la cooperación internacional para casos de situaciones de emergencia, investigación científica y técnica, vigilancia y responsabilidad e indemnización.

El protocolo sobre vertidos anexo a la convención prohíbe el vertido de sustancias de la lista "negra" y requiere permiso especial de la autoridad nacional competente para el vertido de sustancias enumeradas en la lista "gris"; asimismo dispone la necesidad de un permiso para el vertido de cualquier sustancia.

El segundo protocolo aprobado en Barcelona prevé la colaboración entre los Estados parte para los casos de "grave contaminación de las aguas del mar Mediterráneo por hidrocarburos y otras sustancias".

La entrada en vigor de este convenio coincide con la segunda reunión en Mónaco, precisamente estos días, de los Estados ribereños del Mediterráneo. ■

UN MAR QUE SE MUERE

La contaminación de las aguas del Mediterráneo está alcanzando unos extremos difícilmente compatibles con las exigencias de higiene y sanidad general de una población tan densa como la que habita sus orillas. Es indispensable proceder a una operación decidida de limpieza del "Mare Nostrum", pero, desgraciadamente, para conseguir que los resultados fueran los que se precisan, se necesitarían grandes medios técnicos y financieros, así como muchos años de labor insistente y constante.

Estas son, en líneas generales, las conclusiones de una conferencia sobre la contaminación del Mediterráneo celebrada en Mónaco bajo el patrocinio de las Naciones Unidas. A ella han asistido diecisiete de los dieciocho países ribereños del mar. La única excepción ha sido Albania, país que, como bien es sabido, no suele asistir a otras reuniones internacionales que las de los organismos centrales de las Naciones Unidas.

La conferencia ha llegado también a la conclusión de que para obtener resultados adecuados haría falta invertir cerca de cinco mil millones de dólares y trabajar sin descanso durante veinte años. Todos los países ribereños deberían comprometerse a actuar de forma eficaz para combatir la contaminación. De lo contrario, todos los esfuerzos resultarían inútiles.

A este respecto son las naciones más industrializadas las más culpables. Las grandes concentraciones industriales que levantan en sus orillas y en los ríos que al Mediterráneo desembocan, la densidad de la navegación, en la que se incluyen los grandes petroleros, y las concentraciones urbanas son las que más daño causan. De acuerdo con el representante de las Naciones Unidas en la conferencia, el doctor Tolba, cada año el Mediterráneo recibe nada menos que 120.000 toneladas de detergentes, 130 toneladas de mercurio, 4.280 de plomo, 2.400 de cromo, 21.000 de zinc y 120.000 toneladas de nitrógeno y fósforo procedente de los fertilizantes agrícolas.

Pero si todas estas causas "matan" al Mediterráneo, no hay que olvidar que la ambición de las grandes potencias lo han convertido en uno de los mares más conflictivos del mundo. El problema del Oriente Medio, la cuestión de Chipre, el enfrentamiento de Grecia y Turquía y otros focos políticos permiten y provocan la presencia de la VI Flota norteamericana, a la que quieren igualar los soviéticos con sus buques de guerra. Todos están de acuerdo, es posible, pero lo que nadie puede impedir es que un día salte la chispa y este mar, cuna de tantas y tantas culturas, se convierta de la noche a la mañana en el polvorín de una tercera guerra mundial. Es bien sabido que los conflictos pueden ser localizados, según sus intereses, por las grandes potencias, pero si estalla la guerra en el Mediterráneo afectará a la seguridad europea en su punto más vital y afectaría también al desarrollo y a las condiciones de viabilidad de los países africanos y mediterráneos. El resultado sería trágico, pues se extenderían sus consecuencias como una balsa de aceite por todo el mundo.

La única salvación de este mar reside ya en su neutralización y en un plan para evitar su contaminación, que ambas cosas andan unidas. Una vez la conferencia sea clausurada, se espera sean tomadas drásticas medidas para salvar el mar. También se espera sea redactado un tratado general contra la contaminación en el marco del programa de las Naciones Unidas, tratado que, si todo va bien, se podrá firmar a finales del año actual.

Sin embargo, no parecen todas las naciones ribereñas dispuestas a abordar con energía los problemas tanto financieros como de conciencia que serán necesarios. Cada uno esperará a que sean los demás los que resuelvan todos estos problemas. Las economías occidentales y europeas dirán que no pueden financiar los gastos que el tratado impondría y su afán de desarrollo sin límites impedirá que se adopten las medidas necesarias para salvar al mar que se muere. ■

El temporal obligó a cerrar los puertos asturianos CINCO BARCOS SE HUNDIERON EN CUDILLERO

GIJÓN.—Así como el resto de España, y por las mismas fechas, se vio sorprendida por una ola de frío, que en muchos lugares de nuestra geografía se convirtió en un temporal de nieve, el litoral cantábrico sufrió una marejada muy fuerte, cuyas consecuencias más graves se dejaron sentir en Asturias.

Cudillero, Tazones y Lastres fueron los puertos asturianos más duramente golpeados por el Cantábrico durante cuarenta y ocho horas ininterrumpidas —las comprendidas entre los días 12 y 14 de enero—, al cabo de las cuales el temporal fue perdiendo fuerza. Los pescadores afirmaban que se trataba de una galerna.

Durante esos dos días las flotas permanecieron amarradas en los puertos y el único que permaneció abierto fue el "El Musel" en Gijón, aunque en un día llegó a entrar solamente un barco, el "Castillo de la Mota", un "bulkcarrier" que transportaba un cargamento superior a las cincuenta mil toneladas y, por lo tanto, ofrecía seria resistencia a los golpes de mar.

EN CUDILLERO SE HUNDIERON CINCO EMBARCACIONES

La flota pesquera de este puerto la componen unas 120 embarcaciones a motor y el temporal sorprendió, fondeadas en las dos dársenas, a una veintena de ellas. Cinco, del tipo merlucea, que desplazan entre tres y diez toneladas, se hundieron por averías en la parte superior, por colisión entre sí o con objetos flotantes, pero una, la "Cinco Hermanos García", quedó total-

mente destrozada en su casco a consecuencia de los embates contra el muelle.

Otros muchos barcos resultaron también con averías en careles y costados, por lo que necesitaron ser reparados y también se perdieron ocho botes auxiliares. Las lanchas más pequeñas tuvieron que ser protegidas del temporal, "botándolas arriba" en la plaza, calles próximas al muelle o incluso refugiándolas en San Esteban de Pravia o Avilés.

En un cálculo de urgencia, las pérdidas de este puerto debidas al temporal superaban los doce millones de pesetas, además del tiempo que los patrones de las embarcaciones afectadas deberán permanecer inactivos en tierra reparándolas.

GIJÓN: CON AVERIAS LAS VARADAS

En este puerto fueron cinco embarcaciones de bajura, que se encontraban varadas, las que resultaron afectadas, con averías en el casco y el motor, por la marejada.

NO SE INTERRUMPIO LA ACTIVIDAD EN LASTRES

Afortunadamente, en esta localidad asturiana los daños no fueron de gran importancia, aunque, eso sí, un gran número de barcos fondeados accusaron el efecto del temporal: regalas, cintones o tablas de obras muertas necesitadas de reparación por el roce de unos contra otros.

Pero fueron averías comunes, sin impedimento de la actividad normal, salvo alguna excepción.

EN TAZONES, LA MAR ROMPIÓ EL PUERTO

El espión y la pavimentación del muelle quedaron destrozados por la galerna y llegó a entrar en la parte baja del edificio de la Cofradía de Pescadores, dedicado a lonja.

La Cofradía hizo un recuento general de los daños para enviar un escrito al Ministerio de Obras Públicas:

"La cabeza del muro del muelle cedió, de costado, hacia la mar, lo que supone un gran peligro porque puede terminar de romper en cualquier momento y alcanzar a alguna persona o embarcación cuando se dirija al mar. Los bloques del muro donde se encuentran los cabrestantes fueron levantados por el temporal y están en el agua, por lo que las obras de reparación de este muro son de suma urgencia, ya que es el lugar donde los temporales pegan con más fuerza y sirve de soporte para la explanada del muelle y edificios que lindan con el mismo, como son la rula, la Cofradía y otras instalaciones", manifestaron los pescadores mientras colaboraban, ayudados por los vecinos, para limpiar todo lo que la galerna dejó en la explanada.

ACTUACION DEL I.S.M.

Los marineros afectados por los sucesos se acogieron al seguro de desempleo que presta el ISM. Por su parte, la Mutua Nacional del Riesgo Marítimo sufragó todos los gastos de los barcos averiados y los de sacar a flote a los cinco hundidos en Cudillero, entre los que se encuentra uno que no estaba asegurado, por lo que se hizo a título gracieble. ■

BARCELONA

SE REUNIO EL COMITE DE COORDINACION DE PUERTOS DEL MEDITERRANEO NOROCCIDENTAL

BARCELONA.—Bajo la presidencia de don Ramón Guardans Vallés, presidente de la Junta del Puerto de Barcelona, se reunieron en esta ciudad el COMM. Pietro de Paolis, secretario general del Comité de Coordinación de Puertos del Mediterráneo Noroccidental (CCPMNO); Mr. Roger Caillol, secretario de la delegación francesa; Mr. Yazid Allal, secretario general de la Union des Administrations Portuaires du Nord de l'Afrique, y el señor Alfredo Molinas, secretario de la delegación española del CCPMNO.

Se trataron importantísimos temas, como son la convocatoria de una mesa redonda para armadores de buques "roll-on/roll-off" con servicio en el Mediterráneo y de las administraciones portuarias de todo el Mediterráneo, y para tratar de la oferta de servicios marítimos, adecuación de los puertos a las necesidades de los buques ro-ro y agilización administrativa.

También se trató de la VI Asamblea del Comité a celebrar en Barcelona en abril próximo, los días 6 y 7, con participación de todas las representaciones mediterráneas y especialmente del mundo árabe. ■

COORDINACION DE PUERTOS DEL MEDITERRANEO OCCIDENTAL

BARCELONA.—En el mes de abril se desarrollarán en esta capital las sesiones de trabajo, reuniones, conferencias y demás actos de la VI Asamblea de Coordinación entre los Puertos del Mediterráneo Noroccidental.

La colaboración de los puertos africanos del Norte constituirá nuevamente un punto fundamental, iniciando ya en años anteriores, y que ha culminado en el reciente convenio de Túnez. Se estudiarán los resultados concretos de la colaboración UAPNA-Comité de Puertos, a través de la comisión mixta que se constituyó entre las dos organizaciones.

La CEE estará presente y representada por el señor Francisco Ventrella, director general del Transporte de la Comisión de CEE, que desarrollará una ponencia sobre los "Puertos del Mediterráneo y la Comunidad Europea".

Como ya es tradicional, la Asamblea de Barcelona renovará la invitación como visitantes a los puertos del Pireo y comunidad de los puertos del Adriático. ■

NAUFRAGO EL PESQUERO "MARIA ROSA"

BARCELONA.—La embarcación "María Rosa", de Barcelona, de 20 TRB y nueve tripulantes, se ha perdido totalmente al naufragar en las costas de Prat del Llobregat.

Aunque no hay que lamentar daños personales, los trabajadores han quedado en situación de paro, habiéndoseles reconocido inmediatamente la prestación de desempleo y otras complementarias y grancables, gestionándose su posible colocación en otras de esta base.

El patrón, por otra parte, se propone construir sin demora un nuevo casco y solicitar ayuda para su equipamiento del Crédito Social Pesquero. ■

GRAN CRUZ DEL MERITO NAVAL A DON JOSE MARIA CONDEMINAS

BARCELONA.—El "Boletín Oficial del Estado" publicó un Real Decreto, el pasado día 12 de enero, en virtud del cual se concede la Gran Cruz al Mérito Naval con distintivo blanco al prestigioso naviero, consignatario y hombre de empresa don José María Condeminas Oliveras.

El señor Condeminas, persona de aña y clara vinculación a las actividades del mundo marítimo de Barcelona, está recibiendo numerosas felicitaciones por tal motivo.

La imposición de las insignias de la preciada condecoración tendrá lugar en fecha próxima, en el transcurso de un acto que promete revestir la mayor solemnidad. ■

EL XVI SALON NAUTICO Y DEL DEPORTE

Un año más, el Salón Náutico y del Deporte ha tenido su cita con esa amplia multitud que lo visita y lo admira. Se abría esta versión de tan atractivo certamen de la marina deportiva con la preocupación de la situación económica, pero como bien indicó su presidente, don Jacinto Balleste, "la industria del sector ha realizado un esfuerzo admirable para presentar una exposición que es el fiel reflejo del auge que está experimentando y que cubre el doble objetivo de promocionar el deporte y dar cada vez más pujanza a una industria que proporciona muchos puestos de trabajo".

En total, han estado presentes en esta versión de 1978 del Salón Náutico: 320 expositores, representando a 1.226 firmas, siendo de ellas 578 nacionales y 648 extranjeras. La superficie total cubierta por todos ellos significa 30.310 metros cuadrados, repartidos entre cuatro palacios y algunas instalaciones al exterior.

Naturalmente en lo que respecta a embarcaciones, tanto de vela, como de motor o mixtas, se ofrecía una amplísima gama, capaz de resolver las más diversas peticiones. Mas no sólo estaban presentes embarcaciones con características deportivas al cien por cien, sino que en el mercado hay actualmente esas embarcaciones que, semejando a las típicas de la costa mediterránea, se las ha modernizado para convertirse en una, donde se conjugan las condiciones marineras con las de utilidad práctica. Así, como más característica estaba una con una eslora de 5,20 m. con vela mayor y foque, acondicionada para llevar un motor de 9 HP., que sigue perfectamente las líneas tradicionales de una dorna empleada para la pesca profesional.

Pero el gran atractivo del Salón de este año ha sido ese "Pacific-77", construido en Italia, con 23 metros de eslora y con su arboladura tipo goleta, que es la embarcación deportiva más elegante y hermosa que haya pasado jamás por ningún Salón Náutico. Su precio: 40.000.000 de pesetas. Mas si este era el gran "show", los constructores españoles han presentado un magnífico conjunto de novedades, de las cuales muchas van a ser consideradas desde ahora con meticulosidad por cuantos están relacionados con la marina deportiva y van a tener —si se sabe comercializarlas bien— su lugar en los clubs náuticos europeos. Se trata, por ejemplo, del "Belluire 50" (construido por unos astilleros alicantinos), del "Endurance 35", del "Puma 32", del "Contención 30" (construido en Vigo), etcétera.

durance 35", del "Puma 32", del "Contención 30" (construido en Vigo), etcétera.

De siempre, uno de los "stands" que mayor atractivo ejerce sobre el público es el que monta la Marina de Guerra. Cada año, en el mismo se ofrece una faceta distinta de la Armada española, y este año se mostraba la labor inmensa, pero casi desconocida, de tipo científico que llevan haciendo, ya desde hace más de doscientos años, el Instituto Hidrográfico de Cádiz y el Observatorio Astronómico de San Fernando. Los datos expuestos, los aparatos que se mostraban, eran más que suficientes para presentar ante los expectadores la labor desarrollada a lo largo de más de dos siglos, por un amplio conjunto de hombres de la Marina de Guerra, magníficos sabios e investigadores, cuya relación empieza en Jorge Juan y no decimos que termina en el almirante Benítez Inglot, porque éste formó escuela y hoy sus discípulos y continuadores siguen con su labor.

Otro aspecto del Salón era el artístico. Y así, un pintor, Fernando Cisneros, marinista nato, que ha llevado a los lienzos todo el colorido y la fuerza de la luz mediterránea, mostraba en unos cuarenta cuadros escenas bien diversas y llenas de encanto.

Una participación, que nos parece es la primera vez que se presenta, es la del club deportivo de modelismo naval, de Barcelona. Allí, los más diversos tipos de maquetas eran mostradas y muchas de ellas provistas de medio de propulsión, incluso con mandos a distancia. La labor desarrollada por la mencionada entidad barcelonesa es digna de todo elogio, demostrando sus asociados los perfectos conocimientos que disponen sobre construcción naval y su capacidad técnica para la construcción de los modelos. A este respecto hay que añadir la existencia de varias firmas nacionales, que ofrecen el material suficiente para la construcción de diversos buques, correspondientes a distintas épocas, con lo cual ya no hay que recurrir a material extranjero.

Y finalmente, en el aspecto deportivo, el "stand" central de esta sección estaba dedicado a una de las competiciones con mayor solera en toda España: la vuelta ciclista a Cataluña. Allí, numerosos documentos gráficos, recuerdos, bicicletas de aquellos que fueron los ídolos del ciclismo nacional, etc., se exhibían para asombrar a los jóvenes y nostalgia de los mayores.

El Salón Náutico y del Deporte de 1978 ha sido un



Los Reyes de España, durante su visita al XVI Salón Náutico y del Deporte, celebrado en Barcelona.

completo éxito, a pesar de los nubarrones que se cernían y ha servido para demostrar la capacidad de organización de sus dirigentes y que en astilleros españoles se construye material en condiciones de competir con el extranjero. ■ LUIS MARIA LORENTE.

"MARITIMAS", NUEVO DIARIO DEL PUERTO

BARCELONA.—Un veterano periódico barcelonés, especializado en dar toda la información básica de este puerto, ha iniciado una segunda época de su publicación, al aparecer el 18 de enero su primer número.

Se trata de "Marítimas", fundado en 1948 por Domingo Sánchez Parra, y que en esta segunda época pertenece al grupo Men-Car, dedicado a ediciones sobre transporte internacional y comercio exterior. En esta segunda etapa, "Marítimas" está dirigido por Juan Cardona Delclós.

Con su reaparición, serán dos las publicaciones diarias sobre el tema: "Marítimas" y "El Vigía". ■

EXCURSION DE PENSIONISTAS

BARCELONA.—Recientemente, los pensionistas de las localidades de Villanueva y Geltrú y Sitges hicieron una excursión, organizada por el ISM, y visitaron Cambrils, San Carlos de la Rápida (los campos de arroz del delta del Ebro), Peñíscola y Vinaroz.

Los componentes del grupo, en el que reinaba la camaradería, presenciaron también, por la tarde, la subasta de pescado de Ametlla de Mar. ■

CURSO DE PLASTICA PARA HIJOS DE TRABAJADORES DE LA MAR

BARCELONA.—Continúan desarrollándose con todo interés las actividades del Curso de Plástica para hijos de trabajadores del mar. Con motivo de las festividades navideñas se realizó la exposición de trabajos y posterior venta pública, cuya recaudación íntegra de 18.000 pesetas, se cedió al colegio de subnormales Els Angels.

Participaron también en el XVII Concurso de Christmas, obteniendo varios premios.

Montaron, por último, en el vestíbulo de la Casa del Mar, un belén marinero, cuyo detalle recoge la fotografía. ■

REGULADA LA PESCA EN EL DELTA DEL EBRO

MADRID (Redacción).—A petición del Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha dictado una Orden por la que en el delta del Ebro queda prohibida la pesca en las zonas exteriores a las lagunas Encañizada, Tancada y Goleta, delimitadas por 300 metros a cada lado del eje del canal proveedor de cada una de las lagunas y hasta 100 metros de distancia de la costa. ■

Puso término a un conflicto pesquero que duró treinta y dos días

PACTO ARMADORES-TRIPULANTES DE ALGECIRAS, TARIFA Y ZAHARA DE LOS ATUNES

CADIZ.—Tras doce horas de negociaciones, el día 3 de febrero se puso fin a un conflicto pesquero que durante más de un mes afectó a los puertos de Algeciras, Tarifa y Zahara de los Atunes. La reunión se celebró en el Gobierno Civil de Cádiz, con asistencia de las representaciones de armadores y marineros, secretario general del Gobierno Civil, delegado de Trabajo y asesores laborales de las centrales sindicales de CC.OO. y UGT. Presidió el gobernador, don José María Sanz Pastor.

El pacto firmado entró en vigor el mismo día 3, y en fecha inmediata será elevado a convenio colectivo sindical para su homologación por la autoridad laboral. Afecta a las modalidades de pesca, arrastre al fresco, cerco y otras artes. La parte más importante, en opinión de los directamente afectados, es la relativa a las remuneraciones, que se ajustan al sistema tradicional "a la parte". El conflicto afectó a unos 2.000 tripulantes y 145 barcos.

Se convino también que la morralia (pescado pequeño de escaso valor) y el refú (residuos de la pesca) se distribuyan haciéndose tres partes iguales, de las cuales una es para el armador y las otras dos para la tripulación. Contempla, asimismo, el articulado del acuerdo la distribución de los gastos que deben deducirse del global de la actividad pesquera y vacaciones y descansos.

La parte empresarial se compromete —dice la cláusula final del pacto— a no tomar ningún tipo de represalias como consecuencia de la huelga. Esta, que duró exactamente treinta y dos días —y que en este período de tiempo atravesó momentos de notable tensión—, se produjo por el planteamiento de una serie de reivindicaciones por parte de los pescadores, sin que llegaran a acuerdos con los armadores, hasta la mencionada reunión que concluyó el 3 de febrero. ■

PUERTO DE SANTA MARÍA LOS REYES MAGOS, EN LA CASA DEL MAR

CADIZ (Corresponsal).—El pasado 13 de enero, en la Casa del Mar del Puerto de Santa María, se hizo entrega de los regalos de Reyes a los hijos de los trabajadores del mar, que cursan sus estudios costeados en el Instituto Social de la Marina, en el colegio de dicha localidad, para deficientes mentales, conocido por El Madrugador.

Los tres Reyes Magos, magníficamente vestidos y caracterizados, recibieron en su trono a los niños que iban acompañados por sus padres, hermanos y de la señorita María Luz Portas y don José Antonio Luna Riel, asistente social y director del referido centro escolar. Los Reyes charlaron y besaron a los niños, entregándoles magníficos regalos, caramelos y globos. Este simpático acto entusiasmó a los pequeños.

A continuación, a todos los asistentes, acompañados por el delegado local, don Felipe Bononato; jefe de Fomento Social, don Enrique García Palau; asistente social, señorita Conchita Lazaga; nuevo delegado provincial, don Eugenio Sánchez, y delegado saliente, don José Manuel Alvarez, se les ofreció una comida. El comportamiento de los niños durante la misma fue extraordinario y sorprendente.

Se cambiaron impresiones sobre la necesidad de buscar puestos de trabajo adecuados para que estos niños puedan en un futuro integrarse dignamente en la sociedad y ser útiles en la medida de sus posibilidades. ■ CRISTINA CHILLIDA.

AGUILAS EL TROFEO DE NAVIDAD, PARA EL EQUIPO CASA DEL MAR

CARTAGENA.—El equipo Casa del Mar, de la localidad pesquera de Aguilas, ha conseguido el Trofeo de Navidad en el torneo disputado entre todas las empresas de la zona. ■

El presidente del ISM visita Cádiz, Ceuta y Málaga

ESTUDIO EL PROBLEMA DE CONSTRUCCIÓN DE LA CASA DEL MAR DE MÁLAGA

MADRID (Redacción).—El presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos Linares, acompañado del jefe de la Inspección General de Servicios Administrativos del organismo, don José María García Casillas, ha visitado las provincias marítimas de Cádiz, Ceuta y Málaga, entre los días 10 y 13 del pasado mes de enero.

Comenzó esta visita oficial por Sanlúcar de Barrameda, en donde, vieron la Casa del Mar y el colegio de El Picacho, del ISM, para hijos de trabajadores de la mar, en el cual el señor Cienfuegos, departió ampliamente con el rector, profesores y alumnos. Posteriormente se dirigió al Puerto de Santa María, en donde giró una visita a las instalaciones de la Casa del Mar y mantuvo una entrevista con el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores.

TOMA DE POSESIÓN EN CADIZ

El día 11, y en la Casa del Mar de Cádiz, el presidente del ISM dio posesión de su cargo al nuevo delegado provincial del organismo, don Eugenio Sánchez Guzmán. Al acto asistieron, además de las autoridades provinciales y locales, los patronos mayores de las Cofradías de Pescadores de toda la zona.

Tras el juramento del cargo por el señor Sánchez Guzmán, pronunció unas palabras el delegado saliente, don José Manuel Alvarez, en las que agradeció a los funcionarios de la Delegación la colaboración que en todo momento le han prestado. Y tras un discurso del delegado entrante, cerró el acto el presidente del ISM con unas breves palabras, en las que resaltó la importante función que el Instituto desarrolla en favor de los trabajadores de la mar y el propósito de que la misma se vea perfeccionada día a día.

Por la tarde de ese mismo día 11, el señor Cienfuegos visitó Barbate de Franco, manteniendo una interesante reunión en la Cofradía de Pescadores; Tarifa, donde visitó las obras de la Casa del Mar, y Algeciras, para inspeccionar la guardería infantil, la polyclínica y las obras de la Casa del Mar.

EN CEUTA

Desde Algeciras, el presidente del ISM se desplazó a Ceuta, en donde, además de visitar las obras de la Casa del Mar y tomar contacto con los trabajadores del sector marítimo-pesquero de la 'ciudad', dio pose-

sión de su cargo al nuevo delegado provincial del organismo, don José Luis Vilaplana.

Al acto de toma de posesión asistieron el comandante general de Ceuta, alcalde, comandante de Marina y numerosas representaciones. Tras el juramento pronunciaron unas palabras el delegado saliente, don Mario Otero (actualmente titular de la Delegación de Huelva), y entrante. Por último, el presidente del ISM pronunció un discurso en el que se congratuló de encontrarse en Ceuta, "ciudad —dijo— de la que los peninsulares guardan gratísimo recuerdo, al haber vivido o pasado por ella". "Gratísimo y hondo recuerdo —terminó— de esta maravillosa perla engarzada en el corazón de todos los españoles".

EN LA COSTA MALAGUEÑA

En su última etapa de visitas, el día 13 de enero, don Julio Cienfuegos visitó la costa malagueña y la capital de la provincia.

Concretamente estuvo en San Luis de Sabinillas, visitando las obras de la Casa del Mar; Estepona, en donde visitó la Casa del Mar; Marbella y Fuengirola, en donde inspeccionó los emplazamientos de sus futuras Casas del Mar.

En Estepona se dio la circunstancia de que el día anterior a la llegada del presidente del ISM, el fuerte temporal que ha azotado a España había dañado seriamente las viviendas de los pescadores (de reciente construcción), dejando a muchas de ellas sin techo. Ante este hecho, el señor Cienfuegos se interesó vivamente por solucionar el problema, y ordenó que se procediera a las reparaciones necesarias inmediatamente; asimismo se arreglarán los accesos a las viviendas, que se encuentran en un estado lamentable. También se le planteó la necesidad de nuevas viviendas y de una guardería infantil, solicitudes que serán estudiadas por el Instituto.

CASA DEL MAR DE MÁLAGA

Tras su llegada a la capital, don Julio Cienfuegos mantuvo una reunión con los armadores y pescadores de Málaga, que le expusieron los problemas por los que atraviesa el sector. Antes de dar por finalizada su visita oficial, mantuvo también una reunión con el gobernador civil, alcalde y comandante de Marina de la capital, en la que se estudió



Actos de toma de posesión de los delegados provinciales del Instituto Social de la Marina en Cádiz y Ceuta, respectivamente, que fueron presididos por don Julio Cienfuegos, presidente del organismo.

el emplazamiento de la futura Casa del Mar, acordándose se busque urgentemente el solar adecuado dentro del recinto portuario, para lo que se contactará con la Junta de Obras del Puerto.

En la tarde del día 13, el presidente del Instituto Social de la Marina dio por finalizado su viaje oficial a las provincias marítimas de Cádiz, Ceuta y Málaga, y regresó por vía aérea a Madrid. ■

TENERIFE

CUPOS DE MERLUZA PARA 1978 EN EL ATLÁNTICO SURORIENTAL

TENERIFE.—Desde el 9 de diciembre y durante varios días, se celebró en Tenerife una reunión anual de la Comisión Internacional de las Pesquerías del Atlántico Suroriental. El tema más importante de la agenda fue el acuerdo sobre asignación de cuotas de captura total de merluza para 1978, en el área de la Convención, que comprende los fondos de África Suroccidental (Namibia), pero no los de la República de Sudáfrica, que deberán ser objeto de tratamiento distinto:

He aquí ahora el texto del acuerdo adoptado sobre el tema en la reunión de Tenerife.

Los Gobiernos de los Estados partes de este acuerdo, que son asimismo partes del convenio sobre la Conservación de los Recursos Vivos del Atlántico Suroriental, hecho en Roma el 23 de octubre de 1969 (en lo sucesivo denominado "El Convenio").

Considerando su mutuo interés en la conservación y explotación racional de los recursos vivos del área del convenio.

Deseando elaborar la recomendación relativa a la reglamentación de la captura total de merluza, en 1978 (en lo sucesivo denominada "la Recomendación") aprobada en el cuarto período de sesiones ordinaria de la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Suroriental (en lo sucesivo denominada "La Comisión"), en Santa Cruz de Tenerife, diciembre 1977.

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO 1:

El área a la que se aplicará este acuerdo, será las aguas del área del Convenio, que se extiende entre los 15° OO'S y 30° OO'S, y entre los 10° OO'E y 20° OO'E.

ARTICULO 2:

(1) La cuota de captura total de merluza en 1978, establecida en la recomendación, se asignará de la siguiente manera:

	Tm.
Angola	10.500
Bulgaria	12.200
Cuba	25.400
Francia	5.000
República Democrática Alemana	5.000
República Federal Alemana	8.800
Israel	7.000
Italia	7.800
Japón	10.000
Polonia	30.000
Portugal	14.000
Rumania	5.000
Sudáfrica	33.500
España	133.300
URSS	164.600
TOTAL	480.300

ARTICULO 3:

(1) Este acuerdo entrará en vigor cuando todos los Gobiernos de los Estados a los que se refiere el párrafo (1) del artículo 2, hayan depositado su notificación de aceptación ante el secretario ejecutivo de la comisión.

(2) El secretario ejecutivo de la comisión informará a todas las partes contratantes de este acuerdo:

(a) del depósito de las notificaciones de aceptación, de acuerdo con el párrafo (1) anterior;

(b) de la fecha en que el acuerdo entró en vigor, de acuerdo con el párrafo (1) anterior.

(3) El original de este acuerdo se depositará ante el secretario ejecutivo de la comisión.

Hecho en Santa Cruz de Tenerife, diciembre de mil novecientos setenta y siete, en una sola copia en el idioma inglés.

Y para que así conste, el presidente de la comisión, junto con el secretario ejecutivo de la comisión, firman este acuerdo.

(1) Pendientes de redacción oficial.

(2) (a) No obstante las estipulaciones del párrafo (1) anterior, las autoridades competentes del Estado involucrado, dentro de los límites de sus cuotas de captura asignadas de acuerdo con el párrafo (1) anterior, pueden, mediante los arreglos oportunos, volver a asignar sus cuotas de captura entre los Estados involucrados.

(b) Los Gobiernos de los Estados involucrados notificarán los términos de cualquiera de dichos arreglos al secretario ejecutivo de la comisión, quien puntualmente lo notificará a todas las partes contratantes de este acuerdo. ■

EN LIBERTAD TRES PESQUEROS ESPAÑOLES DETENIDOS POR SENEGAL

HUELVA.—Tras permanecer cinco días retenidos en Dakar, han sido puestos en libertad los dos pesqueros onubenses detenidos por lanchas patrulleras senegalesas.

Los pesqueros "Alvarez Entrena 19" y "Puente Cambezé", ambos con base en el puerto de Huelva, junto al "Costa Norte", con base en Cádiz, fueron puestos en libertad tras las gestiones realizadas por la Dirección General de Pesca con el Gobierno del Senegal, y tras abonar los respectivos armadores las multas impuestas.

Al "Puente Cambezé" se le ha sancionado con 1.400.000 pesetas, y al "Alvarez Entrena 19" con 710.000 pesetas. ■

DAKAR

EL EMBAJADOR DE ESPAÑA VISITA A LOS MARINOS ESPAÑOLES ENFERMOS

DAKAR (Corresponsal).—El pasado día de Navidad, el embajador de España en Senegal, don José María Alvarez de Sotomayor, acompañado de su esposa, del representante del ISM, señor González de Rueda; de la asistente social, señorita Betancort, y de varios españoles residentes en dicha capital, entre los que se encontraban varias religiosas y la familia Casahuas, cono-

cida por su ayuda a los marinos, visitó los centros hospitalarios en que se encuentran marinos españoles enfermos.

Los embajadores entregaron a los marinos varios regalos navideños, que el ISM hace por estas fechas a los tripulantes españoles que se encuentran en dichas circunstancias. ■

TENERIFE LOS ALUMNOS DE UN COLEGIO FELICITAN LAS PASCUAS Y OBSEQUIAN A UNOS MARINEROS

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Por primera vez en un puerto español y recogiendo la llamada de la página de mar de "Diario de Avisos", de esta capital, tuvo lugar en el puerto de Santa Cruz de Tenerife un acto profundamente emotivo.

Un grupo de niños, alumnos del colegio de San José de Calasanz, acompañados de su director y algunos profesores subieron a bordo el buque "Delfín del Atlántico" para felicitar las fiestas navideñas a sus tripulantes. Con este acto, se pretendía cubrir, en lo que modestamente era posible, la falta de una felicitación personal de los hijos y familiares de estos hombres, que,

permanecían de guardia en la mar, casi ignoran lo que es una Navidad hogareña. ■

EL PUERTO TENERIFÉNO SIGUE ENTRE LOS PRIMEROS DE ESPAÑA

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—El tráfico de buques en este puerto, a pesar de la crisis mundial que ha supuesto disminuciones de tráfico en otros puertos durante el año 1977, se ha mantenido en cifras similares a las del pasado año, con 61.300.000 toneladas de registro bruto, situándose al igual que en años anteriores a la cabeza de los puertos nacionales con más de un 30 por 100 de diferencia sobre el siguiente puerto nacional. El número de barcos que visitaron el puerto fue de 9.380, con un aumento del 20 por 100 respecto del año anterior. El tráfico de pasajeros ha aumentado notablemente, alcanzándose la cifra de 650.000 con un incremento respecto al año anterior del 44 por 100.

En movimiento de mercancías se superó la cifra del pasado año en un 10 por 100, alcanzando un tonelaje total de 14.344.000, cifra sólo superada por los puertos de Bilbao, Barcelona y Tarragona.

El número de contenedores manipulados en el puerto aumentó un 12 por 100, alcanzándose la cifra de 62.000 unidades. ■

EL MERCANTE ESPAÑOL "ANTONIO DE ARMAS", SECUESTRADO POR SEPARATISTAS CANARIOS

PALMA DE MALLORCA.—El carguero español, de 26 toneladas, "Antonio de Armas" fue secuestrado el pasado día 15 de enero por el MPAIAC (movimiento independentista canario), a la altura del cabo de Gata, cuando navegaba desde el puerto de La Cruz hacia Alcudia.

Según declaraciones del patrón del buque, Juan López Cabrera, los tripulantes se vieron sorprendidos cuando, después de pasar el estrecho de Gibraltar, rumbo a Alcudia y Valencia, su propio jefe de máquinas, José Antonio Medina Hernández, acompañado de un polizón de aspecto rubio, provistos ambos de ametralladoras, amenazaron a la tripulación para que el barco abandonara su ruta prevista y se dirigiera hacia Argelia.

"El secuestro ha sido llevado a cabo poco después de las doce de la noche —ha dicho al 'Diario de Las Palmas' el patrón del 'Antonio de Armas'—, cuando nuestro barco se encontraba a la altura del cabo de Gata. Inmediatamente reconocí al jefe de máquinas. El individuo que le acompañaba, que también iba armado con una metralleta, era rubio, joven, de 1,70 de altura, y, según nos dijo él mismo, era natural de Fuerteventura. Había subido a bordo en Puerto del Rosario como polizón".

EL MPAIAC

"Los secuestradores —continúa diciendo el señor López Cabrera— no se refirieron en ningún momento al motivo del secuestro, aunque no ocultaron que pertenecían al Movimiento de Canarias Libre y pudimos comprobar que llevaban varias direcciones telefónicas de esta organización en Argel. No citaron tampoco al MPAIAC".

Parece ser que los secuestradores pidieron al patrón del barco que avisara a la Policía argelina a su llegada a Orán, con intención de solicitar asilo político de aquellas autoridades.

"La Policía argelina no detuvo a los secuestradores y se limitó a desarmarlos. Restándole importancia al asunto —continúa el señor López Cabrera— nos autorizaron a abandonar el puerto, acompañándonos dos patrulleros en la maniobra".

UNA CARTA

"Poco después comprobamos que los secuestradores habían abandonado el buque. Creemos que lanzándose al agua por la borda. Sin embargo, nos dejaron una carta para que la entregáramos a las autoridades españolas, cuyo contenido desconozco".

Durante las nueve horas del secuestro del buque, el tiempo de duración de la travesía hasta atracar en el puerto de Orán, el patrón del "Antonio de Armas" permaneció atado de pies y manos. Pese a ello, la actitud

de los secuestradores no fue violenta con la tripulación, y ninguno de sus miembros, incluyendo el capitán, ha sufrido daño alguno.

Por otra parte, en un principio, Antonio Cubillo, dirigente del MPAIAC, negó toda implicación de su partido en el secuestro, manifestando que "no ha habido secuestro, eso es solamente un invento de las agencias informativas españolas. Es cierto, prosiguió, que nosotros teníamos un grupo de choque que actuaba libremente, pero hemos hablado con ellos y nos han dicho que no saben nada. Con esto que digo, quiero manifestar que seguimos siendo partidarios de la lucha armada, porque hemos comprobado que no hay otro método para discutir con el Gobierno español".

IDENTIFICADO EL POLIZÓN

Servando García Rodríguez ha sido identificado por la Policía como el individuo que, junto al jefe de máquinas, secuestró el "Antonio de Armas".

Servando tiene diecinueve años, era vecino de Telde, localidad a 14 kilómetros de Las Palmas, y formaba parte de la tripulación del "Antonio de Armas" como ayudante de cocina. Conocido por el alias de "Echedey", fue detenido por la Policía junto con otros miembros del MPAIAC en febrero último y puesto en libertad por la Ley de Amnistía.

REIVINDICADO

Antonio Cubillo, dirigente del movimiento independentista canario, posteriormente confirmó desde Argel la identidad de García Rodríguez como miembro del MPAIAC, y aunque reivindicó la acción para su organización, rechazó el calificativo de secuestro, alegando que se trató de una operación de salvamento, ya que los dos estaban en peligro en la isla.

Aunque no se ha hecho público el contenido de la carta dejada por los secuestradores, parece que está escrita en perfecto castellano, a mano, y en el texto se hace referencia a una llamada de atención sobre la detención de miembros del MPAIAC. ■

CARGUERO HUNDIDO

LAS PALMAS.—El carguero "Musel", con matrícula de Las Palmas, se hundió cuando navegaba cerca de Dakar. Su tripulación, compuesta por nueve hombres, no sufrió ningún daño.

El buque se hundió cuando había abandonado ya el puerto africano y se dirigía al de Las Palmas, debido a una vía de agua que se produjo en el casco.

Este barco llevaba dos años cubriendo la travesía Las Palmas-Dakar. ■

PROTAGONISTA: LA MAR

José Asenjo Sedano, funcionario del ISM, Premio Nadal 1977

"EN 'CONVERSACION SOBRE LA GUERRA' SOLO CRITICO A LAS ELITES 'APROVECHANTES' DE AMBOS BANDOS"

Es escritor, desde luego. El primer gesto que tiene para empezar nuestra conversación es coger una cuartilla y escribir sus datos biográficos que me tiende después amablemente: "Nací en Guadix en 1930...".

Andaluz de tierra adentro, siente, sin embargo, a toda su región en la sangre y ¡cómo no! al mar. HOJA DEL MAR sabe muy bien de los artículos que él le ha dedicado y que muy pronto verán la luz bajo el título de *Penélope y el mar*: "El mar supuso para mí un gran descubrimiento; desde entonces, en casi todas mis obras aparece de alguna manera...".

José Asenjo Sedano, ganador del Premio Nadal 1977, con su libro *Conversación sobre la guerra*, es licenciado en Derecho y pertenece al Cuerpo Técnico del Instituto Social de la Marina. Ha estado diecisiete años destinado en la delegación provincial de Cádiz y actualmente lleva seis meses en la de Almería. Es columnista de la sección "Libros" de HOJA DEL MAR.

"Es la cuarta vez que me presento al Premio Nadal y he sido seleccionado como finalista en tres ocasiones anteriores con 'Los Guerreros', 'Crónica' y 'El Ovni'. En esta edición tenía puestas bastantes esperanzas, pero no lo manifestaba, ni siquiera a mi familia, para evitar las mismas desilusiones que otras veces... Me enteré porque vinieron en mi busca dos periodistas de 'La Voz de Almería'...".

"No sé a qué voy a dedicar las 200.000 pesetas del Premio, aunque la verdad es que no es una cantidad demasiado importante. Quiero seguir escribiendo y cultivando el género de los artículos de paisaje y paisanaje que me interesa mucho".

Asenjo Sedano es un hombre sencillo y meticuloso en sus obras. Si empieza a escribir —lo hace siempre que dispone de algún tiempo— y se da cuenta de que no tiene clima, de que le cuesta, no fuerza su imaginación, espera a mejor ocasión en que, como muchas veces le sucede, las ideas le vienen a la cabeza tan rápidamente que tiene que apresurarse para que la pluma no se le quede atrás.

"VEINTE AÑOS EN MI CABEZA"

Incluso es capaz de romper una obra ya escrita si no le satisface. Vuelve a empezarla otra vez hasta que se aproxima lo más posible a lo que concibió en un principio: "Aunque del todo no está uno nunca satisfecho", manifiesta.

—¿Cómo surgió el tema de la obra premiada?

—Lleva algo así como veinte años en mi cabeza. No ha sido escrita ni mucho menos aprovechando el actual momento político, en que realmente se escribe mucho en torno a nuestra guerra. Para mí ha sido una satisfacción que el editor me dijese que no se había premiado en base a beneficiarse de las actuales circunstancias políticas españolas.

"Conversación sobre la guerra" narra



El ganador del Premio Nadal va a recopilar en un libro sus artículos sobre paisajes de mar.

las reflexiones de un niño en tierras de Granada en los meses anteriores y posteriores a la contienda; el autor insiste en que, ella, no es su tema único. Lo que sucede es que el niño habla de muchas otras cosas, pero por estar situada en ese tiempo, es inevitable que el fondo que más pese sea el relacionado con la tragedia.

—¿Qué tiene la novela de autobiografía?

—Pues las experiencias personales que viví. Todas las obras, en cierto modo, contienen las experiencias del autor, que no puede, tan fácilmente como pudiera parecer, desprenderse de ellas cuando escribe.

Lo que si ha procurado el ganador del Nadal ha sido, según nos confiesa, cuidar mucho el lenguaje: "El mundo —añade— está tomado en sentido poético, incluso cuando desde la más terrible inocencia, el protagonista —como todos los niños—, formula preguntas".

"NO PERTENEZCO A NINGUN PARTIDO"

—He tomado muchas notas y he copiado literalmente expresiones que he oido emplear a los niños —no sólo a los míos, por supuesto— en sus conversaciones, pues he querido hacer una obra natural. También he pasado mucho tiempo observando reacciones infantiles que me permitiesen adentrarme en su mundo".

—¿Pertenes a algún partido político? —De qué lado se inclina tu obra?

—No pertenezco a ningún partido ni a ninguna central sindical. Mis ideas al respecto se pueden entresacar del contexto del libro ganador. No critico a ninguno de los dos bandos, pues entiendo que cada uno fue a la guerra movido por sus ideales, que son de respetar en ambos casos. No "pongo mal", por así decirlo, a ningún político, sólo pongo mal a la élite aprovechante, sea de derechas o de izquierdas, y que siempre existe en esas circunstancias.

—¿Crees que el pueblo español ha superado la guerra?

—No. Pero en el treinta y seis tampoco había superado las anteriores. Somos un pueblo muy marcado por la tradición y si es verdad que la Historia se repite, en nuestro caso no hace falta demostrarlo. Ganivet hablaba de los regionalismos como se pueda estar haciendo hoy, y lo mismo Unamuno; lo que sucede es que a veces en la Historia hay paréntesis, como del que acabamos de salir en que, por ejemplo, esos temas no se tocan, pero son sólo paréntesis.

—¿Qué consideras que necesitamos los españoles?

—Unidad, el espíritu de "bloque" que otros pueblos poseen. No quiero decir que no sea muy positiva toda nuestra diversidad, sino que deberíamos también darnos cuenta de lo bueno que es tener tantos rasgos comunes, que muchas veces incluso despreciamos.

Asenjo Sedano tiene prisa; debe tomar un avión que le llevará a Barcelona y sólo ha permanecido de paso unas horas en Madrid. Antes de despedirnos le formulamos una última pregunta:

—¿Cuál es, desde tu punto de vista, el principal problema que tiene Andalucía?

—Tiene varios y principales. Sobre todo, las malas comunicaciones, que hacen que las provincias que en ese aspecto se encuentran mejor, como son Cádiz, Sevilla, Córdoba y tal vez Málaga, formen un pequeño conjunto que las distancia de las demás. Por esa misma razón, un gaditano desconoce tanto a Almería como a Cuenca.

—Otra cuestión es la apatía y el escepticismo del andaluz, como pueblo viejo y civilizado que es. Hay mucho subdesarrollo. Culturalmente, los únicos núcleos importantes se encuentran en torno a las Universidades.

Con la Universidad de Sevilla, el ganador del Premio Nadal 77 ha seguido relacionándose desde que comenzó en ella sus estudios de Filosofía y Letras, que luego abandonó. Con ella colaboró en el homenaje a Azorín y con la de Granada lo hizo en el centenario de Antonio Machado. En ambas ha publicado relatos y ensayos, y el rector de Granada fue de las primeras personas en felicitarle por el premio.

Siempre es motivo de satisfacción hablar con un autor que ve premiada su labor. Más aún si se trata de un asiduo colaborador de los más importantes periódicos andaluces y de las páginas de esta revista. ■ PALOMA CABALLERO.

LIBROS

ALEJO CARPENTIER Y "EL SIGLO DE LAS LUCES"

En diciembre de 1977, la Real Academia Española concedía el Premio Miguel de Cervantes al escritor Alejo Carpentier, una de las figuras más relevantes de la actual narrativa en lengua castellana. El anterior Miguel de Cervantes había sido otorgado al poeta Jorge Guillén.

Alejo Carpentier nació en La Habana en 1904, hijo de padre francés y madre rusa. Realizó estudios de arquitectura, que abandonó por el periodismo, desempeñando diferentes cargos culturales, como director de la Editora Nacional Cubana y profesor de Literatura de la Universidad de La Habana. Actualmente desempeña un importante cargo diplomático en París. Ha sido propuesto en varias ocasiones para el Premio Nobel y para el Prix International de Literatura.

De su obra literaria, no muy profusa, destacamos "Ecce-Yamba", "El reino de este mundo", "Los pasos perdidos" y, sobre todas, "El siglo de las luces" publicada en 1962, y que es una de las piezas fundamentales de la vigente novelística hispanoamericana.

La historia de Víctor Hugues le sirve a Carpentier para introducirnos en la América de los siglos XVIII y XIX, años decisivos para la independencia de aquellas provincias de ultramar. De la Cuba colonial, Carpentier nos ha dejado páginas verdaderamente antológicas, de un barroquismo excepcional, de las que destacamos aquellas que se refieren al mar del Caribe, a los tifones y a la vida apasionante del comercio en las Antillas. "Fue poco después de la medianoche —escribe— cuando entró el grueso del huracán en la ciudad. Sonó un bramido inmenso, arrastrando derrumbes y fragores. Rodaban cosas por las calles. Volaban otras por encima de los campanarios. Del cielo caían pedazos de vigas, muestras de tiendas, tejas, cristales, ramazones rotas, linternas, toneles, arboladuras de buques. Las puertas todas eran golpeadas por inimaginables aldabas. Titiraban las ventanas entre embate y embate. Estremecíanse las casas de los basamentos a los techos, gimiendo por sus maderas...".

Y, en otro lugar, el Caribe dulce. "Ahora —dice—, el fresco del mar. La gran sombra de los velámenes. La brisa norteña que, después de correr sobre las tierras, cobraba nuevo impulso en la vastedad, trayendo aquellos olores vegetales que los vigías sabían husmear desde lo alto de las cofas, reconociendo lo que oía a Trinidad, a Sierra Maestra o a Cabo Cruz" ■ JOSE ASENO SE-DANO

PUERTOS DEL MEDITERRANEO NOROCCIDENTAL

SETE

Debe ser considerado en la costa mediterránea como el complemento al puerto de Marsella-Fos.

En orden a incrementar su importancia, se hicieron importantes trabajos de modificación de su situación.

Además del petróleo destinado a la refinería de Frontignan, llegan a él frutas, vegetales, fosfatos, vinos y maderamen, procedentes de la costa occidental de África o de Escandinavia.

De él salen materiales de construcción, vinos y alimentos.

Es el puerto pesquero francés más importante, y acomoda en sus muelles también una gran cantidad de embarcaciones de recreo. ■



SAVONA

Desde su construcción en 1968, ha mantenido una política de especialización que constituye también la base de su futura expansión.

Hasta el presente destaca, sobre la carga, su descarga, entre la que se encuentra como principales productos el petróleo, el fuel sólido, cereales, celulosa y pulpa de papel, minerales y metales.



Los productos cargados son, sobre todo, cereales, fuel sólido, productos metalúrgicos y vehículos, de los que cabe decir que este puerto ha asumido el papel de té-

mino para todos los coches exportados a Estados Unidos (costas del Atlántico y del Pacífico) y Australia, así como de los procedentes de Japón. ■



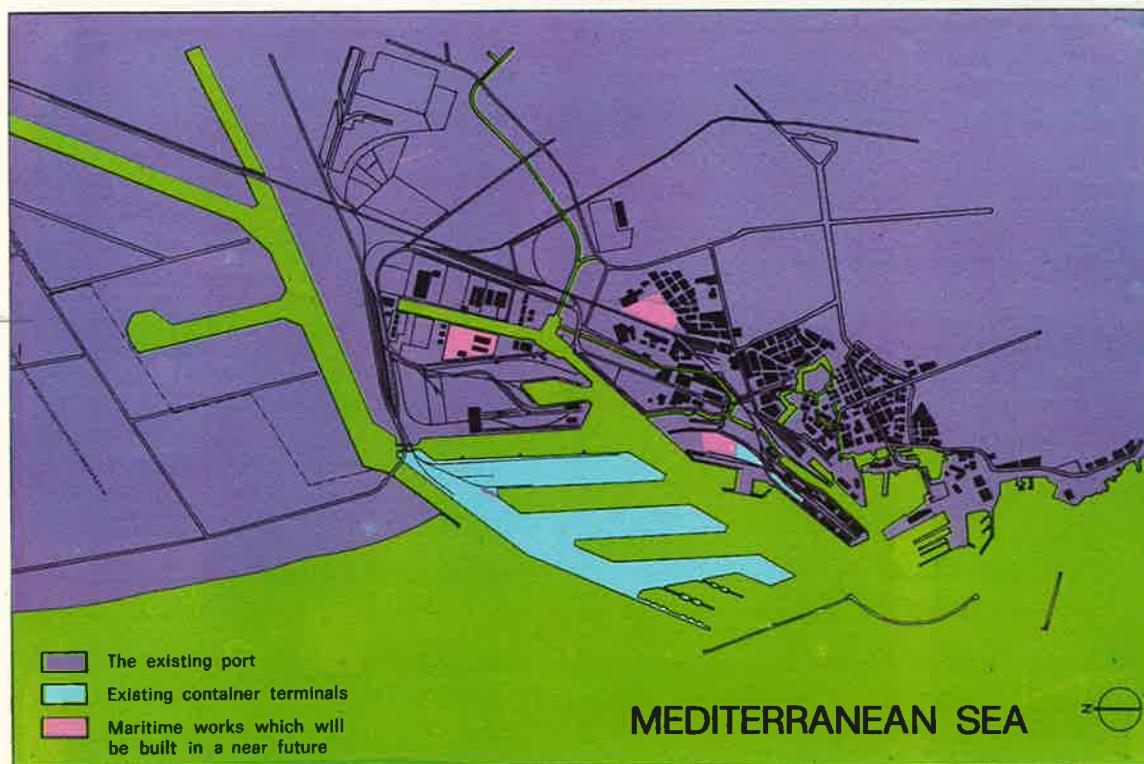
PUERTOS DEL MEDITERRANEO MOROCCIDENTAL

LIVORNO

Su característica fundamental es que su tráfico se incrementa siempre respecto a la carga general, lo que es debido a que el puerto está situado cerca de pequeñas y medianas industrias, lo que hace que sus productos sean los transportables por contenedores.

Puede ser considerado el segundo puerto italiano, después de Génova, debido a su especialización, a lo que contribuye la exportación de productos de artesanía típica florentina y toscana.

Su gran extensión permite a las empresas instalar sus aparcamientos para contenedores, y sus buenas comunicaciones por carretera y ferrocarril sitúan fácilmente las mercancías en el centro de Europa. ■



Vista panorámica del puerto de Sete.

**Una alentadora
especialidad española**

PULPO EN CONSERVA

En España (no así en el resto del mundo), el pulpo es un alimento tradicional. Nuestro pulpo corresponde a la especie *Octopus vulgaris*, L. (precisamente su nombre vulgar en inglés es "octopus"), aunque en otros mares hay otras subespecies.

Como es sabido, la gran popularidad del pulpo procedía de su fácil secado al aire, aunque ahora prácticamente no se prepara, pues quedó desplazado por el congelado y en menor grado por su preparación en conserva, tema de este estudio. No obstante, en las costas gallegas o simplemente en los barcos de bajura aún es frecuente ver pulpos colgados al aire, que después se van a cocinar en las tradicionales ferias agrícolas, pues la preparación de "pulpo de feria", es decir, pulpo seco, remojado, cocido —dice la tradición que debe ser en calderas de cobre— y con abundante salsa de pimentón, aceite y mucha sal, será (servido en platos de madera) el aperitivo folklórico de muchas fiestas de Galicia. Hoy, la costumbre de prepararlo así continúa, pero la comodidad que representa el disponer de pulpo congelado hace que se utilice éste y no el seco, cuya revalorización no cabe duda que podría ser interesante renacer, pero basándola en todo el planteamiento tecnológico de la moderna industria.

Uno de los aspectos que interesa resaltar económicamente es que la industria conservera, tomando como base el prestigio y la preparación del pulpo seco de las ferias, tiene hoy, en el mercado, elaboraciones que copian su salsa e incluso son motivo de exportación a diversos países. Esta venta no tendría mayor interés si no fuese que España está, desde hace tiempo, importando cantidades considerables de pulpo congelado (procede de varios países, entre los cuales hay que citar preferentemente los del área socialista de Europa), que una vez elaborado aquí como conserva, se vuelve a exportar, trabajo que representa un valioso valor añadido para nuestro país.

Se puede decir que el pulpo sólo lo comen los países mediterráneos y el Japón; en otras regiones no tiene aceptación y así es nulo su consumo en EE. UU., pese a que en sus caladeros, del llamado mar de Boston, abunda este céfalópodo (unido a otros similares: calamares, potas, etcétera). Precisamente estas costas fueron la despensa y base del último incremento de las descargas en Galicia, pero, como es sabido, ahora existen limitaciones y contingentes que impiden su libre captura (López Capont, 1975). Si al procedente del mar de Boston unimos el que llega del Sahara, tenemos la totalidad de suministros, pues el importado a países extranjeros y las capturas locales (vendido a buen precio fresco y vivo) son de bajo volumen.

No obstante, esta situación de escaso consumo mundial del pulpo (se utiliza,



En el último número de la revista del Instituto Agroquímica y Tecnología de Alimentos, de Valencia, aparece un estudio original de nuestro colaborador Francisco López Capont y su ayudante Elena Lago Canzobre, profesora esta del Colegio Universitario de La Coruña (ambos de la Universidad de Santiago de Compostela), que ante su interés e importancia para nuestros lectores nos complacemos en comentar, ampliando aquellos puntos de su temática tecnológica que consideramos de mayor aplicación práctica.

por el contrario, como cebo) puede ser que cambie en el futuro, ya que la FAO, de Naciones Unidas, así como otros países, entre los cuales citamos a Rusia, Polonia, EE. UU., Alemania del Este, etcétera (es decir, precisamente los que ahora nos lo venden), están haciendo esfuerzos de carácter oficial para apoyar y promocionar el consumo de céfalópodos en sus propios países.

PULPO CONGELADO

Son muchas las razones que aconsejan esta actitud en pro del consumo del pulpo y otros céfalópodos. En primer lugar, tenemos su alto rendimiento, pues según determinaciones de los autores, algunos pulpos frescos tan sólo dan el 7 por 100 de residuos (la media industrial está entre 7,5 y 12 por 100), admiten una fácil conservación, especialmente en forma de pulpo congelado, pues como tiene muy poca grasa, no se oxida; además, se puede mecanizar fácilmente el proceso de preparación, y como presenta amplia diversidad de tallas, se condicionan bloques —de unos 10 kilogramos de peso neto— muy asequibles al manejo de congelado, que luego sigue las demás fases de elaboración industrial. Su almacenamiento continuado en frigorífico no plantea dificultades, pues suelen congelarse a una temperatura de -35°C (muchas veces ya a bordo) durante 5 a 7 horas, lo que asegura esos indispensables -18°C (en el centro del

bloque) para una buena calidad. Naturalmente, además de estos bloques de unos 10 kilogramos, base del negocio internacional, suelen prepararse bolsas de plástico más pequeñas (hasta un kilogramo de peso neto), lo que tiene el beneficio de menor tiempo de congelado y su fácil distribución directa al consumidor; se prepara cocido y congelado.

La clasificación comercial del pulpo congelado está prácticamente normalizada. En el siguiente cuadro se indica comparativamente el peso de piezas o pulpos que corresponden a cada número, según se trate del mercado español o el japonés:

Tipo N.º	Mercado español (g/piezas)	Mercado japonés	
		N.º piezas/ g/pieza	N.º piezas/ bloque
1	> 3.000	> 4.000	2-3
2	1.000-3.000	3.000-4.000	3-4
3	500-1.000	2.000-3.000	4-6
4	200-500	1.500-2.000	6-7
5	<500	1.000-1.500	7-11
6	—	500-1.000	11-25
7	—	300-500	25-33
8	—	<500	>33

ALGUNOS ASPECTOS TECNOLOGICOS DE LA BIOLOGIA DE LOS PULPOS

El pulpo es un molusco, desprovisto de concha; su característica de 8 brazos —que pueden extenderse hasta 4 veces la longitud del manto— le da ese aspecto repulsivo para muchos consumidores; su morfología característica con las patas cubiertas de ventosas es propio de animales poco evolucionados.

Tiene gran variedad de tonalidades de color que dependen de su vitalidad, detalle tecnológicamente interesante, pues permite orientarnos sobre su frescura, pues el color se apaga cuando no están vivos o frescos. Este color cambiante se debe a que posee numerosos cromatóforos, que reaccionan por impulsos nerviosos de tal forma que concentran o dispersan los pigmentos y por tanto hacen más o menos intenso el color. Este camuflaje es una manera de defenderse, pues adoptan el mismo color del sitio donde se encuentran y así pasan inadvertidos.

El hábitat del pulpo suele ser de profundidad media; en nuestras costas el óptimo está hasta los 25 metros, con temperaturas más bien templadas. Los fondos más apropiados para el arrastre son de arena y concha, lo que explica la importancia de algunos caladeros internacionales (Sahara, mar de Boston, etcétera). En España la mayoría de los desembarcos artesanales corresponden a capturas casi individuales ("pulpo das pedras" en Galicia), con un precio medio muy por encima de las 100 pesetas (1,25 dólares USA) kilogramo.

No podemos entrar en la abrumadora bibliografía que existe sobre la biología de los pulpos y dentro de la cual son importantes muchos estudios de investigadores españoles. Recordemos entre éstos Carlos Bas de Investg. Pesqueras y colaboradores que desde 1971 publicaron interesantes estudios sobre el banco sahariano; el mismo tema lo abordan años más tarde (1973) Cort y Pérez Gádaras, que conjuntamente con García Cabrera (1968) son la base del antiguo

(Pasa a la página siguiente)



Pulpo cocido estilo Galicia (izquierda) y pulpo limpio sin cabeza.

(Viene de la página anterior)

equipo del Instituto Español de Oceanografía de Canarias que estudia este cefalópodo; el pulpo gallego es motivo de estudio por Labarta y colaboradores. Como harina de moluscos en general, fue estudiada en 1970 por los veterina-

rios Melgar Arnaiz y Gómez Sánchez Pajares. En 1970, P. Suau plantea el problema de la selectividad de las artes de arrastre utilizados, etcétera, etcétera. En fin, por no extendernos en el tema biológico resumimos en este cuadro las facetas de interés práctico más importantes:

CUADRO II

ALGUNAS CARACTERISTICAS TECNOLOGICAS DE PARTES DEL PULPO

Animal entero.—Después del desove se dispersan. Período máximo de madurez, de abril a julio, época en que se concentran en la costa. Son más activos y fáciles de pescar de noche, que es cuando los barcos rastrean. Los cromatóforos, debajo de la epidermis, son responsables de colores y mimetismos, al mismo tiempo que reflejan la frescura del animal.

Visceras.—Incluyen las duras mandíbulas ("pico de loro"). Su aparato digestivo (hepatopáncreas), con largo estómago muscular, tiene gran proporción de enzimas proteolíticas: el páncreas glucógeno. La hemocianina de la sangre es fácilmente oxidable a colores violáceos. Todo esto obliga a una eliminación y limpieza completas, que conviene ya hacer a bordo. Proporción viscerales del 7,5 al 12 por 100.

Brazos.—Ocho unidades de tamaño desigual que en fresco tienen un característico tono rojo violáceo; sus ventosas —y contra la opinión popular— no succionan. Los sifones pueden llevar arena, que se elimina con lavados; algunos mercados extranjeros piden el pulpo sin ventosas (pelado); en España la costumbre es con toda la piel, pero troceado.

LA FABRICACION DE CONSERVAS

La elaboración de conservas y productos afines es muy sencilla; queda esquematizada en el gráfico adjunto. La cocción tradicional se hacía al vapor directo y dura desde los 20 minutos para los ejemplares pequeños a los 30 minutos para los grandes; hoy lo usual es salmuera. Muchas veces se congela cocido, con lo que se puede decir que esta cocción inicial es común a ambos procesos de conseva y congelado. Como quiera que en España se aprecia más el pulpo con piel, no se pella, pero en cambio esto es necesario para otros países. Por término medio una empleada despeleja de 100 a 150 kilogramos de pulpo al día, operación que debe hacerse en caliente, para que resulte fácil.

He aquí algunas cifras que permitirán calcular rendimientos en la fabricación de conservas:

- Brazos, totalmente comestibles: 71 por 100 del peso total.
- Parte comestible de la cabeza: 19 por ciento del peso total.
- Parte no comestible de la cabeza: 10 por 100 del peso total.
- Relación, en peso, de brazos a cabeza: 1 a 4.

Este último dato, a pesar de su simplicidad, es sumamente interesante, pues permite determinar en una muestra representativa de conservas, si éstas están hechas o no con pulpo entero, pues la conserva tendrá que seguir manteniendo esta relación de 1 a 4. A veces el pulpo se mezcla con otros cefalópodos (o a la inversa) que estén en ese momento a precio inferior.

Los resultados del muestreo efectua-

dos por los autores sobre diversas marcas españolas quedan resumidos en los cuadros que se insertan en esta página, los cuales bien merecen un simple comentario.

En efecto, se nota una clara preponderancia hacia el empaque mecánico; ésta es una curiosa faceta, netamente española. Como es sabido, aquí nacieron, hace una veintena de años, varios modelos de máquinas de empacar atún y son precisamente estas mismas máquinas las que se están utilizando con éxito para preparar el pulpo en conserva.

Es interesante resaltar que contra la opinión vulgar la mayoría de las muestras españolas analizadas tienen más peso que el rotulado. Concretamente un 1,35 por 100 de sobrepeso en el neto y 3,2 por 100 si consideramos el peso escurrido. La explicación de esto puede estar precisamente en el empleo de las citadas empacadoras y la responsabilidad que se está adquiriendo en los controles de pesos durante los procesos de fabricación.

No obstante, desde el punto de vista de mercado el problema más importante de esta conserva son los diversos tipos de salsas pero al no haber normas concretas, aunque la del 3 de octubre de 1968 aclara algo, el confusionismo comercial en denominaciones de salsas, es enorme y con tendencia a aumentar. Tratando de resolverlo podría hacerse un primer grupo, constituido por preparaciones al aceite, ajillo, gallega, salsa encarnada o simplemente salsa, cuyas proporciones de agua en aceite alcanzan hasta un 28 por ciento y otras preparaciones (salsas primavera, marinera, etcétera) con mayor cantidad de agua (in-

CUADRO III
RESULTADOS DE LAS DETERMINACIONES EN CONSERVAS DE PULPO REFERENTES AL CONTENIDO (VIANDAS Y SALSAS)

N.º	Preparación	Contenido declarado (c. c.)	Diferencia		Salsas			Vianda (pulpo) Humedad (%)	
			real-declarado (%)	Agua en la salsa (%)	En el total	En brazos	En cabeza	Grasas (%)	
1	Aceite	35	-20	29,6	59,7	—	—	—	8,6
2	"	35	5,7	13,6	67,2	—	—	—	6,4
3	"	35	2,8	7,4	68,1	—	—	—	—
4	"	43	20,9	19,8	62,9	—	—	—	7,3
5	"	30	2,8	24,5	68,1	—	—	—	8,1
6	"	40	1,0	23,3	64,7	—	—	—	—
7	"	30	0,5	13,1	56,2	—	—	—	—
8	"	30	-25	0	64,6	—	—	—	8,6
9	Ajillo	30	-23,3	8,6	70,9	—	—	—	—
10	"	30	26,6	18,4	86,5	—	—	—	—
11	"	30	37,5	11,9	66,3	—	—	—	5,3
12	"	30	-23,3	17,3	62,2	—	—	—	7,5
13	Salsa gallega	48	-16,6	15	64,7	—	—	—	8,2
14	"	45	-33,3	20	56,1	—	—	—	6,8
15	Salsa	40	-31,2	3,8	60,1	—	—	—	5,8
16	Salsa encarnada	30	43,3	23,2	73,6	—	—	—	5,9
17	Salsa marinera	35	14,2	43,6	—	69	70,2	—	7,9
18	"	30	3,3	11,2	—	66,6	—	—	6,4
19	"	30	33,3	25	—	66,1	82,1	—	6,2
20	"	30	-1,6	12,4	—	66,3	—	—	—
21	"	30	13,3	39,7	—	59,1	70,4	—	7,0
22	"	46	-60,8	27,7	—	—	—	—	—
23	"	40	-12,5	0	—	52,5	—	—	8,3
24	"	30	36,7	46,4	—	67,6	—	—	5,9
25	Salsa primavera	45	-53,3	8,3	—	61,3	77,4	—	6,5

CUADRO IV
CLASIFICACION EN CALIDADES SEGUN PROPORCION DE AGUA EN SALSAS

Calidades	PREPARACIONES	
	Baja proporción de agua (aceite, ajillo, gallega, encarnada, etcétera)	Alta proporción de agua (primavera, marinera, etcétera)
Optima	0-4	0-10
Buena	4-7	10-15
Regular	7-23	15-30
Deficiente	> de 23	> de 30

cluso hasta el 50 por 100). Pues bien, con esta base, los autores clasificaron las calidades españolas muestreadas según el cuadro V de la página siguiente.

Las cenizas del pulpo en conserva oscilan entre 2,3 y 3,1 por 100.

LA CALIDAD DE LAS CONSERVAS ESPAÑOLAS

Los autores muestrearon 25 marcas de conservas, todas ellas gallegas (esta especialidad tiene en esa región su más

alto exponente de fabricación). Fueron de muy diversas salsas, comercialmente se está llegando a bastante uniformidad en envases (oscilan entre 100 gramos de peso neto declarado y 120 gramos, con preponderancia de esta última cifra). Como era de esperar, más de la mitad de los envases ya están barnizados interiormente (algunos sólo la tapa) y los que aún utilizan hojalata en blanco presentan síntomas de sulfuración o indicios de corrosión, según se detalla en el trabajo ahora comentado.

PULPO EN CONSERVA

Como cifra media de proporción de salsa se indica el 26,6 por 100 del peso neto, cifra que cae dentro de lo normal o legal.

Los autores aparecen preocupados del concepto de calidad y su necesario control; como sistemática más apropiada, siguen la norma internacional de "defectos mayores y menores" (una vez anulados aquellos factores que por una u otra causa son "excluyentes"). Dado su interés, no sólo para el industrial que produce estas conservas, sino también para el comprador o consumidor, resumimos los defectos más característicos que de un modo rápido y práctico permiten orientarse sobre la calidad comercial de estas conservas.

Los resultados obtenidos permiten clasificar las muestras analizadas en tres calidades: primera, segunda y popular, que se indican en la tabla. De las 25 muestras analizadas, un 16,6 por 100 son de primera calidad, un 75 por 100 de segunda y el resto (8,4 por 100) de calidad popular, vendida normalmente a muy bajo precio. La segunda calidad puede considerarse la normal en el mercado, y tiene buena aceptación, tanto en España como en la exportación. Su porcentaje en el muestreo del mercado efectuado (75 por 100) puede considerarse bastante elevado, lo que nos permite ver con optimismo esta conserva, tan netamente española. No cabe duda que el hecho de que estemos importando pulpo congelado y exportándolo como conserva elaborada es síntoma de alta tecnología, si bien no debe olvidarse la clara simplicidad de esta preparación conservera, que no cabe duda será fabricada en el futuro por esos países que tienen exceso de pulpo fresco, como ya sabemos que se está intentando.

BIBLIOGRAFIA ESPAÑOLA

BAS, C.; MORALES, F., y SAN FELIU, J. (1971). "Pesquerías de cefalópodos en

el banco sahariano". Publicaciones Técnicas de la Junta de Estudios de Pesca. (Madrid). Boletín núm. 9; 129-53.

CORT, B., y PEREZ-GANDARAS, G. (1973): "Estudios de pesca de cefalópodos del banco sahariano". Boletín del Instituto Español de Oceanografía, núm. 173 (Madrid).

GARCIA CABRERA, C. (1968): "Biología y pesca del pulpo en aguas del Sahara español". Publicaciones Técnicas de la Junta de Estudios de Pesca. (Madrid). Boletín núm. 7; 75-105.

GUERRA, A. (1974): "Determinations des différents stades du développement sexuel d' *Octopus vulgaris*, L., par le moyen d'un index de maturité". Comunicación al XXIV Congrès-Assamblée plenière de Monaco. Investigaciones Pesqueras (Barcelona), noviembre.

LABARTA, F.; PEREZ, G.; FUERTES,

et al. (1971). "Pulpo cocido de Fribesa (Vigo).

Sala de preparación de pulpo cocido de Fribesa (Vigo).

Fig. 1.—Procesos seguidos para la utilización del pulpo en España.

J. R., y LOPEZ, F. (1975): "Distribución y abundancia de especies bentónicas de Galicia. II. Fameca, pota y pulpo blanco". Informes Técnicos, Instituto Investigaciones Pesqueras, núm. 24.

LAGO CANZOBRÉ, E. (1975): "Tecnología y normas de calidad de las conservas gallegas de pulpo (*Octopus vulgaris*, L.)". Tesina para grado de licenciada en Ciencias Biológicas. Laboratorio de Tecnología Pesquera. Universidad de Santiago de Compostela.

LOPEZ CAPONT, F. (1975): "Con el calamar de Boston hay algo más que sobrepesca". Agrupación Nacional de Buques Congeladores. (Madrid). Circular mimeografiada; 10 páginas (septiembre).

SUAU, P. (1970): "Ensayos realizados para obtener la separación de cefalópodos y otras especies en el arte del arrastre". Publicaciones Técnicas de la Junta de Estudios de Pesca (Madrid). Boletín núm. 9; 165-71.

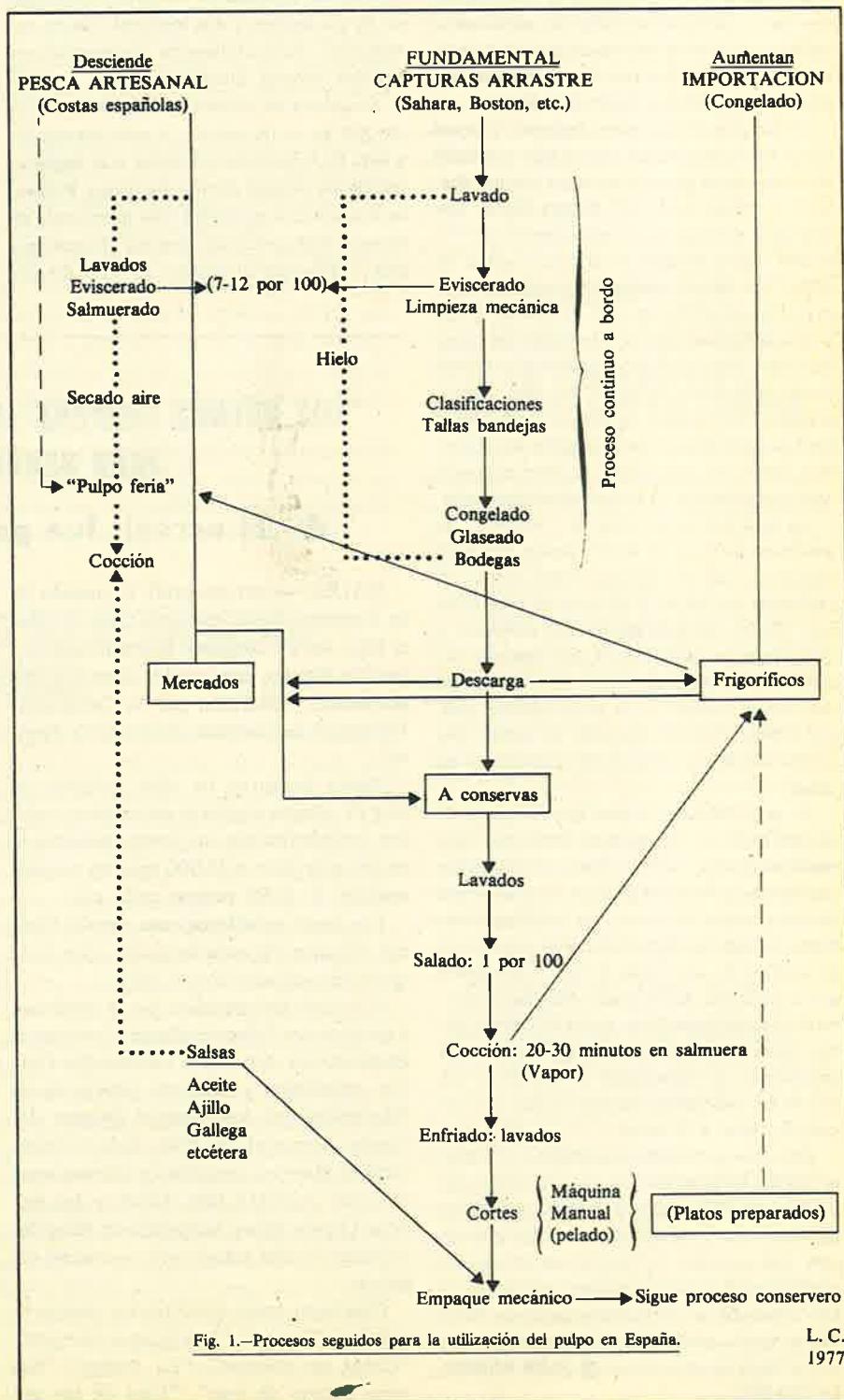


Fig. 1.—Procesos seguidos para la utilización del pulpo en España.

L. C.
1977

CUADRO V RELACION DE DEFECTOS

	Defectos menores	Defectos mayores
Envase y empaque ...	—Indicios de corr. y sulfuración —Discrepancias de pesos	—Sulf. en más del 15 por 100 del envase —La corrosión refleja trozos de viana —Presión excesiva en el empaque
Vianda (pulpo) .	—Despelado —Ventosas sueltas —Textura correosa —Color oscuro —Indicios de rancidez	—Trozos dispares —Corte longitudinal —Textura gomosa o muy dura —Color muy oscuro —Rancidez o acidez
Salsas	—Turbidez por sólidos	—Exceso de sólidos

SUGERENCIAS PARA LA CLASIFICACION POR CALIDADES SEGUN LOS RESULTADOS DEL MUESTREO DEL MERCADO

Calidades	Humedad de la vianda (%)	Grasa en la vianda (%)	Aqua en la salsa de aceite (%)	Proporción encontrada en el muestreo
Primera	62-68	7-9	< 10	16,6
Segunda	50,62	6-9	10-15	75,0
Popular	< 50 ó > 68	< 6	> 15	8,4

CINE

LA AVENTURA EN "ABISMO"

En el cine moderno hay una tendencia progresiva a la complejidad de los guiones, procurando dar al espectador cada vez más sensaciones juntas, en una especie de "más difícil todavía" no siempre logrado ni aconsejable. Esto queda ilustrado por numerosos ejemplos, pero podría servirnos para ello el caso de "Abismo", una producción norteamericana de 1977, que, a pesar de ser una cinta aventurera, acumula numerosos y múltiples factores en su guión.

Así, asistimos a las aventuras de un joven matrimonio submarinista que se ve envuelto en unas peripecias no buscadas, todo ello en torno a un barco —el "Goliath"— hundido durante la segunda guerra mundial frente a las costas antillanas y en el que existe un valioso y peligroso cargamento de morfina en ampolillas y explosivos. "Gangsters" e investigadores van a competir por ello, con aditamento no esperado del tesoro de un galeón español hundido en 1715 y que las corrientes han arrastrado al mismo lugar del "Goliath".

El guión acumula, pues, factores diversos en su nivel argumental, para luego centrarse en unos pocos personajes entre los que destaca el interpretado por Robert Shaw, que nos hace recordar su propia creación en "Tiburón", cinta basada en el mismo autor de ésta, "The deep", que comentamos. Las distintas situaciones nos irán colocando luego ante elementos típicos del cine del mar: monstruo que acecha en los restos del navío —una gigantesca morena en este caso—, exotismo del tesoro perteneciente a Isabel de Farnesio, secuencia inevitable de tiburones, amén de numerosas escenas submarinas que gozan de una excelente fotografía.

La aventura predomina en "Abismo", la aventura del mar, en este correcto producto comercial que ha dirigido Peter Yates, un realizador que se dio a conocer ya años atrás con "Bullit", un interesante film policíaco, y que luego ha desarrollado una desigual carrera en Hollywood, hasta desembocar en esta cinta, costosa y de buen reparto, que, por ejemplo, en nuestro país, ha tenido una amplia difusión y lanzamiento publicitario de altura.

En esta "Abismo" late el aire nunca perdido del todo de los géneros marítimos más representativos, que un tanto desplazados por nuevas corrientes fílmicas parecen ahora recobrar altura de nuevo. La labor de Peter Yates ha sido fundamentalmente positiva en el sentido de acercarse al film y al género aventurero sin afanes pretendidamente desmitificadores, buscando tan sólo dar un ritmo narrativo adecuado, saber dosificar las emociones al espectador y encontrar los ajustados elementos marítimos que tan necesarios eran a la cinta.

Así, entre aventuras y exotismos —no falta el "vudú" en la cinta—, la película resulta ser un agradable, correcto y visionable ejemplo de cine entroncado en una tradición aventurera que siempre ha tenido en el cinema americano sus mejores casos, servido en el film presente por la mano experta de Peter Yates como realizador e ilustrador de un guión lleno de emociones. ■ JUAN FABIAN DELGADO.

PINTURA

EL MUSEO MARÍTIMO DE GREENWICH

El aficionado a la pintura del mar que desea admirar y estudiar con detenimiento la gigantesca obra pictórica que los artistas británicos legaron al mundo en el siglo XIX, debe sin duda alguna hacer un viaje a Inglaterra, y en particular a Londres, donde puede encontrar en sus museos una increíble cantidad y variedad de obras cumbres del genio pictórico de sus maestros.

El National Maritime Museum de Greenwich, a unos seis kilómetros del centro de Londres, es con toda seguridad el mejor y más completo museo del mundo en cuanto se refiere a todo lo concerniente a la historia naval, no sólo respecto a las obras de arte, desde la época de los Van der Velde hasta nuestros días, sino en lo que se refiere a la historia del proceso de desarrollo tecnológico de los buques y sus instrumentos de navegación, descubrimientos oceanográficos, batallas navales, etcétera.

Su galería de exposición de pintura del siglo XIX es, en mi opinión, la más interesante a este fin y contiene las obras más destacadas de los artistas de aquella época. Presenta a su entrada el cuadro más formidable de Edward William Cooke, titulado "Beaching a pink" ("Varando un pingüe"), de 42 x 66 pul-

gadas), en el que se muestra un pequeño pingüe pesquero, arrastrado a la playa por un fuerte temporal. Una densa nube cargada de agua deja pasar un dorado rayo de luz que ilumina el foque suelto y desgarrado de la arrumbada embarcación. El foque iluminado destaca su reflejo sobre la mojada arena de la playa y las olas que batían furiosamente al pingüe hacen una bellísima combinación de movimientos de espuma que se riza sobre las verdes olas, armonizando sus tonos con los colores terrosos de la embarcación de madera y el vivo colorido del ropaje de los marineros en acción de salvamento.

Próximo a este cuadro podemos contemplar la admirable obra de Samuel Bough, titulada "Shipyard at Dumbarton", por su difícil y atrevida composición y colorido, en la que intervienen todos los colores de la más rica y variada paleta de un artista, para componer la acción de un día cualquiera en un astillero inglés de aquella época. Los preciosos navíos de aquel siglo, navegando a toda vela, pintados por John Cleveley y Joseph Heard, etcétera.

Para admirar, pues, la obra irrepetible de la pintura del mar en ese siglo, habremos de pasar una estancia prolongada por los museos y galerías de Londres, entre los que hemos de destacar los siguientes: La National Gallery, Victoria and Albert Museum, Tate Gallery, London British Museum, Paul Mellon Art Gallery, Wallace Collection, Hull Museum, Cooling Gallery, Omell Gallery, así como algunas otras colecciones privadas de Christie's, Bonham's, etcétera. ■ ESTEBAN ARRIGA.

FILATELIA

EMISIONES ESPAÑOLAS DE ENERO

La primera serie que se emite en este año y única que aparece en el mes de enero es la correspondiente a la emisión de uniformes militares, grupo noveno y último. La misma se forma a base de los siguientes valores y motivos: 1 peseta, abanderado del Regimiento de Infantería Inmemorial del Rey (1908); 2 pesetas, teniente coronel de Húsares de Pavía (1909); 3 pesetas, teniente de Artillería rodada (1912); 5 pesetas, capitán de Ingenieros (1921); y 12 pesetas, capitán general (1925). La tirada es de 8.000.000 de series en estampación en huecograbado multicolor. Con este noveno grupo se cierra la serie de uniformes militares.



SERIES DE TEMA NAVAL

Las islas Salomón, por el hecho de disponer de su primera serie de monedas, ha dispuesto la realización de un conjunto de sellos, cuyos valores son los de: 6, 6, 45 y 45 centavos y 5 dólares, interesando este último, ya que en el mismo figuran dos embarcaciones indígenas.

Otras islas del Pacífico, las de Fiji, en serie de: 4, 15, 25 y 40 centavos, muestran cuatro modelos de embarcaciones indígenas y son las que llevan los nombres de: drua, tablai, takia y camakau.

Por su parte, Brasil muestra en un sello de 1,30 cruzeiros, una lancha patrullera de su marina de guerra, ya que dicho efecto está dedicado a la denominada Flotilla del Amazonas.

Este año, como se conmemora el bicentenario de la presencia del capitán de Navío James Cook, con sus dos buques, el "HMS Resolution" y el "HMS Endeavour", en aguas de Alaska y Hawái, los Estados Unidos le dedican dos sellos, ambos de 13 centavos, figurando en uno dicho marino, según el cuadro que le pintó Nathaniel Dance y que se conserva en el National Maritime Museum de Londres; mientras que en el otro reproduce el grabado que figura en el libro "Voyage to the Pacific Ocean", editado en 1784, estampa que lleva por título el de "A view of Karakekooa in Owyhee". No van a ser solamente estos dos sellos los que aparezcan este año en honor del capitán de Navío Cook, sino que ya están anunciados varios más, que emitirán distintos países de la Comunidad británica.

En lo que respecta a matasellos especiales, Francia ha usado uno los días 3 y 4 de diciembre en el Ministerio de Marina, con ocasión del Día de las Obras Sociales de la Armada, y otro, empleado a bordo del portahelicópteros "Jeanne d'Arc", que lleva esta inscripción: Campagne 1977-1978. Ecole d'Aplicacion des Officiers de Marine. PH "Jeanne d'Arc". E. E. Forbin, el cual está en uso desde el 7 de noviembre de 1977 hasta el 9 de mayo de 1978.

A su vez, Gran Bretaña tiene estos dos: Launch of "HMS Invincible", Barrow in Furness, Cumbria; y, "HMS Daedalus Lee" on Solent hants air. ■ LUIS MARIA LORENTE.

"LOS BUENOS TIEMPOS" GANADOR DEL IV CONCURSO JUAN SEBASTIÁN ELCANO

● El accésit fue para "La balandra"

CADIZ.—(Corresponsal). El pasado 28 de diciembre tuvo lugar en la Casa del Mar el fallo del IV concurso literario Juan Sebastián Elcano, convocado, dentro de sus actividades culturales, por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina.

Dicho concurso ha sido dedicado en esta IV edición al género de cuentos y relatos, estableciéndose un premio consistente en placa de plata y 25.000 pesetas, con dos accésits de 5.000 pesetas cada uno.

Las bases establecían una amplia libertad temática sin más limitación que la de estar relacionados con el mar.

El Jurado fue presidido por el almirante y escritor don Eduardo Gener Cuadrado e integrado por don Pedro Valdecantos García, catedrático y delegado provincial de Educación; don José Manuel Alvarez, delegado provincial del ISM; doña Cristina Chillida Herrero, periodista y corresponsal en Cádiz de HOJA DEL MAR, y don Enrique García Palau, licenciado en Filosofía y Letras, el cual actuó como secretario del jurado.

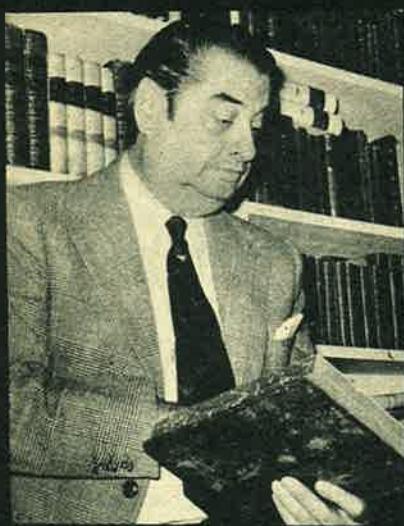
Quedaron como finalistas los relatos titulados: "Canita", "Los buenos tiempos", "Cosas sin nombre", "La huelga", "Un viejo cuento de mar", "Uno de los mil

cuentos del tío Zapatón", "La barca del pescador", "La balandra", "Nostalgia de mar", "Marea negra" y "Honorata de van Gould". Dada la gran calidad literaria de dos de ellos, finalmente se acordó declarar desierto uno de los dos accésits, acumulando su importe al otro.

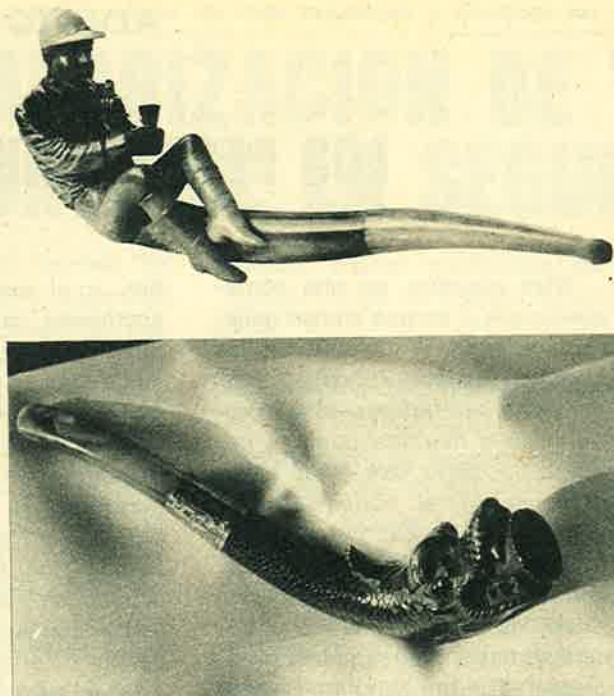
El Premio del IV concurso literario Juan Sebastián Elcano fue concedido, por unanimidad, al relato "Los buenos tiempos", presentado bajo el lema "Sueño". Y el accésit al titulado "La balandra", bajo el lema "Mar, origen y expansión de la vida", de los que resultaron ser sus autores don José Ramón Gómez Nazábal y don Julio Serna Castro, respectivamente.

El ganador, don José Ramón Gómez Nazábal, es licenciado en Derecho y en Filosofía y Letras. Reside en Bilbao y nació en 1938. Ha sido galardonado con diversos premios literarios, entre ellos el Guría, de relatos breves; Guipúzcoa, de novela corta, y Puente Colgante, de novela. Asimismo, es autor de diversas publicaciones.

Don Julio Serna es de nacionalidad mexicana, tiene treinta y cuatro años de edad, es periodista, reside actualmente en Madrid y ha sido corresponsal de diversas revistas y diarios mexicanos en Nueva York y varios países europeos. ■



Por
NESTOR
LUJÁN



2

En las fotografías,
bellísimas pipas
de espuma de mar,
de la colección
propiedad
de Néstor Luján.

LAS PIPAS DE ARCILLA

Las pipas de arcilla sufrieron un duro golpe con la invención de la pipa de brezo, pero no debemos olvidar que en los siglos XVIII y XIX fue para el Norte de Europa la pipa por excelencia. Era la pipa de la época victoriana, la pipa que fumaba el viejo Tony Weller ("Mister Weller 'el viejo' llenó su pipa con el tabaco de una caja de hojalata que llevaba en el bolsillo y encendióndola con las brasas de la anterior volvió a fumar con gran placer"). En las posadas inglesas las pipas de arcilla estaban a disposición de los viajeros y eran usadas con gran deleite. Hoy estas pipas resultan anacrónicas, aunque quien esto firma gusta de fumar de vez en cuando en ellas. El gusto de la pipa de tierra es muy distinto al de la pipa de madera, tan íntimo y personal, y no digamos del nobilísimo gusto de la pipa de espuma. La pipa de arcilla posee un sabor ligeramente acre y si no se fuma con una amorosa complacencia el humo resulta violento, pero hemos de afirmar que tiene también una calidad intensa y peculiar. Fumar en una pipa de arcilla en cuya boquilla se habrá arrollado un hilo para evitar la dentera es un verdadero placer antiguo y noble. Un sabor a piedra mojada, un gusto primitivo, secreto y directo, avaloran esta pipa. En ningún pipario que se estime deben faltar las pipas de arcilla. Fumar en pipa de arcilla tiene mucho de ensueño y reflexión y la pipa de arcilla nos trasladará a otras épocas y a otros mundos olvidados y nostálgicos.

Al lado de esto cuenta, y no poco, el afán del coleccionista. Existen pipas de arcilla que valen verdaderas fortunas. Una "flor de lis" del siglo XVII o una John Legg se pagan a un precio extraordinario, a lo que contribuye la fragilidad de la materia. Son los Stradivarius de las pipas de arcilla, y si alguna vez toparan ustedes con alguna de ellas o de las que lleven las iniciales HP, TS, RN y sean auténticas no dejen de avisar o dejar recado.

LAS PIPAS DE PORCELANA

Las pipas de porcelana son las pipas alemanas por excelencia, como las de arcilla son las holandesas e inglesas. Es una pipa que no recomendamos en absoluto como no sea para guardarla como "bibelot" o para exhibirla como recuerdo de un viaje a Baviera o el Tirol. La pipa de porcelana está

ilustrada en la famosa balada de Ulhand, en la que un húsar muere con la pipa en la mano y produce al fumar un humo acre y ardiente. La porcelana es un material triste, inerte e impenetrable que no comunica nada al tabaco.

Es hermética, displicente y no crea la menor intimidad. Por otra parte, es tan buena conductora del calor que quema los dedos del no avisado. Se necesitan unas vías respiratorias teutónicas para fumar en estas pipas, que incluso los alemanes han olvidado. (La condición mineral de la arcilla, llena de generosa porosidad, es, como hemos dicho, bien distinta.)

LA PIPA DE BREZO

La pipa de brezo está manufacturada de la raíz del brezo *Erica arborea*, según la nomenclatura de Linneo. En el siglo XIX se descubrió que esta raíz, de una madera muy seca, a veces centenaria, poseía una calidad única para el fumador. El brezo crece en países de la cuenca mediterránea y tiene unas raíces gigantescas, tenaces y profundas. La madera de su raíz posee tres condiciones preciosas: su levedad, su extrema dureza y su casi total incumbustibilidad. Una pipa de brezo que se estime estará hecha con raíces de treinta o cuarenta años. Las grandes calidades de la famosa marca Dunhill están hechas con madera de más de un siglo.

Veamos lo que escribe sobre estas pipas el propio Alfred H. Dunhill en su libro "El noble arte de fumar": "El proceso final depende mucho de la calidad de la pipa en cuestión. Cada fabricante adapta en gran parte sus métodos a las exigencias de satisfacer a su propio mercado, de forma tal que a una cazoleta de un grado inferior no se la prodigan los mismos cuidados que los que se ponen en otra de calidad superior.

"Las cazoletas con grietas o de tamaños variantes forman indudablemente el mayor número de las que se venden hoy día; lo que no quiere decir que muchas de ellas no rindan servicios buenos y duraderos. Los métodos por los que se hacen varían muy poco de una fábrica a otra. Después de llenadas las resquebrajaduras con mástic, la cazoleta se pasa por la piedra pómex y entonces se adapta la boquilla de vulcanita. Estas boquillas son moldeadas (muy distintamente del tipo de artesanía que se acomoda a pipas de mayor precio), se almacenan, confeccionadas ya, en las fábricas con

una variedad de formas que hace que basté ajustar el vástago de la cazoleta. Cuando la cazoleta ha sido teñida del color requerido y barnizada para darle una apariencia atractiva, toda la pipa se pulimenta con un paño. Si en las clásicas caras de pipas se requiere una apariencia nudosa o costosa, se pica la cazoleta en una fresadora adecuada antes de dar principio al proceso final.

"Empleando métodos más estudiados y de mayor coste, que requieren la intervención de un equipo numeroso y especializado, se conserva en esta clase de pipas nudosas el veteado natural con una apariencia tosca, sometiendo, a tal fin, la cazoleta en una fase inicial a los efectos del calor y a chorros de arena a gran presión. De este modo desaparece la madera blanda y sobresalen las vetas duras con un acusado relieve. Despues de un tratamiento de esta clase la cazoleta es, a la vez, ligera y resistente.

"Hemos subrayado ya que en el caso de la pipa impecable no existe prácticamente límite alguno al cuidado y la paciencia que hay que desplegar en todas las fases de la manufactura y que el proceso final varía considerablemente de una fábrica a otra. Se trata de métodos celosamente reservados por cada fabricante, que apunta a mejorar las cualidades fumatorias y la apariencia duradera del brezo y que hacen de una pipa de buena calidad un artículo caro. Pueden requerirse hasta unas treinta operaciones, realizadas casi todas ellas por artesanos adiestrados.

"Las cazoletas seleccionadas experimentan, tanto en la parte exterior como en la interior, nuevos pulimentos por medio de paños de fieltro, quedando entonces listas para las varias operaciones ideadas para desarrollar el color. El colorido final de una pipa es considerablemente más difícil que el de otros artículos de madera, debido a la dureza natural de la raíz de brezo y a los varios procesos de cura a los que ha sido sometida esta clase de madera. Además, el objetivo del fabricante consiste en lograr el máximo pulido que pueda obtenerse de

una madera natural. En cierta fase, sin embargo, puede usarse el teñido para acentuar el veteado y entonces tienen lugar nuevos pulimentos".

Otra madera adecuada para las pipas es el cerezo salvaje, que da muy sabrosas pipas. Pero dura poco. El cerezo se quema rápidamente, es una madera pasiva, que no participa ni colabora con la combustión del tabaco. Lo mejor es escogerlas de gran calibre aunque sean más pesadas. Tienen un excelente olor aun cuando se han enfriado, calidad que disputan con las de espuma de mar. Otra pipa de madera excelente es la de palisandro.

Las formas de las pipas de madera son muy variadas. Rectas, curvadas, cortas y largas como las inefables churchwarden, que es nombre que viene de funcionarios de las iglesias anglicanas que administraban los bienes eclesiásticos y que eran gentes de paz, amantes del sosiego de una bella y aparatosa pipa. La pipa ha permitido todas las licencias de la fantasía artesana, todas las perfecciones de la habilidad manual.

LAS PIPAS DE ESPUMA DE MAR

Nos encontramos ante la reina de las pipas. Extraída de terrenos de sedimentos secundarios, la pipa de espuma de mar o magnesita es la perfecta para el fumador que pretenda hacer de su vicio no sólo un placer, sino un arte. La espuma de mar no es otra cosa que el silicato de magnesio hidratado y se encuentra en yacimientos situados sobre todo en Asia Menor. La espuma de mar se puede dividir en dos clases: primera, las pipas talladas directamente del bloque, que son las más bellas y las más raras, y que proceden sobre todo de Eski-Chérr, en Anatolia; y segunda, las pipas de magnesita artificial, compuestas de caseína, magnesita calcinada, óxido de cinc y los restos del tallado de las pipas anteriormente citadas. Estas son las pipas llamas.

(Pasa a la página siguiente)



LAS PIPAS DE ARCILLA

(Viene de la página anterior)

madas de Austria, y también las fabricadas en Francia. Luego existen otras espumas de mar todavía más artificiales, imitaciones de las anteriores. Tengo en mi pipario una bella docena de pipas turcas, además de varias austriacas, francesas y de Kenia. Puedo afirmar que las diferencias son notorias. Las turcas, con sus cazoletas, de cabezas barbadas con enormes turbantes, son perfectas.

Para la fabricación de pipas de este material compuesto de magnesia, sílice y agua, se precisan doctos procedimientos especiales. En este mineral es una materia blanda y seca y forma una espuma semejante a la del jabón, variando mucho en densidad, ya que algunos terrenos flotan y otros se hunden en el agua, siendo los de una densidad media los mejores para la elaboración de pipas. La blandura, la ligereza, la pureza y el poder de absorción son sus principales características e influyen en su precio, llegando a valer cifras elevadísimas.

En la fábrica, los bloques, que vienen especialmente del Asia Menor, se configuran "a grosso modo" por medio de sierras de mano circulares. Luego se tornean para darles la forma de la cazoleta y tubo y luego se horada este último. Despues de pulidas a mano con piedra pómez y jaboncillo de sastre (estea blanca), la cazoleta se halla ya lista para su inmersión en varias ceras calientes, después de lo cual se la somete a un pulimento final. El efecto de la cera sobre la espuma de mar es el que más adelante permite que ésta adquiera su característica tonalidad cuando se calienta por el quemado del tabaco. Esta pipa acostumbra montarse con boquillas de ámbar.

Repetimos que las cualidades de las pipas de espuma de mar son inapreciables, tanto por su ligereza como por el sabor que dan al tabaco. Luego está el arte de aculturar esta pipa, en la cual se pasa del blanco más puro al negro absoluto por gamas de ciudad de color extraordinaria. Lo grave de esta pipa es su extrema fragilidad. Es algo exquisito que debe ser tratado con una delicadeza increíble. Cualquier golpe puede romperla, cualquier movimiento violento puede quebrarla. Si después de haberla fumado, cuando está muy caliente se la pone sobre un mármol, por ejemplo, puede agrietarse y hasta romperse. Bien sabe Dios que no puedo alabar de grandes cosas en mi vida; pero hay una de la que sí me jacto, y es de no haber roto jamás una pipa de espuma. A pesar de que soy nervioso, torpe de movimientos e inhábil de manos, cuando llega el momento de fumar la pipa de espuma me convierto en un ser de un tacto indecible, de una delicadeza de movimientos casi felina. Ojalá conserve este don y queden mis amadas pipas intactas por muchos años.

El escritor que mejor ha tratado la pipa de espuma es E. Clerc. Nos permitiremos copiar aquí un párrafo concluyente, que nos evitara más entusiastas divagaciones: "La pipa de espuma es la reina de las pipas. Es impracticable para el fumador moderno, es frágil, resulta terriblemente cara. Todo esto lo admito y lo comprendo perfectamente, pero no influye en su mérito. Este mérito es a la vez exterior e interior. Externamente es la única pipa que posee la facultad de adquirir a través del acultamiento las más maravillosas series de colores. Estos colores van sucesivamente del blanco dorado al negro absoluto, pasando por los siguientes matices: rosa de China pálido, amarillo de Nápoles, pardo rosa claro, castaño, pardo cálido, pardo rojizo, capuchino profundo y finalmente negro absoluto".

Digamos de paso que estos bloques de silicato de magnesia que llamamos espuma de mar están tallados con muy distintas figuras: cabezas de turco, personajes célebres, cabezas de chino, desnudos de mujer y otras trivialidades. ■

ALVARO CUNQUEIRO

LOS PESES FLAUTA DE SKOELINGEN

Días pasados, en una conferencia que di en una ciudad gallega, haciendo la nómina de los hombres, mujeres, niños, obispos, príncipes habitadores de las profundidades marinas, cuando, tratando de cómo veía estas cosas el P. Feijoo, el hombre-pez de Liérganes, sirenas, nereidas, en las cuales el P. Maestro no creía, aunque sospechaba que pudieran existir los tritones, aunque su bocina no haya "sido oída modernamente", se me quedaron en el tintero los peces flauta de Skoelingen, que vienen en el apéndice cuarto de la "Historia General, Civil, Militar y Política de las Ciudades del Mar", es decir, de las ciudades hanseáticas, escrita por el reverendo Amradus Flavius Jagellonicus, señor de Lakanas en Memel, traducida al castellano por Dom Rebull, de la Orden de San Benito, y editada en Barcelona en 1796. En la portada vienen las armas del señor Amradus, que son las de los antiguos Jagellones lituanos, gente de parla latina y de cocina con muchas novedades y muy especiada.

Los tales peces flauta aparecieron en una red, mezclados con arenques, en un pesquero de la factoría hanseática de Skoelingen, en Noruega. Peces nunca vistos, tenían cara de hombre, bien barbada, y orejas puntiagudas, de las que salían largos hilos verdes. El cuerpo era, en su pequeñez, similar al humano, salvo que del vientre para abajo salía un tubo brillante, casi metálico, lleno de agujeros. Uno de los peces —que fueron dos los pescados— mediría dos cuartas y el otro una. Llevados ante el cónsul hanseático, éste los interrogó en forma, intentando averiguar si eran una degeneración de humanos submarinos, verdaderos peces o sueño demoníaco. No respondieron nada, pero abrieron la boca y sonrieron al señor cónsul. Este tenía los dos peces en la bañera en la que su mujer tomaba los baños de menta por Pascua Florida. Y de pronto, el pez pequeño se acercó al grande, metió en su boca el tubo en que éste terminaba su cuerpo y comenzó a soplar fuerte y seguido. El pez grande hinchó como un montgo-

fier, y el pequeño, dejando de sostenerlo con las manos, se puso a tocar la flauta, poniendo sus dedos en los agujeros del tubo. Era una música áspera, pero un organista luterano allí presente afirmó que "sujeta a número". Terminada la pieza tocada por el pequeño en el tubo, en la flauta diremos, del grande, éste fue inclinándose y estirándose hasta alcanzar con su boca el tubo del pequeño, en el que a su vez se puso a tocar. La música de esta nueva flauta era más fina y delicada, música de baile casi francesa. Los flautistas formaban un aro. Y de pronto, saltando de la bañera, bajaron los escalones de la casa y rodaron hasta el mar, en el que desaparecieron. La mujer del cónsul, una dama flamenca, que creía que ya tenía orquesta de cámara y soñaba con dar fiestas en Skoelingen, se echó a llorar.

El cónsul hanseático era un alemán de nombre Klausner, quien escribió un informe detallado que envió a Lubeca, donde fue leído en el Senado. Al informe acompañaba un dibujo de los susodichos peces flauta, y un pescador noruego de buen oído, el cual recordaba, aunque solamente las había escuchado una vez, las tonadas de los peces flauta. El pescador, con permiso de los señadores de Lubeca, las repitió en la llamada "sala de refrescos", y el maestro de capilla de la colegiata de San Miguel las tomó en papel reglado, y por Carnavales del año siguiente, en el baile de gala al que acudían las hermosas señoritas con el rostro cubierto con antifaces que les llegaban directamente de Venecia, se bailó la que llamaron "Pavana de los Peces Flauta", compuesta con la propia música de los extraños concertistas submarinos.

El reverendo Amradus dice que

en los archivos de Lubeca hay constancia de este extraño suceso, y que el cónsul Klausner era un hombre sensato, que no diría una cosa por otra ni les gastaría una broma a los señores de Lubeca, sus mayores, muy puntual en la oficina, y casado con una hermosa flamenca, rubiana, de la que tuvo siete hijos, tres de los cuales asistieron a la pesca prodigiosa y escucharon a los flautistas del océano.

Menos hay que confiar en el historiador, porque además de su "Historia", se dedicaba a escribir un "Pronóstico de Tempestades para Años Bisiestos", lo que suponía que imaginación no le faltaba. Amradus estuvo en Medina del Campo, en las Ferias, por cuenta de la Compañía Hanseática, y hace un bello elogio de las lanas castellanas y del trigo de Arévalo. Menciona vinos de Toro y de Ribadavia, y en un año de buena cosecha de garbanzos compró muchos quintales a buen precio, que fueron vendidos en el Báltico. La verdad sea dicha que sin mucho éxito entre letones, estones y lituanos. Y probablemente por deficiencia de los cocineros, que no sabían guisar pata de vaca con garbanzos, y ni siquiera dejar los garbanzos a remojo. Sin embargo, Klausner, quien los había comido en un figón en la Feria de Medina, tenía los garbanzos como muy sabrosos. El garbanzo se sazonaba con mejorana en ambas Castillas. Lo que hacía también la cocinera de don Francisco de Quevedo. Entre sus cartas hay una dirigida al conde de Fuentesaúco, en la que acusa recibo al conde de un regalo de garbanzos, añadiendo: "Ya sabe vuestra merced que son mi mejor golosina".

De los peces flauta del mar de Skoelingen nunca más se supo. ■

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general

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

CARTAS AL DIRECTOR

IBA ACOMPAÑADO EN EL SALVAMENTO

Señor director:

Obra en mi poder HOJA DEL MAR, correspondiente al pasado mes de diciembre, y en la página 35 aparece un artículo titulado "Medalla para un marino", en el cual se inserta la imposición de la medalla al Mérito Social Marítimo a don Txomin Bilbao Rentería y en parte redactado lo siguiente "logrando él solo salvar a ocho personas". Siendo un servidor la persona referida, quiero hacer la salvedad para evitar malas interpretaciones, que en la lancha que utilizamos para intervenir en el salvamento de los naufragos, y bajo mis órdenes, fui acompañado voluntariamente por cuatro amarradores del puerto de Avilés y un tripulante del buque de mi mando, de quienes me congratulo manifestar mis mayores elogios por su abnegada conducta, habiendo sido recompensados en su día con la medalla de bronce.

Aclarado el error, dejo a su criterio por si tiene a bien insertar alguna nota para su rectificación.

Le saluda atentamente. ■ TXOMIN BILBAO RENTERIA (Bermeo).

MÁS INFORMACIÓN SOBRE MODELISMO NAVAL

Señor director:

He leído con gran interés el reportaje de Ginés de Gea titulado "Así se construyen los pequeños barcos", que refiere la entrevista con un indiscutible experto modelista naval que, en evidente demostración de modestia —por cierto, nada frecuente en nuestros días— nos ha privado del conocimiento de su personalidad, bien manifiesta, en cuanto a capacidad artística se refiere, por la calidad de su obra, representada por el inacabado casco que aparece en la fotografía que ilustra el reportaje.

Creo que una mayor frecuencia en la publicación de temas de esta naturaleza fomentaría el interés en el conocimiento de tantos aspectos de la cultura naval que los modelos de barcos proporcionan. Con más razón, ahora, que como dice el entrevistado, son muchos miles de personas las que se inician en el arte naval miniaturizado, con el montaje de los equipos comerciales, de calidad muy estimable, que se encuentran en el mercado y que no saben dónde acudir para ampliar sus conocimientos.

Aunque, desdichadamente, es cierto que no existe en nuestro país una publicación dedicada exclusivamente a los que están interesados en el modelismo naval, hay que decir que existe una revista mensual, dedicada al deporte náutico, que le viene reservando un espacio desde hace más de año y medio, en el que se consideran sus diversos aspectos histórico, etnográfico, técnico, etc., así como el estudio, en ocasiones, de modelos muy característicos y orientaciones constructivas. Se trata de "Yate y Motonáutica".

En cuanto a exposiciones, en las que es posible la participación de aficionados de todo el territorio nacional, puedo informarle de que se realizan anualmente en Valencia, organizadas por la Escuela de Artes y Oficios de aquella ciudad. En esta isla se

han celebrado numerosas muestras, tanto en el puerto de Pollensa (las que, por cierto, gozaron del apoyo de la Delegación del Instituto Social de la Marina), como en la ciudad de Sóller, fomentada por la Liga Naval, y en la propia capital, en la que constituyeron importantes exhibiciones colectivas de meritorios modelos, que tuvieron lugar en el Real Club Náutico y en el Palacio de la Lonja, la última con motivo de las Semanas Internacionales de Vela. ■ JAVIER PASTOR QUIJADA (Palma de Mallorca).

ACLARACIONES DE LA COMISIÓN PARA LA CONSERVACIÓN DEL ATÚN ATLÁNTICO

Señor director:

En la entrevista que se me hizo para HOJA DEL MAR, publicada en el número 147, correspondiente a diciembre de 1977, con motivo de la quinta reunión ordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico, aparecieron publicados algunos errores que conviene aclarar, y por lo tanto me gustaría que se insertaran en la revista, en previsión de un posible confusiónismo, las siguientes rectificaciones:

Al hablar de las recomendaciones adoptadas por la comisión, se cita indebidamente al bonito del Norte, especie para la que esta comisión no ha establecido medida alguna por el momento. La limitación que se menciona, de 6,4 kilos, se refiere al atún rojo.

En otra parte del trabajo se dice que se capturan setenta mil toneladas de pesca, cuando en realidad son unos setenta millones de toneladas las capturas anuales en el mundo.

Finalmente, se menciona al Instituto de Investigaciones Pesqueras, cuando en realidad, en este caso, se trata del Instituto Español de Oceanografía.

Aprovecho la oportunidad para agradecer a esa excelente revista la colaboración que nos viene prestando y su interés por las actividades de esta comisión. ■ O. RODRIGUEZ-MARTÍN, secretario ejecutivo.

DE INTERÉS PARA NUESTROS LECTORES

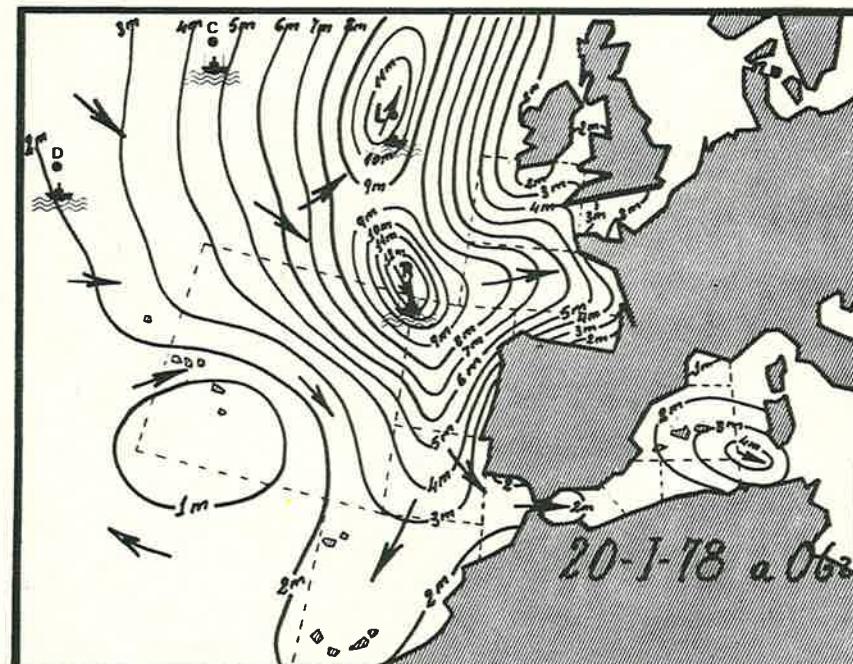
En los últimos meses se han producido numerosas peticiones de suscripción a HOJA DEL MAR, que no pueden ser satisfechas con carácter general, ya que la suscripción a la revista está cerrada.

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

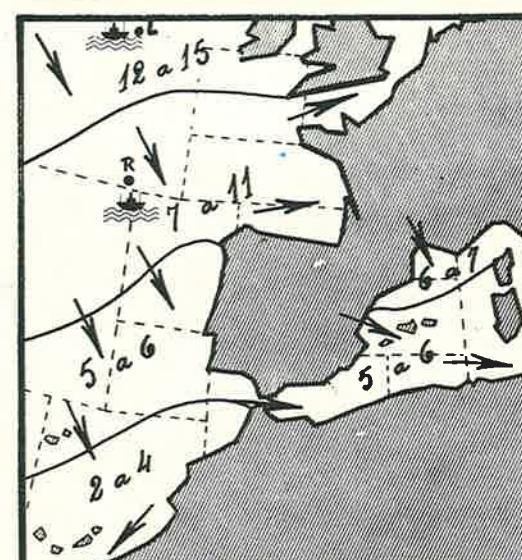
EL TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA



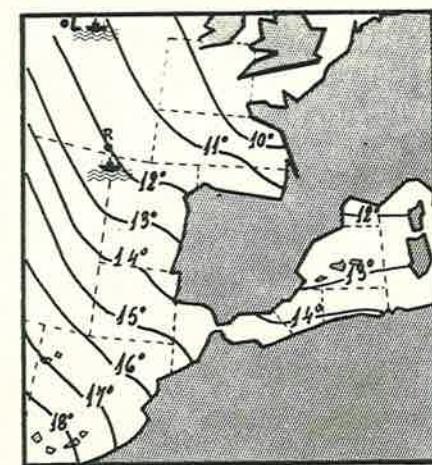
MAPA NUMERO 1.
Carta de oleaje más significativa de las analizadas, durante el mes de enero pasado, por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. Correspondiente a las 06 Z del día 20. Los números de las isólinas representan, como es usual, la altura EN METROS de las olas.



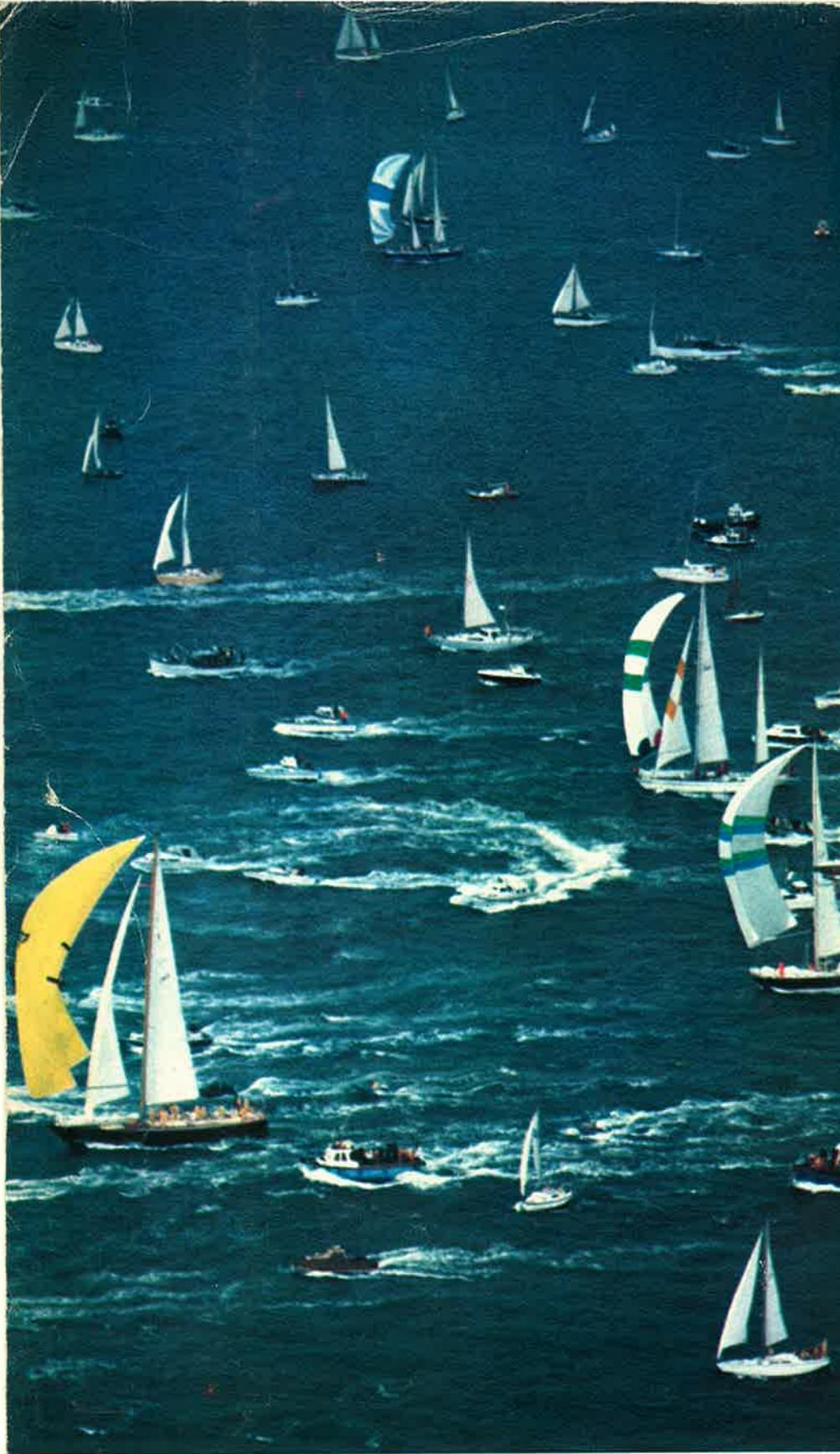
MAPA NUMERO 2.
Número de días de temporal, según las zonas previstas para el presente mes de febrero. Las flechas indican la dirección prevista del viento los días de temporal.



MAPA NUMERO 3. Estado previsto del viento y de la mar, para las distintas zonas, durante el mes de febrero en curso.



MAPA NUMERO 4. Temperaturas medias previstas del agua del mar en superficie (SST) para el actual mes de febrero. Las isótermas, como es norma obligada, van expresadas en grados centígrados.



REGATA MUNDIAL TRANSOCEÁNICA

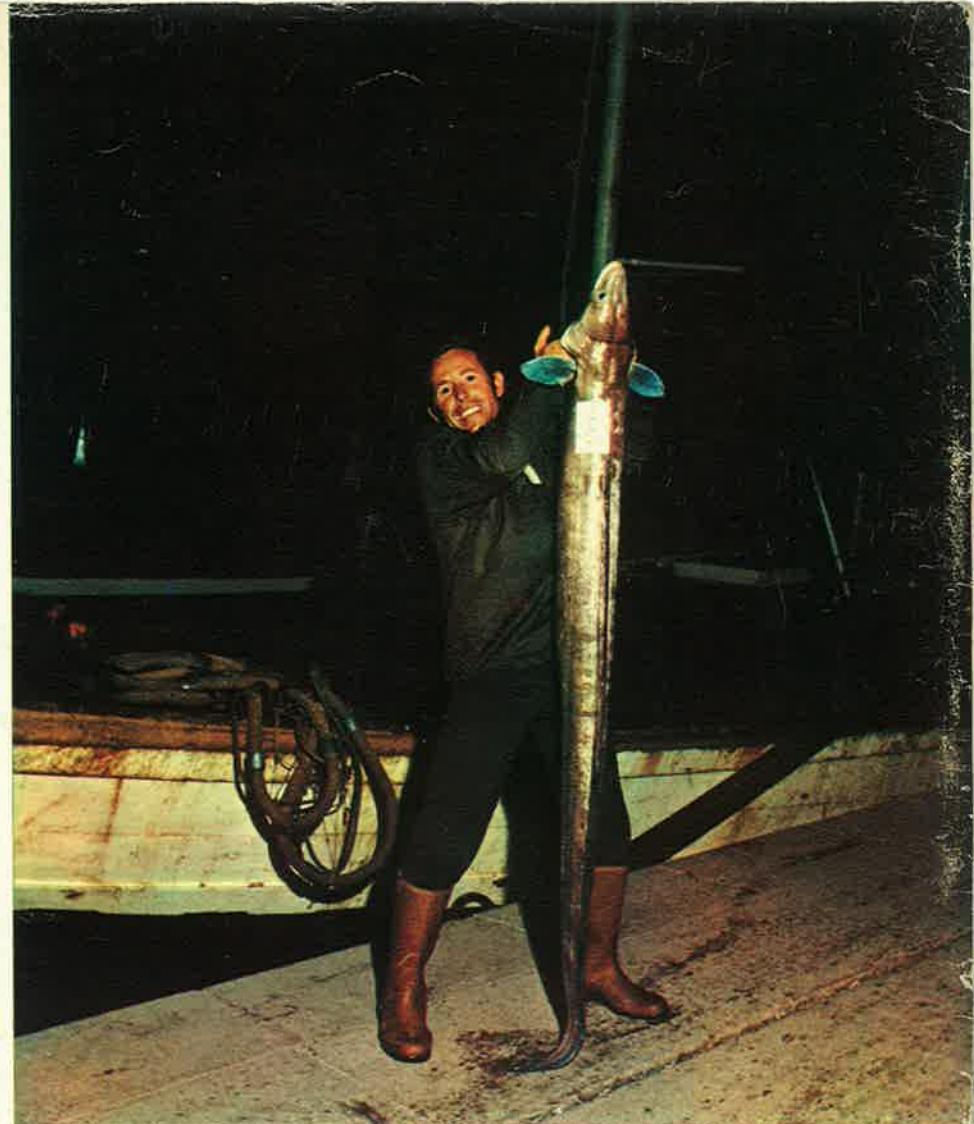
Después de la primera etapa de la Regata Mundial Transoceánica (Portsmouth-Cabo de Buena Esperanza) es cuando ha comenzado la verdadera competición. Quince veleros compiten ahora en las terribles aguas del hemisferio austral.

Durante las últimas tres semanas, los veleros han intentado superar sus propios records de velocidad en el largo recorrido de Auckland a Nueva Zelanda. Es un "paseo" de 6.300 millas, unos 110.000 kilómetros. La ruta directa pasa cerca de los icebergs, ya que deben aproximarse al Polo.

El ganador de la primera etapa es "Flyer", propiedad de Cornelius von Rietschoten, un millonario holandés. Su embarcación le ha costado unos cinco millones y medio de pesetas, y ha sido construida toda ella a base de aluminio.

Siguiéndole los pasos se encuentra el "Kings Legend", con una tripulación anglosajona, texana, australiana y sudafricana.

Las quince embarcaciones se dirigen a Nueva Zelanda, confiando en que el mar no les juegue una mala pasada. Todo depende del tiempo, la habilidad de los navegantes y, por supuesto, de la resistencia de las embarcaciones... ■ · EUROPA PRESS/SIPA.



El motorista de la embarcación "Joven Mateo", don Julián Guzmán Colón, sostiene el congrio capturado y ya subastado.

CONGRIOS DE TAMAÑOS DESUSADOS

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—No es frecuente en esta mar la captura de ejemplares en sus tallas máximas. No obstante, últimamente, en el período de pocos días, se han capturado congrios de tamaño y peso poco corrientes, cuya subasta en lonja ha constituido una novedad. Las dimensiones alcanzadas por dichos ejemplares en estas aguas se atribuyen por algunos pescadores a la permanencia de plataformas petrolíferas, de prospección y de explotación, en tanto en cuanto constituyen obstáculos para la pesca y dan lugar a su alrededor a una zona en la que las artes no trabajan generalmente.

Le embarcación "Joven Mateo", folio 945, petrón

don Julio Matéu Obiol, desembarcó un congrio de 1,93 metros y un peso de 18,5 kilos. Al día siguiente, la "Rose Mari Elorz", folio 2.662, patrón don José Elorz Moreso, capturó otro de dos metros y peso de 29 kilos, en aguas de unas setenta brazas, y días antes, la "Hermanos Ramonche", folio 2.585, patrón don Alberto Castellá Sánchez, en sesenta y cinco brazas capturó otro de 1,20 metros y peso de 25 kilos, de diámetro poco corriente.

En los tres casos, al abrir el copo sobre cubierta, los congrios se mostraron agresivos, teniendo que ser reducidos por los pescadores. En el momento de la subasta seguían vivos. ■ M.



Casa del Mar del Instituto Social de la Marina en Arguineguín (Gran Canaria).