

hoja del mar

NUMERO 151

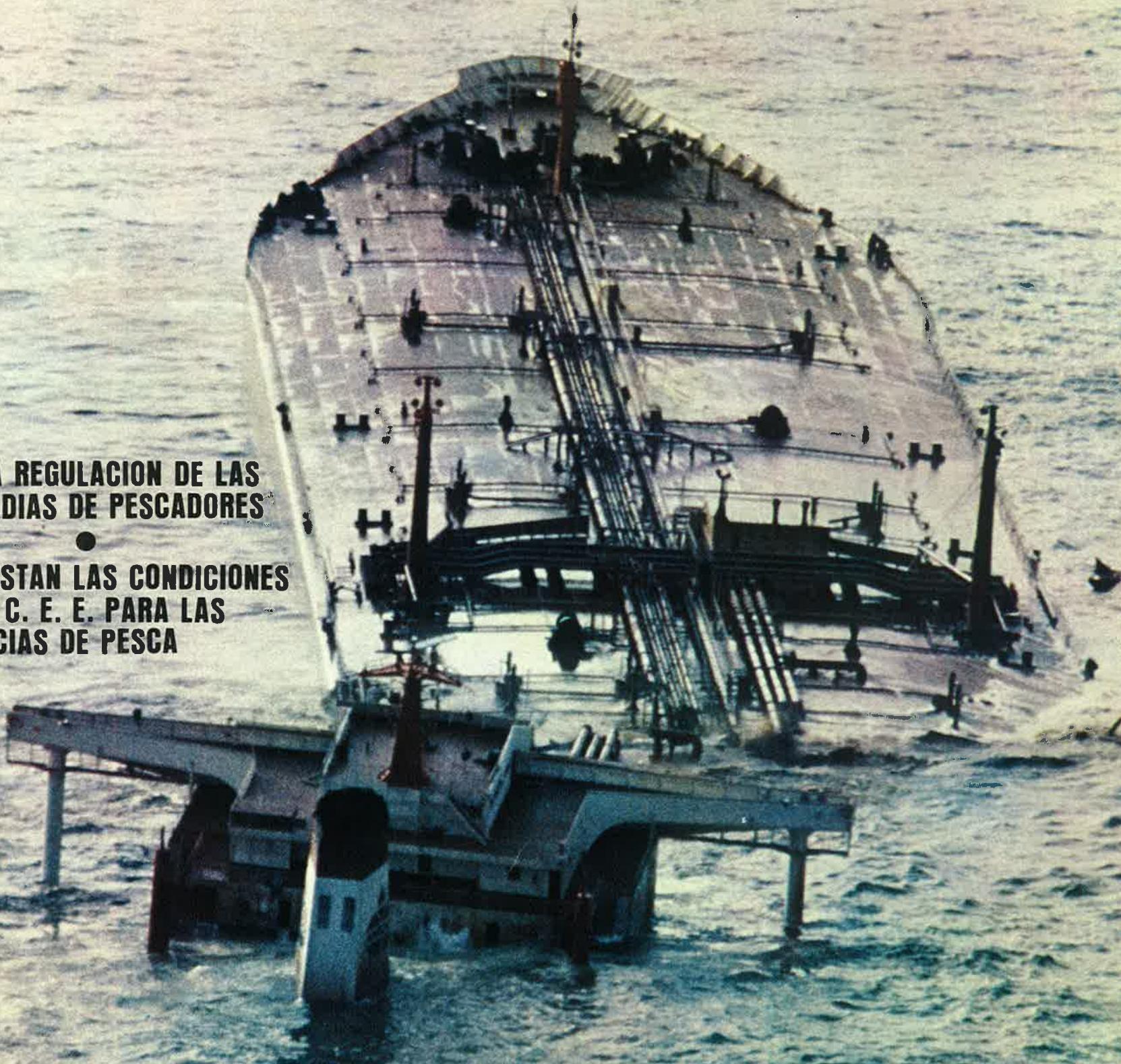
AÑO XIV • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • ABRIL 1978

Tras largas y laboriosas negociaciones

**FIRMADO EN CADIZ
EL CONVENIO DE PESCA
DE ARRASTRE AL FRESCO**

**NUEVA REGULACION DE LAS
COFRADIAS DE PESCADORES**

**NO GUSTAN LAS CONDICIONES
DE LA C. E. E. PARA LAS
LICENCIAS DE PESCA**



El "Amoco Cádiz" se partió en dos

MAREA NEGRA DE NUEVO

Como catástrofe ecológica se han calificado las consecuencias del naufragio del "Amoco Cádiz". El petróleo que transportaba se derramó, invadiendo la costa de Bretaña.



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



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).
Telegramas: 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 Chilliada. Cartagena: Antonio Fernández Suárez. Castellón: Antonio González Sobaco. Ceuta: José Luis Villa-plana. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Mario Otero Iglesias. 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. 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. Tokio: 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: Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.
Publicidad: Pedro Cánovas.

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

Director:

Joaquín Vidal.

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

Imprime: Hauser y Menet, S. A.
Plomo, 19. Madrid-5.
Depósito legal: M. 16.516-1963.

LAS COFRADIAS DE PESCADORES Y EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

TODO hace pensar que la cuestión marítimo-pesquera empieza a encarrilarse en la Administración, donde se ha tomado conciencia de los problemas que aquejan al sector y de la necesidad de una política marítima y pesquera realista.

Ahora se trata de la regulación de las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones, sin que ello limite, de ningún modo, la libertad sindical de los trabajadores, ni el derecho de los empresarios a pertenecer a las organizaciones patronales que estimen pertinentes.

Las Cofradías de Pescadores son corporaciones antiquísimas —las hay que datan del siglo XI—, verdadera avanzada de la acción social en el ámbito español del trabajo, ejemplo de solidaridad. El Gobierno, que se hace eco de su importancia histórica y profesional, las actualiza por el Real Decreto que aprobó el Consejo de Ministros celebrado los días 11 y 12 del pasado mes de marzo.

Conviene precisar aquí que no se trata de una medida aislada, sino del cumplimiento de los pactos de la Moncloa, que en materia de "Política pesquera" marca unos objetivos concretos, en los que destaca la "consideración especial de los problemas sociales del sector", para cuyo planteamiento y soluciones, la mutua colaboración de las Cofradías de Pescadores y el Instituto Social de la Marina han sido ejemplo de eficacia a lo largo de los años.

"La mar —como la denominan quienes mejor la conocen, que son los que en ella trabajan— determina por sí sola las profundas peculiaridades, respecto a los demás sectores laborales, de la actividad de los tripulantes que por todo el mundo faenan a bordo de unos 20.000 buques pesqueros y mercantes, lo cual ha exigido la atención especial a estos hombres ejemplares y a sus familias, no sólo en el marco de la OIT, con la actuación continuada de la Conferencia

Internacional Marítima desde octubre de 1920, sino con la creación en España, por aquellos años, de un organismo para tal fin: el Instituto Social de la Marina.

Dentro de las peculiaridades del trabajo en la mar, tiene tratamiento específico la pesca de bajura, cuyos hombres se organizaron desde hace siglos en gremios de mareantes y navegantes y Cofradías de Pescadores. Nos congratula el acuerdo del Consejo de Ministros referido a estas entidades —información que incluimos en el presente número—, a las que auguramos larga y fructífera vida, como han venido teniendo durante centenares de años. La sensibilidad del Gobierno respecto a la historia y a la eficacia de estas instituciones que se relacionan con la mar, es muestra de que las conoce. Y esto es lo que el mundo marítimo ha pedido durante tanto tiempo: que se le conozca. Porque de la voluntad de hacer las cosas bien nunca se dudó. ■

Consejo de Ministros

REGULADAS LAS COFRADIAS DE PESCADORES

MADRID.—El Consejo de Ministros, en su sesión celebrada los días 10 y 11 de marzo último, acordó regular por Decreto las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones, dandoles carácter de corporaciones de derecho público, que actúan como órganos de consulta y colaboración con la Administración, sobre temas de interés general referentes a actividades extractivas pesqueras y su comercialización, especialmente en los sectores artesanal y de bajura.

Las Cofradías y Federaciones ya existentes tendrán que adaptar sus estatutos a las nuevas normas en un plazo de seis meses. En cuanto al personal de las actuales, el Decreto contempla su vinculación a las Cofradías y Federaciones que las sustituyan, sin perjuicio de sus derechos a incorporarse a las escalas de la Administración Institucional de Servicios Socioprofesionales (AISS). ■

HOMOLOGADO EL PRIMER CONVENIO COLECTIVO GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

MADRID.—El primer convenio colectivo general en el sector de la Marina Mercante ha quedado homologado por resolución de la Dirección General de Trabajo, publicada en el "Boletín Oficial del Estado" del pasado 31 de marzo. Es de aplicación a todas las empresas y navieras y a su personal de flota, y se le considera entrado en vigor con efectos de 1 de enero de 1978.

El texto íntegro de la citada resolución es el siguiente:

Visto el I Convenio Colectivo General para el Sector de la Marina Mercante, de ámbito interprovincial, y

Resultando que con fecha 16 de febrero del año en curso tuvo entrada en este Ministerio el expediente relativo al I Convenio Colectivo General para el Sector de la Marina Mercante, con el texto y documentación complementaria, al objeto de proceder a su homologación, cuyo convenio fue suscrito el día 14 de igual mes, previas las negociaciones llevadas a cabo por la Comisión negociadora integrada por Delegados elegidos por la I Asamblea General de Delegados de Buques y por representantes del Sindicato Libre de la Marina Mercante y de la Asociación de Navieros Españoles;

Resultando que por afectar este Convenio Colectivo a algunas Empresas públicas y también a otras con plantillas que excede del número de 500 trabajadores, fue sometido antes de su homologación a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, según determina el artículo primero del Real Decreto 3287/1977, de 19 de diciembre, con suspensión del plazo señalado en la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, sobre Convenios Colectivos, habiendo dado su conformidad la expresada Comisión Delegada;

Considerando que esta Dirección General es competente para resolver lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo en orden a su homologación, así como en su caso disponer su inscripción en el Registro de la misma y publi-

cación a tenor del artículo 14 de la ley 38/1973 y 12 de la Orden de 21 de enero de 1974;

Considerando que las partes ostentaban lo mismo durante la fase de negociación como de la suscripción del Convenio Colectivo capacidad representativa legal suficiente y así se lo han reconocido respectivamente;

Considerando que el presente Convenio Colectivo a cuya homologación dio su conformidad la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en su reunión del día 14 de los corrientes se ajusta a los preceptos reguladores contenidos fundamentalmente en las disposiciones citadas y de manera especial al Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, sobre política salarial y empleo, en cuanto al crecimiento salarial previsto para el año 1978 y modo de practicar éste, que determinan los artículos 1.º y 4.º de dicha disposición. Igualmente en sus restantes disposiciones no se observa violación a norma alguna de derecho necesario, por lo que procede su homologación.

Vistas las disposiciones citadas y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

1.º Homologar el I Convenio Colectivo General, de ámbito interprovincial, para el Sector de la Marina Mercante, haciendo la advertencia de que ello se entiende sin perjuicio de los efectos prevenidos en el artículo 5.º, 2.º y en el artículo 7.º del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre.

(Continúa en la pág. siguiente)

HOMOLOGADO EL CONVENIO COLECTIVO GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

(Viene de la pág. anterior.)

2.º Conforme a lo dispuesto en el artículo 10 del Real Decreto citado en el apartado anterior, las Empresas para las que las condiciones pactadas en este Convenio supongan una superación de los criterios de referencia deberán notificar a esta Dirección General, en el plazo de quince días, su adhesión o separación del mismo, así como a la representación de los trabajadores.

3.º Notificar esta resolución a las representaciones social y empresarial de la Comisión Deliberante, haciéndoles saber que, de acuerdo con el artículo 14 de la Ley de 19 de diciembre de 1973, por tratarse de Resolución homologatoria no cabe recurso alguno en vía administrativa.

4.º Disponer su publicación en el "Boletín Oficial del Estado" y su inscripción en el Registro correspondiente.

Madrid, 16 de marzo de 1978.—El director general, José Miguel Prados Terriente.

I CONVENIO COLECTIVO GENERAL PARA EL SECTOR DE LA MARINA MERCANTE

Artículo 1.º *Ambito de aplicación.*—El presente Convenio General para el Sector de la Marina Mercante es de aplicación a todas las Empresas Navieras y a su personal de flota.

En cada una de las Empresas se examinará y concretará la aplicación de este Convenio, comprometiéndose las partes a no negociar Convenios sustitutorios o concurrentes durante su vigencia.

Se mantiene el régimen de excepción al Convenio General para las Empresas con Convenios homologados, publicados en el "Boletín Oficial del Estado" y para aquellas otras con Convenios vigentes firmados con sus tripulaciones, respetándose las condiciones aprobadas por dichas Empresas.

Art. 2.º *Vigencia.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1978, sea cual fuere la fecha de homologación por la Autoridad Laboral y la de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Su vigencia será de un año y quedará prorrogado por períodos anuales sucesivos, si, con tres meses de antelación, al menos, de su vencimiento, inicial o prorrogado, no se hubiere denunciado por alguna de las partes contratantes.

Como única excepción al periodo de vigencia del presente Convenio, se establece que el régimen de vacaciones tendrá efectividad desde el 1 de noviembre de 1977 y hasta el 31 de diciembre de 1979, pudiéndose denunciar a partir del 1 de julio de 1979.

Finalizados los plazos de vigencia, seguirán rigiendo las condiciones aquí pactadas hasta la aprobación de un nuevo Convenio.

Art. 3.º *Vinculación a la totalidad del Convenio.*—Si la Dirección General de Trabajo no aprueba alguna de las normas de este Convenio, y este hecho desvirtuara el contenido del

mismo, a juicio de cualquiera de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por la Comisión Deliberadora.

A todos los efectos, el presente Convenio constituye una unidad indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus normas, desecharlo el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observado en su integridad y considerado globalmente.

Art. 4.º *Condiciones más beneficiosas.*—En todo lo establecido en este Convenio, se respetarán las condiciones más beneficiosas colectivas y "ad personam" existentes, siempre que, en su conjunto y en cómputo anual, sean superiores a las establecidas en este Convenio.

Art. 5.º *Compensación y absorción futuras.*—El conjunto de condiciones pactadas en este Convenio absorberá y compensará en cómputo anual, cualesquier mejoras parciales que, en el futuro, pudieran establecerse, ya sea por disposición legal o pactada o por cualquier origen que fuese.

Art. 6.º *Régimen general de vacaciones.*—El régimen general de vacaciones, para el personal de flota, será como sigue:

1. Treinta y siete (37) días, para las navegaciones comprendidas entre los puertos de la Península, Baleares y Canarias, hasta el paralelo de Calais, por el Norte; hasta el paralelo de Port-Etienne, por el Sur, y hasta el meridiano de Túnez, por el Este.

2. Cuarenta (40) días, para las navegaciones comprendidas desde los límites de la zona anterior, hasta los 56º Norte y todo el Mediterráneo.

3. Cincuenta (50) días, para las navegaciones comprendidas entre el paralelo de Port-Etienne hasta el paralelo de Pointe Noire.

4. Sesenta (60) días, para las restantes navegaciones.

Art. 7.º *Excepciones al régimen general de vacaciones.*

1. Cuarenta y cuatro (44) días, para los buques contenedores, cimenteros autodescargantes y roll-on/roll-off, incluidos en los puntos 1 y 2 del artículo anterior.

2. Sesenta (60) días, para los buques de transporte de gases licuados y productos químicos, así como los buques petroleros y tanques diversos, no incluidos en el número siguiente.

3. Sesenta y cuatro (64) días, para los petroleros y buques tanques en ruta al Pérsico, Extremo Oriente y costa del Pacífico USA.

Art. 8.º *Cómputo del periodo de vacaciones.*—Los días de vacaciones citados corresponden a cinco (5) meses de "servicio a la Empresa".

Art. 9.º *Servicio a la Empresa.*—Se entiende por "servicio a la Empresa":

1. Situación de enrolamiento.
2. Hospitalización por accidente de trabajo o enfermedad, cuando aquella se realice fuera de la provincia en que se encuentra su domicilio.
3. Expectativa de embarque, cuando se en-

cuentre fuera de su domicilio, por orden de la Empresa.

En todas las demás circunstancias, se devengarán las vacaciones reguladas en la OTMM.

Art. 10. *Navegaciones mixtas.*—Cuando, dentro de periodo de devengo de vacaciones, el tripulante navegue en distintos niveles de vacaciones, se calcularán las que le correspondan proporcionalmente al tiempo navegado en cada nivel.

Art. 11. *Compensación de vacaciones.*—Para determinar el número de sábados, domingos y festivos compensados como consecuencia de los nuevos niveles de vacaciones de este Convenio, las Navieras deberán comparar las vivientes vacaciones de la OTMM con las que según este Convenio correspondan en cada caso.

A efectos económicos del cómputo de las vacaciones y para el cálculo de las mismas, se compensan los correspondientes sábados, domingos y festivos, no duplicándose, por tanto, la percepción por las horas compensadas. La comparación a estos efectos se hará entre las vacaciones realmente vigentes durante 1977 y las establecidas en los artículos 6.º y 7.º de este Convenio.

Una vez efectuada esta compensación, queda ejercida en su parte correspondiente la opción del artículo 154 y complementarios de la OTMM.

Las vacaciones de este Convenio General tienen el carácter de totales por todos los conceptos, sin perjuicio de las condiciones más beneficiosas existentes, no devengándose a partir de la entrada en vigor de este Convenio vacaciones adicionales por razón de la antigüedad en la Empresa.

Art. 12. *Relevos de personal en vacaciones.*—Empresas y tripulaciones están obligadas al estricto cumplimiento del régimen de vacaciones definido en este Convenio. Admitiendo como límite de flexibilidad el regulado a continuación:

1. Las Empresas podrán efectuar los relevos del personal que haya de disfrutar sus vacaciones en la forma siguiente:

A) Buques con cincuenta días y más de vacaciones por cinco meses de servicio a la Empresa:

Desde un mes anterior a aquel en que le corresponda el devengo de las mismas (cuarto mes) hasta un mes después de dicho plazo del devengo (sexto mes).

B) Buques con menos de cincuenta días de vacaciones por cinco meses de servicio a la Empresa:

Desde quince días antes del momento en que le corresponda el devengo de las mismas (cuatro meses y medio) hasta quince días después de dicho plazo del devengo (cinco meses y medio).

2. Asimismo, las Empresas podrán proceder al embarque de sus tripulantes antes de la fecha término de sus vacaciones, quedando los días no disfrutados a favor del tripulante para su disfrute, acumulándolos necesariamente al siguiente periodo de vacaciones en la siguiente forma:

A) Buques con cincuenta días y más de vacaciones:

Con doce días de antelación al fin del periodo de vacaciones.

B) Buques con menos de cincuenta días de vacaciones:

Con cinco días de antelación al fin del periodo de vacaciones.

Art. 13. *Exclusiones al régimen de vacaciones.*—Queda excluido de la aplicación del régimen de vacaciones del Convenio el personal de inspección en todas sus categorías.

Art. 14. *Incrementos salariales.*—Las Empresas Navieras sujetas al presente Convenio, incrementarán en un 20 por 100 para el año 1978 su "masa salarial" correspondiente a 1977, según lo establecido en el Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, sobre política

salarial y empleo, no superando los criterios de referencia para el crecimiento de la "masa salarial" previstos en el indicado Real Decreto-ley.

Para definir el aumento salarial se deducirá del citado 20 por 100 el incremento de la "masa salarial", que suponga el aumento de vacaciones estrictas para el año 1978, es decir, prescindiendo del aumento resultante por la compensación de sábados, domingos y festivos y atendiendo siempre a los criterios de homogeneidad señalados en el párrafo 3 del artículo 2 del Real Decreto-ley antes citado.

El aumento salarial así resultante en cada Empresa se distribuirá en 1978 en un 50 por 100 linealmente y el otro 50 por 100 proporcionalmente.

Art. 15. *Salario mínimo anual garantizado por todos los conceptos.*—Se considera que el salario mínimo anual garantizado, por todos los conceptos retributivos, en jornada normal de trabajo, para los tripulantes mayores de dieciocho años (quinta categoría de subalternos), es de 400.000 pesetas brutas en buques de 800 TRB o menos, y de 420.000 pesetas brutas en los buques de más de 800 TRB, distribuidas en 12 mensualidades y dos extraordinarias, todas ellas de igual cuantía, de 28.571 y 30.000 pesetas, respectivamente.

Aquellas Navieras que, como consecuencia de la aplicación del Real Decreto-ley 43/1977, sobre Política Salarial y Empleo y de todas las condiciones pactadas en este Convenio, no puedan alcanzar dicha cifra, podrán completar las retribuciones de su personal con sus restantes conceptos retributivos hasta la referida cantidad. Todo ello dentro de la limitación del 20 por 100 previsto en el citado Real Decreto-ley y en las condiciones de homogeneidad que en el mismo se señalan. Estas Empresas quedan incorporadas al presente Convenio, sea cual sea su tabla salarial.

Art. 16. *Jornada.*—En cuanto al régimen de jornada en la mar, se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 2279/1976, de 16 de diciembre, regulador, con carácter transitorio, de la materia.

Art. 17. *Aplicación de la OTMM.*—En todo lo no previsto en este Convenio seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en cada una de las empresas, remitiéndose para lo no establecido en las mismas a la OTMM, así como al conjunto de disposiciones legales vigentes, que configuran las relaciones laborales del país.

Art. 18. *Comisión Paritaria.*—Para interpretar y vigilar la aplicación del presente Convenio General se crea una Comisión Paritaria de diez miembros, compuesta por cinco miembros elegidos por y entre los componentes de cada una de las dos Comisiones Deliberadoras que han negociado este Convenio.

Las partes convienen en someter a esta Comisión cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse del Convenio, la cual emitirá, en el plazo más breve posible, informe propuesta, siendo este trámite de carácter previo, antes de acudir a la Autoridad o Jurisdicción competente.

Cláusula adicional

Se constituye una Comisión de Estudio, con el fin de revisar y actualizar la normativa laboral actualmente vigente para la Marina Mercante, y proponer cuantas modificaciones de la misma considere oportunas, debiendo formular sus propuestas antes de la finalización del presente Convenio.

Se dará preferencia al estudio de los siguientes temas: antigüedad, viajes, dietas, seguro voluntario de vida, trabajos sucios y peligrosos, jornadas, horas extras y periodo de prueba.

La Comisión arbitrará su régimen en funcionamiento y estará integrada por cinco representantes de las Empresas y cinco de los trabajadores de la flota.

COMPRAMOS BARCOS DE PESCA DE ARTESANIA

MAREAS, S. A. Alcalá, 116, 4º izquierda.
MADRID-9. Teléfonos 276 59 58 y 226 80 34

NUEVA TABLA DE SALARIOS PARA LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

MADRID (Redacción).—Por una Orden del Ministerio de Trabajo, publicada en el "Boletín Oficial del Estado", el 31 de marzo, se aprueba la nueva tabla de salarios base-hora para los estibadores portuarios y se dispone el incremento de las tarifas de incentivos.

Tal disposición expresa que dicho Ministerio, en uso de sus atribuciones, tiene a bien disponer:

1.º Aprobar el adjunto anexo II, tabla de salarios base-hora, de la Ordenanza de Trabajo de Estibadores Portuarios de 29 de marzo de 1974, que sustituye al vigente anexo de igual número de dicha Ordenanza.

2.º Como consecuencia de tal modificación de los salarios base-hora, las tarifas de incentivos en vigor en 1 de abril de 1977 se incrementarán en un 20 por ciento, porcentaje que igualmente será aplicable a todos los jornales cuya cuantía fuera superior en un 25 por 100 a los de la tabla salarial vigente hasta la entrada en vigor de la presente Orden, y, respecto a las tarifas establecidas con posterioridad a aquella fecha, quedan incrementadas en la parte que corresponda por el tiempo transcurrido desde que entraron en vigor.

3.º La presente Orden se insertará en el "Boletín Oficial del Estado" y entrará en vigor a partir de 1 de abril del año en curso 1978.

ANEXO II

Capataces generales	202
Capataces de Operaciones	177
Encargado de Servicios Auxiliares	152
Oficiales	138
Especialistas	126
Asistentes	126
Encargados de Guardería	126
Guardería	106

FLETES: PORVENIR INCIERTO

MADRID.—Ninguna novedad apreciable a destacar de la información reciente recibida de todo el mundo respecto a tipos de flete vigentes en distintos tráficos, lo mismo para buques convencionales que para petroleros, según informó la Sociedad Marítima Internacional.

Algunas operaciones de fletamiento "por tiempo" por cuenta de operadores chinos dieron cierta animación al sector, pero los fletes (o alquileres) contratados tampoco ofrecen interés, ya que no se apartan de lo que viene siendo normal, esto es: alrededor de 2.550 dólares diarios para un buque de 11.700 toneladas de peso muerto de 2.900 dólares a otros de 15.100 toneladas y 4.350 dólares a otro modernísimo, de 33.000 toneladas. Promedio: 5,40 dólares por tonelada peso muerto y mes.

Mientras tanto, algunos "tanques" de gran tonelaje (alrededor de 250.000 toneladas) se vienen fijando desde el Golfo Pérsico a diversas zonas de Europa Occidental a "worldscale" 20 o ligeramente por debajo de esta cifra, mientras uno de tamaño extraordinario (340.000 toneladas) consiguió solo "WS" 17,3/8 y otro con carga parcial de 170.000 toneladas para Italia, "WS" 21,5.

El tráfico desde Norteamérica continúa poco activo, a pesar de que se empiezan a contratar buques desde los grandes lagos, cuya apertura parece ya próxima. Un buque de 25.000 toneladas, cargando la mitad (aproximadamente) en los lagos y completando en el río San Lorenzo, destino Amberes-Hamburgo, se fletó a 14,65 y 7,65 dólares, respectivamente, para las porciones a cargar dentro o fuera del "Seaway". Otro buque de similar tamaño para el mar Negro obtuvo, respectivamente, 18,50 y 11,50 dólares. En definitiva, poca variación respecto a la campaña anterior. También hubo algún movimiento de grano desde el río de la Plata al continente europeo, fijándose varios buques de alrededor de 20.000 toneladas a un promedio de 16 dólares por tonelada, con 2.000-2.000 toneladas diarias carga/descarga desde Estados Unidos.

Del Golfo a Tarragona se pagaron 7 dólares por tonelada para 33.000 toneladas de trigo a cargar en la segunda mitad de marzo. ■

Tras la distribución de las licencias

COMIENZA LA CAMPAÑA DE LA ANCHOA EN EL CANTÁBRICO

BILBAO (Enviado especial).—Para regular la costera de la anchoa, que se iniciaba al día siguiente, se han reunido en asamblea hoy, 2 de abril, en Bilbao más de doscientos armadores y los presidentes de las federaciones de Cofradías del Cantábrico.

Al comienzo de la reunión, el secretario de la Comisión Interfederativa del Cantábrico, don Paulino San Emeterio, dio cuenta de las gestiones que, en representación de la asamblea, se habían desarrollado, días anteriores, en Madrid, entrevistándose con el ministro de Transportes y Comunicaciones, señor Sánchez Terán, y con el Instituto Social de la Marina.

POSSIBLES INDEMNIZACIONES

El señor San Emeterio explicó que en la reunión con el ministro, y el director general de Pesca, éste les informó de los progresos logrados por la delegación española en Bruselas y las gestiones que se siguen realizando en orden a conseguir las peticiones de justicia de los pescadores de bajura del Cantábrico ante la Comunidad Económica Europea. Informó también de que el señor Sánchez Terán recogió las cuestiones planteadas por la representación de la asamblea relativas a apoyos asistenciales en el supuesto de que se produjeran problemas socioeconómicos. Concretamente, en este sentido, se especificó que el Ministerio apoyaría la necesidad de la ayuda por parte del Gobierno en caso de apresamientos y multas, y, sobre todo, si se diese dificultades hasta el punto de que el rendimiento económico de la campaña no adquiriese la rentabilidad adecuada, que se ha fijado, en principio, en la media de la obtenida en los tres últimos años. En tal caso, el Gobierno concedería las indemnizaciones necesarias.

También tomó nota el ministro de las peticiones de tipo coyuntural, sobre la Seguridad Social y otras de carácter estructural en relación con los créditos y la defensa general del sector.

COMO A LOS AGRICULTORES

En relación con el crédito oficial, los pescadores solicitaron del ministro que, como sector básico de la economía, la pesca fuese tratada por el crédito como la agricultura, bajando el interés que ahora está fijado en el 11 por 100 al 7 por 100 (sector agrícola). También en relación con el crédito se estudiará la necesidad de ampliar el tiempo de mora para el sector pesquero.

SEGURIDAD SOCIAL

En cuanto a la reunión en la sede central del Instituto Social de la Marina, se dio cuenta a la Asamblea de las peticiones que se efectuaron, recalando el señor San Emeterio la comprensión y la ayuda que el Instituto Social de la Marina les dispensó, haciéndoles ver de nuevo "que es un eficaz —según sus palabras— instrumento en manos de los trabajadores de la mar".

Ante la imposibilidad de que este Organismo pueda decidir el aplazar el pago de las cuotas de la Seguridad Social al final de la campaña (petición de los pescadores), se quedó en que se buscara una fórmula favorable, que bien podría ser la de pagar mensualmente, con el valor de un 6 por 100 de la pesca conseguida —creando un fondo—, y liquidar al final de la campaña, fórmula que en base a las peculiaridades del sector ofrece el Régimen Especial que gestiona el Instituto Social de la Marina.

Igualmente explicó con optimismo el señor San Emeterio la posibilidad de que el sector pesquero quede exento del impuesto arancelario para el instrumental que los pesqueros han de conseguir necesariamente, en el exterior.

REGULACION DE LA CAMPAÑA

Comenzar a trabajar el lunes día 3 de abril, a las 10 de la mañana, fue el primer acuerdo al



El ministro de Transportes y Comunicaciones y la comisión de pescadores del Cantábrico, durante la reunión que celebraron en Madrid para tratar los principales problemas del sector. (Europa Press.)

- En asamblea, de los armadores y pescadores, quedó regulada la costera.

que se llegó al comenzar a tratar de la campaña de la anchoa para 1978.

Posteriormente se fijó el resto de los acuerdos por los que se va a regular la costera. Se concretaron en los siguientes:

1.º **Cupos:** El tope de capturas, por embarcación y día, se fija en 8.000 kilos, debiendo cualquier embarcación que supere dicho cupo dar el excedente a cualquiera otra que no lo haya alcanzado.

2.º **Salida a la mar:** Se saldrá a la mar (todas las embarcaciones) a las 10 horas de cada lunes.

3.º **Sanciones:** Se sancionará a la embarcación que incumpla estas normas, descontándole de las ventas el importe de la multa que fije la Comisión Interfederativa del Cantábrico.

4.º **Ventas:** La primera venta se efectuará a las 5 de la tarde del lunes, y la última, a las 12 de la noche del viernes.

5.º **Horario de lonjas:** Será de 7 a 13 horas y de 20 a 23 horas.

6.º **Precio mínimo:** Se fija en 25 pesetas kilo el precio mínimo para la venta (para fresco, industrialización, etc.), debiendo vender para harina de pescado todo el producto que no obtenga esa cotización.

OTRAS ESPECIES

Tras estos acuerdos, se reguló también la captura y comercialización de otras especies, acordando los siguientes puntos:

A) **Cupos:** Para el verdel, 10.000 kg.; para la caballa, 12.000 kg.; para el chicharro, sardina y otras especies, cupo libre.

B) **Precios mínimos:** Para el verdel, 12 pesetas kg.; para la caballa, 18 pesetas la grande y 15 pesetas la pequeña; para el chicharro y otras especies (fresco o congelación), 12 pesetas kg.; para la sardina, 12 pesetas kg. El precio mínimo del pescado que se dedique a harina quedó fijado en seis pesetas kilo.

Se acordó, asimismo, que los sábados sólo será posible acudir a la lonja para la venta de merluza y besugo.

Finalizó la asamblea tras ser informada, por la Comisión Interfederativa, de que estarán representados en las conversaciones que el día 3 de abril se iniciaban en Portugal para la renovación del acuerdo pesquero con ese país, que finaliza el día 15 de dicho mes. A la reunión asistieron el secretario, señor San Emeterio, y el presidente de la Cofradía de Pescadores de Bermeo, don Antón Garay. ■ MAURO RODRIGUEZ.

Los armadores del Cantábrico las consideran injustas

LA C.E.E. IMPONE CONDICIONES A LA CONCESSION DE LICENCIAS

MADRID (Redacción).—Tras numerosas vicisitudes la costera de la anchoa en el Cantábrico ha podido iniciarse, si bien las condiciones impuestas a nuestra flota por el Mercado Común no han dejado de ser consideradas por nuestros pescadores como de muy injustas.

La costera ha podido dar comienzo tras

la última reunión celebrada en Bruselas (en Bilbao y Madrid hubo antes sendas reuniones, entre armadores y la Administración) por nuestros representantes diplomáticos, el director general de Pesca y representantes de los armadores con la Comisión de Pesca de las Comunidades Europeas.

(Pasa a la pág. siguiente)

LA C.E.E. IMPONE CONDICIONES A LA CONCESSION DE LICENCIAS

(Viene de la pág. anterior)

LICENCIA A TRES

La Comunidad Económica Europea ha concedido licencias para las 353 embarcaciones españolas que se dedican a la captura de la anchoa en sus aguas. Aunque con las siguientes condiciones:

1.ª Solamente podrán hallarse, simultáneamente, en aguas de la Comunidad ciento cuarenta embarcaciones.

2.ª La licencia será expedida a nombre de tres, o dos embarcaciones, según el caso, pudiéndola usar, indistintamente, cada unidad de trabajo.

3.ª La distribución de licencias se ha llevado a cabo en proporción al número de embarcaciones, teniendo en cuenta que la correspondencia es de 0,39 por embarcación.

4.ª Las embarcaciones que no lleven a bordo la licencia, no pueden entrar en aguas comunitarias.

5.ª El TAC (tope autorizado de captura) que podrá capturarse en aguas de la Comunidad y hasta el 31 de mayo próximo ha sido fijado en 17.000 toneladas, con destino a industrialización y consumo de boca.

6.ª El TAC que podrá capturarse para la pesca de cebo vivo ha sido fijado en 3.000 toneladas.

UN TIRA Y AFLOJA

La dirección general de Pesca de la Comisión de Comunidades Europeas, en nota verbal de 20 de febrero pasado, informó a nuestra misión ante la CEE respecto a las medidas interinas acordadas para la práctica de la pesca en sus aguas, y que eran, entre otras, las siguientes para las embarcaciones de bajura:

a) Establecimiento de un TAC (tope autorizado de captura) de 17.000 toneladas de anchoa.

b) Asignación de 140 licencias para otras tantas embarcaciones y con destino a la captura de aquella especie.

c) Asignación de 60 licencias para otras tantas embarcaciones que no excedan de 50 TRB, y para la práctica de la pesca con caña, sin poder llevar a bordo otros elementos de pesca, señalándose que el número máximo de barcos que podrán ejercer simultáneamente la captura de la merluza, y en la zona para la que ha sido obtenida la licencia, no podrá ser superior a 60.

d) Determinación de que tales medidas interinas entrarán en vigor a partir del día 21 de febrero del año actual, y por un periodo que finalizará el 31 de mayo próximo.

e) Invitación a nuestra misión para la inmediata solicitud de las licencias asignadas.

Con respecto a lo que antecede, los representantes de las Cofradías de Pescadores de las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya, Cantabria, Asturias y Lugo, reunidos

en pleno, acordaron, por unanimidad, ratificar sus reiteradas decisiones de no aceptar el régimen de licencias a que se ven sometidas sus embarcaciones, por estimar:

1. Que dada la singularidad de la pesquería de la anchoa, especie eminentemente migratoria, hace imposible la rotación de 140 licencias sobre un total de 359 unidades.

2. Porque la rotación no reporta beneficio alguno a la pesca, ya que ésta se dispersa y se reagrupa con irregularidad de movimientos.

3. Porque tratándose de una pesquería estacional y de una duración máxima de tres meses, es inviable lo que la CEE pretende y,

4. Porque nuestras embarcaciones no tienen alternativa posible en orden a poder acudir a otros caladeros para la pesca de tal especie, lo que obligaría a casi dos tercios de la flota a un amarre forzoso con gravísimo quebranto socio-económico.

Lo que precede, en cuanto se refiere a la pesca de la anchoa y a sus embarcaciones.

En relación a las que se dedican a la pesca del pincho, caña, etcétera, acordaron solicitar:

a) Un número superior a las 60 licen-

cias asignadas, por cuanto que el total de barcos que, en épocas comprendidas entre noviembre y marzo, se dedican a la captura de peces demersales, asciende a 125, independientemente de los 61 del puerto de Fuenterrabía, y para los que, al parecer, serán asignadas las 60 licencias referidas.

A LA ESPERA

Aun cuando la reunión de Bruselas no ha servido para variar, conforme a la demanda de la Administración española y los armadores, las condiciones de la CEE para la costera de la anchoa (éstas deberán ser estudiadas por el Consejo de Ministros, de la Comunidad, y a ello no se podía ya esperar), la misión que allí se desplazó no vino del todo pesimista, pues creyeron notar en sus interlocutores un mayor conocimiento de la realidad del problema presentado a la flota española, y de la necesidad de tener en mayor consideración los derechos históricos que tienen, indudablemente, nuestros pescadores. Es de esperar que esto se note en las condiciones que el MCE imponga para las capturas de otras especies, y también, lógicamente, para la próxima campaña del bocarte. ■

CALVO-SOTELO TRATO DE LA PESCA EN BRUSELAS

MADRID (Redacción).—Dentro de los contactos mantenidos por el ministro español para las Relaciones con el Mercado Común, don Leopoldo Calvo-Sotelo, la pesca ha tenido un tratamiento preferente.

Concretamente el tema lo abordó, el señor Calvo-Sotelo con Wilhelm Haferkamp, vicepresidente de la Comisión Pesquera Comunitaria, al cual le explicó el ministro español que este tema debe "llevarse por caminos de entendimiento y distensión para evitar posibles incidentes".

Su interlocutor dijo que entendía la postura española, y pidió, igualmente, una actitud comprensiva de la postura comunitaria. ■

SOLICITUD DE AMPLIACION DE CUPOS DE BACALAO

OTTAWA.—España ha solicitado se amplie su cupo de pesca de bacalao en la zona pesquera de 200 millas, de la costa Este de Canadá, debido a que su cupo ha sido reducido drásticamente y tiene una acuciante necesidad de este pescado, informó la agencia Associated Press.

Canadá consideraría esta petición de ampliar el cupo de 2.000 toneladas métricas a 3.000 si España, a su vez, aumentara el acceso a su mercado de las exportaciones pesqueras canadienses. ■

Madrid

LOS YUGOSLAVOS PIDEN LIBRE ACCESO DE SUS BUQUES EN PUERTOS ESPAÑOLES

MADRID.—En las conversaciones entre armadores yugoslavos y españoles, ante la solicitud yugoslava de libre acceso de los buques de esta nacionalidad a las cargas de importación y exportación de nuestro país, los armadores españoles respondieron que esta libertad tendría que ser reciproca en puertos yugoslavos para buques españoles. Y dado que en Yugoslavia, por su régimen político, las cargas, tanto de importación o exportación, están controladas por organismos oficiales o semioficiales que dejan poca opción a las compañías que no sean yugoslavas, no parece que la libertad pedida por los yugoslavos tenga correspondencia con la que disfrutan los armadores españoles en Yugoslavia.

Sobre estos extremos, Anave ha elevado información suficiente a la Dirección General de Navegación, refiriéndose también al proyecto de acuerdo entre Rusia y España sobre navegación marítima preparado por la URSS, y que puede suponer una situación semejante, en perjuicio de nuestros buques mercantes. ■

DISTRIBUCION DE LAS LICENCIAS

Puerto	Barcos	Licencias para	
		Tres barcos	Dos barcos
Fuenterrabía	27	5	6
Pasajes de San Juan	4	—	2
Pasajes de San Pedro	3	1	—
San Sebastián	13	3	2
Orio	26	6	4
Guetaria	28	6	5
Motrico	12	2	3
Ondárroa	28	6	5
Lequeitio y Echanove	16	4	2
Bermeo	74	14	16
Santurce	9	3	—
Castro Urdiales	9	1	3
Laredo	11	3	1
Colindres	19	3	5
Santona	26	6	4
Santander	10	2	2
San Vicente	11	3	1
Lastres	2	—	1
Cudillero	5	1	1
Avilés y Llanes	8	2	1
Burela	2	—	1
Cillero	5	1	1
Fez	5	1	1

RESUMEN

GUIPUZCOA: 113 embarcaciones.

LICENCIAS CONCEDIDAS: 23 de 3 barcos y 22 de 2 barcos. TOTAL: 45.

VIZCAYA: 127 embarcaciones.

LICENCIAS CONCEDIDAS: 27 de 3 barcos y 23 de 2 barcos. TOTAL: 50.

CANTABRIA: 86 embarcaciones.

LICENCIAS CONCEDIDAS: 18 de 3 barcos y 16 de 2 barcos. TOTAL: 34.

ASTURIAS: 15 embarcaciones.

LICENCIAS CONCEDIDAS: 3 de 3 barcos y 3 de 2 barcos. TOTAL: 6.

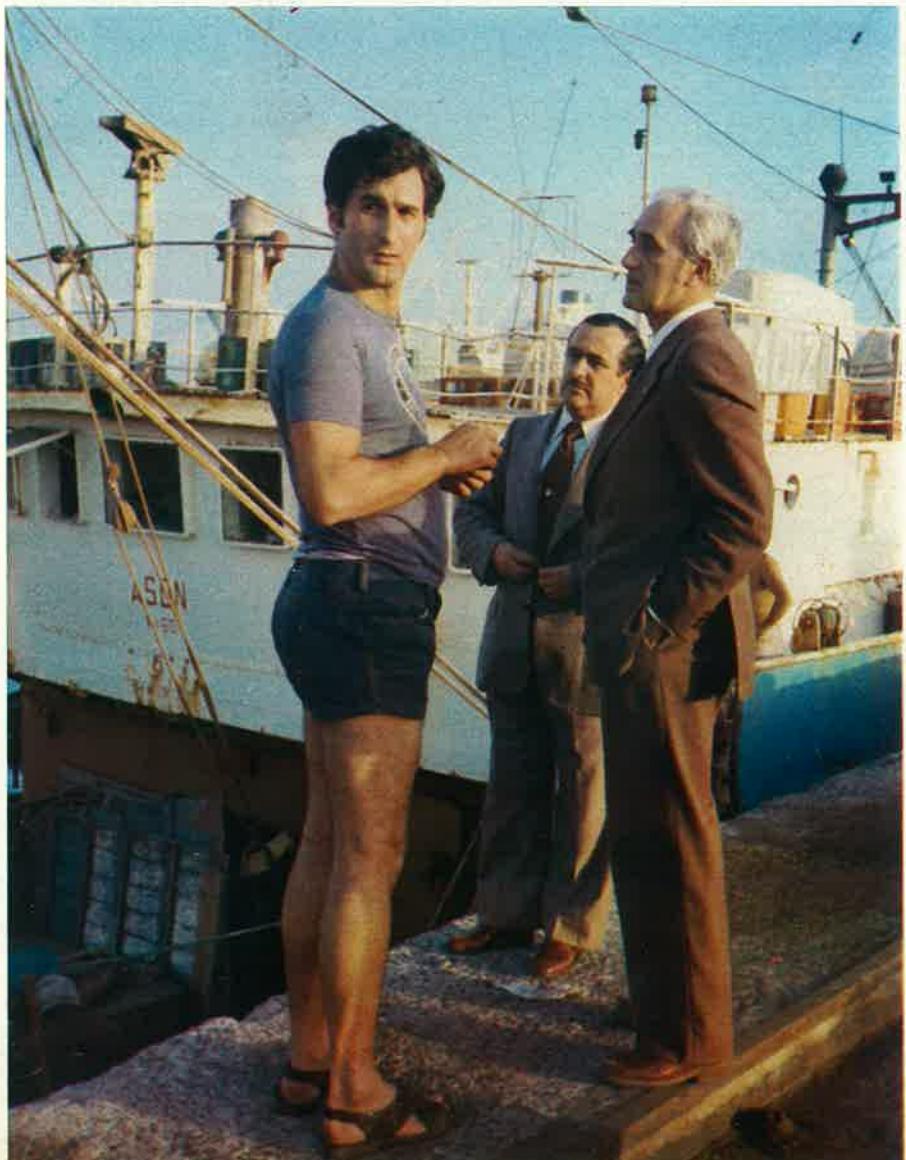
LUGO: 12 embarcaciones.

LICENCIAS CONCEDIDAS: 2 de 3 barcos y 3 de 2 barcos. TOTAL: 5.



EL PRESIDENTE DEL I.S.M. VISITA DAKAR

El presidente del Instituto Social de la Marina, acompañado por el jefe del Servicio de Asistencia Sanitaria, a bordo y en el extranjero, ha efectuado una visita al puerto de Dakar, desde el día 10 al 13 de marzo pasado, para ponerse en contacto con los trabajadores del mar que faenan por aguas del Senegal y conocer directamente los problemas de carácter sanitario y asistencial del colectivo de nuestro sector marítimo-pesquero de aquella zona. A estos fines, el presidente del Instituto Social de la Marina ha realizado una visita al centro sanitario donde reciben asistencia sanitaria los trabajadores del mar, manteniendo, asimismo, entrevistas con las tripulaciones de los buques españoles surtidos en aquel puerto y con el embajador de España en Senegal, con objeto de estudiar las posibilidades de establecer en el ya referido puerto un centro de carácter asistencial.





Realizaciones del Instituto Social de la Marina en la costa

POLICLINICA Y DELEGACION, EN BILBAO

JUNTO a estas líneas, una vista de conjunto y detalles de la Delegación Provincial y Policlínica que el Instituto Social de la Marina ha construido en Bilbao, y que ya se encuentra en funcionamiento.

La Policlínica es un centro que presta asistencia sanitaria en régimen abierto, en coordinación con el régimen general de la Seguridad Social. Está dotada de las siguientes unidades: Medicina general, pediatría, odontología, Medicina interna, neurología y psiquiatría (con departamento de electroencefalografía), toxicología y ginecología, especialidades médico-quirúrgicas, radiodiagnóstico y análisis clínicos. Cuenta también con servicio de tratamiento, zona de internamiento transitorio, servicio médico de urgencia, bar-cafetería y salón de actos, además de los servicios comunes y complementarios propios de este tipo de centros.

CASAS DEL MAR

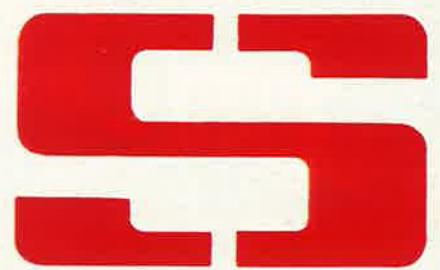
Otras realizaciones del ISM, que se suman a las que, durante muchos meses, habíamos venido publicando, son, en las fotos de la izquierda (de arriba abajo):

- Casa del Mar de Puerto de Vega.
- Casa del Mar de Corralejo.
- Casa del Mar de San Carlos de la Rápita.

Abajo, otro detalle de la Policlínica de Bilbao, con la iglesia de Begoña al fondo. ■







SAGEMA

Sociedad Anónima de Grupos Electrógenos y Maquinaria

DISTRIBUCION Y EXPORTACION DE GRUPOS ELECTROGENOS

VMS

R

Una empresa que se pone a su servicio para resolver todas sus necesidades de energía de la forma más rápida y eficaz, garantizándole, además, el asesoramiento por un completo equipo de profesionales que le presentarán siempre la solución que más le convenga.

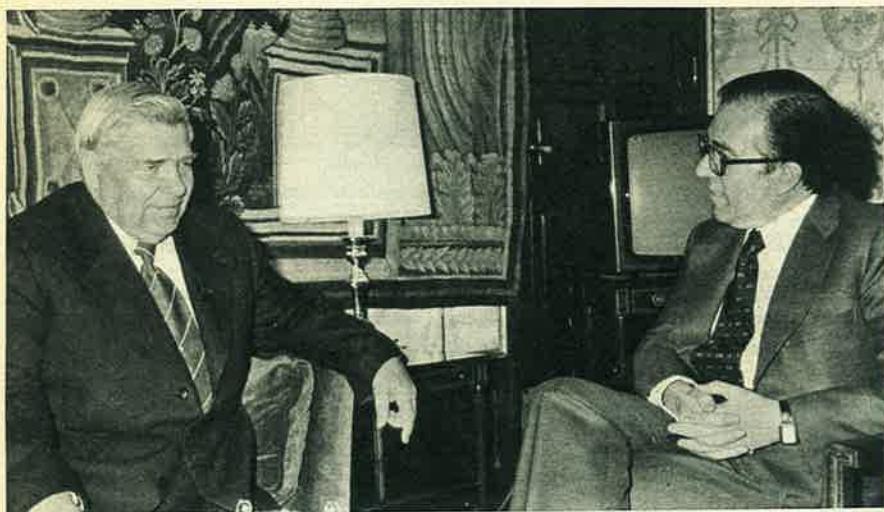
Los GRUPOS ELECTROGENOS VMS de 5 a 1.000 KVA, fijos, móviles, automáticos y de continuidad, responden en cualquier circunstancia garantizando siempre el mayor rendimiento y seguridad.



SAGEMA.- Jorge Juan, 68 - 5⁰.- Telfs. 2 76 04 41 - 2 76 02 87.- Ap. 1.239.- MADRID 9

SAGEMA.- Doctor Juan Soler, 1 - 3 .- Telf. 3 79 62 21.- PRAT DE LLOBREGAT (BARCELONA)

SAGEMA.- Ramón y Cajal, 1 Edificio Sevilla - 1. Planta Baja, núm. 16.- Telf 64 40 66 - Pref. 954 SEVILLA 5



En el transcurso de su visita oficial a Madrid, el ministro ruso de Pesquerías, Alexei Ishkov, se entrevistó con el ministro español de Asuntos Exteriores, en el palacio de Santa Cruz. (Telefoto: EUROPA PRESS.)

El ministro ruso de Pesquerías visita España

LA FLOTA ESPAÑOLA PODRÍA PESCAR EN EL MAR DE BARING

MADRID.—El dia 8 de marzo último, Alexander Iskhov, ministro de Pesquerías de la URSS, regresó a Moscú, dando por terminada su estancia en España (Madrid e islas Canarias), a la que fue invitado por el ministro de Transportes y Comunicaciones.

Las perspectivas de intercambios en materia de pesca y construcción naval son bastante positivas.

¿ACUERDO PESQUERO?

Durante sus conversaciones en Madrid con el ministro español de Transportes y Comunicaciones, señor Sánchez Terán, se abordaron diversos temas de cooperación bilateral, en particular los relativos a la pesca y transporte marítimo, dedicando especial atención a la empresa mixta Sovispan, y al desarrollo de sus actividades tanto en los países africanos, como en sus instalaciones de Las Palmas.

En el marco de la cooperación pesquera, se abordó la posibilidad de que la flota española pudiera faenar en el mar de Baring, especialmente rico en bacalao, así como del desarrollo de la investigación científica. A nivel técnico, se prosiguió el iniciado estudio de un posible acuerdo pesquero, si bien no se ha llegado a ninguna conclusión en espera de que el Gobierno español haga entrar en vigor la Ley de ampliación a 200 millas de sus aguas jurisdiccionales, recientemente aprobada por las Cortes.

BARCOS ESPAÑOLES

También el ministro de Pesquerías de la URSS se entrevistó con el titular de la cartera de Comercio y Turismo, José Antonio García Díez. ■

El objeto de la visita se centraba principalmente en la posible adquisición por parte de los rusos en España de algunas unidades de pesca, entre las que los planes soviéticos tienen previstas para un futuro próximo cien nuevas unidades.

Según fuentes del propio Ministerio, se asegura que estas negociaciones van por buen camino.

En relación con este tema, hay que recordar que en el mes de febrero una misión soviética de los Ministerios de Comercio y Pesquerías manifestó su intención de contratar diez buques camarones, encargo que realizará al parecer Astilleros Santo Domingo, de Vigo. También la empresa hispano-soviética Sovispan ha adquirido varias unidades.

Se sucederán nuevas misiones comerciales soviéticas durante el presente año, lo que puede abrir unas nuevas perspectivas a la industria naval.

En relación con este tema, también se ha tratado de la reparación de barcos rusos en astilleros de las islas Canarias. Actualmente, se realizan entre doscientas y trescientas reparaciones, cifra que a partir de ahora puede incrementarse.

PETROLEO A CAMBIO DE BARCOS

Es sabido que España adquiere petróleo de la Unión Soviética en un montante aproximado de ocho millones de toneladas. Esta cifra, que podría incrementarse en la línea de diversificación de proveedores, comienza a ser significativa, por lo que el tema ha sido planteado en la entrevista entre el ministro Iskhov y J. A. García Díez. ■

En la nueva estructura del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

CREADA LA SUBSECRETARIA DE PESCA Y MARINA MERCANTE

MADRID (Redacción).—En el "Boletín Oficial del Estado" del pasado dia 3 de abril, aparece publicado el Real Decreto, aprobado en reciente Consejo de Ministros, por el que determina la estructura orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En su apartado sexto hace referencia a la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante. Su articulado dice textualmente lo siguiente:

Artículo ocho.—Uno. Corresponde a la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante el ejercicio de las funciones administrativas relativas a la ordenación del transporte marítimo y de la flota mercante pesquera, la protección del medio marítimo y la gestión y tutela de los bienes del dominio público marítimo, la seguridad de la vida en el mar, el salvamento y la ordenación de las actividades pesqueras marítimas.

Dos. De la Subsecretaría dependen la Dirección General de Transportes Marítimos y la Dirección General de Pesca.

Dependerán asimismo del subsecretario la Inspección General de Buques, la Inspección de Enseñanzas, la Secretaría General, la Subdirección General de Ordenación Marítima y Comunicaciones y la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación.

Tres. La Inspección General de Buques, con nivel orgánico de Subdirección General, realiza el estudio técnico y autorización de los proyectos de construcción, modificación y reparación de buques mercantes y de pesca, valoraciones, informes de los expedientes de crédito naval y pesquero, inspección de la construcción, arqueo y líneas de máxima carga.

Cuatro. De la Inspección de Enseñanzas, con nivel orgánico de Subdirección General, dependerán las Escuelas Superiores Náuticas y Náutico Pesqueras.

Cinco. La Secretaría General, con nivel orgánico de Subdirección General, ejerce las funciones de régimen interior de la Subsecretaría, en relación con los órganos centrales del Departamento.

Seis. La Subdirección General de Ordenación Marítima y Comunicaciones realiza las funciones correspondientes a la ordenación del tráfico, de la marina deportiva y el registro de la flota mercante y pesquera.

De esta Subdirección depende el Servicio de Comunicaciones.

Siete. La Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación ejerce las competencias relativas a la seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, salvamento, el control y evitación de la contaminación del mar y organiza el sistema de lucha contra los derrames y vertidos en el mar.

Dependerá de esta Subdirección el Servicio de Seguridad Marítima.

Ocho. El actual Fondo Económico de Practicajes conservará su naturaleza de organismo autónomo y sus actuales competencias y pasará a denominarse Fondo para Estudios Marítimos y de Formación Profesional.

Nueve. Del subsecretario dependerá el Instituto Español de Oceanografía.

Artículo nueve.—Uno. La Dirección General de Transportes Marítimos ejerce las funciones de ordenación del transporte marítimo y la relación con las empresas del sector.

Dos. De la Dirección General dependerán la Subdirección General de Planificación del Transporte Marítimo y la Subdirección General de Operaciones.

Tres. La Subdirección General de Planificación del Transporte Marítimo realiza los estudios de tráficos y mercados y relaciones con organismos internacionales.

Depende de la Subdirección el Servicio de Economía y Planificación.

Cuatro. La Subdirección General de Operaciones lleva la relación con las empresas del sector, controla el movimiento de cargas y otorga las concesiones y autorizaciones pertinentes.

Depende de la Subdirección el Servicio de Control de Explotación.

Artículo diez.—Uno. La Dirección General de Pesca Marítima desarrollará funciones de fomento, control y regulación de las actividades relacionadas con la pesca marítima.

Dos. De la Dirección General dependerán las Subdirecciones Generales de Pesca y Cultivos Marinos, de Economía y Planificación y de Relaciones Pesqueras Internacionales.

Tres. La Subdirección General de Pesca y Cultivos Marinos ejercerá las funciones relativas al estudio de la explotación y regulación de la pesca, cultivos marinos y de planes pesqueros, marisqueros y piscícolas.

De esta Subdirección depende el Servicio de Pesquerías de Litoral.

Cuatro. La Subdirección General de Economía y Planificación Pesquera realiza el estudio de la explotación, reestructuración de la flota pesquera, estudios generales del sector y comercio pesquero.

De esta Subdirección depende el Servicio de Estudios Económicos y Comerciales.

Cinco. A la Subdirección General de Relaciones Pesqueras Internacionales corresponde el estudio de las acciones de cooperación internacional, negociación y relación exterior en materia pesquera, que se canalizarán a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y de acuerdo con éste.

De esta Subdirección dependerá el Servicio de Relaciones Permanentes. ■

PRIMEROS ACUERDOS HISPANO-SOVIETICOS PARA REPARACION DE BUQUES

MADRID.—Aunque ya ha sido firmado un importante contrato para la reparación del remolcador "Huracán"—cuarenta millones de pesetas—y las perspectivas son muy favorables, no pueden darse por concluidas las negociaciones entre las autoridades españolas y soviéticas para la firma de un contrato bilateral, por el que la flota rusa que faena en el Atlántico acudiría regularmente a las instalaciones de Asticán, sociedad mayoritariamente del Instituto Nacional de Industria, de Las Palmas de Gran Canaria.

Recientemente, una delegación de Asticán ha visitado la Unión Soviética, pocos días después de que el presidente del INI mantuviera importantes conversaciones en Moscú, que culminaron con la firma de un acuerdo de cooperación tecnológica. Paralelamente, han visitado el archipiélago el viceministro de Marina Mercante de la URSS y el titular de Pesca. Estos contactos se espera fructifiquen en un breve plazo en la firma de un nuevo contrato para la reparación de seis unidades de "Superatlantic", por un importe aproximado de diez millones cada uni-

dad. Por otra parte, la misma misión de la empresa española negocia en Bulgaria un contrato de reparación de doce unidades, que se estima puede fructificar en los próximos días.

Según fuentes del sector, el paso más importante ha sido ya dado, con la apertura en Las Palmas de una delegación del Registro Ruso (encargado de inspección y clasificación de la flota), lo que permitirá una negociación más directa para que las instalaciones de Asticán puedan ser utilizadas prioritariamente por la flota rusa con base en el archipiélago. ■



DON GERARDO HARGUINDEY, SUBSECRETARIO DE TRABAJO

MADRID.—El Consejo de Ministros celebrado el pasado 22 de marzo designó subsecretario de Trabajo a don Gerardo Harguindegay Banet. El señor Harguindegay es funcionario del cuerpo técnico del Instituto Social de la Marina, en cuyo organismo ocupaba el cargo de vicesecretario general, y senador por Lugo. El acto de toma de posesión tuvo lugar el día 27 en el Ministerio de Trabajo.

El ministro de Trabajo, don Rafael Calvo Ortega, dio posesión de sus cargos al nuevo subsecretario del Departamento, don Gerardo Harguindegay Banet, que sustituye a don Jerónimo Arozamena, y al director general del Instituto de Emigración, don José A. Escudero López, en sustitución de don Francisco A. de Condomines.

Al acto, celebrado en la sala de Juntas del Ministerio, asistieron, con el ministro y los nuevos cargos, los directores generales del Departamento, el subsecretario de la Seguridad Social, presidente y secretario general del Instituto Social de la Marina, otros altos cargos y diversas representaciones. El anterior director general del Instituto de Emigración no pudo asistir al acto de toma de posesión por razones familiares que le obligaron a salir de Madrid inesperadamente.

Después de la ceremonia de prestar su juramento los titulares de los mencionados cargos, hablaron, en primer término, el subsecretario saliente, señor Arozamena, el nuevo director general de Emigración y el nuevo subsecretario. Intervino en último término el ministro, señor Calvo Ortega, quien comenzó diciendo que este acto, sencillo y emotivo, tenía también su especial importancia. Hablaba, dijo, no para explicar los motivos del cambio de dos funcionarios

de la casa sobradamente conocidos —la vuelta de Jerónimo Arozamena a la carrera judicial y el nuevo planteamiento de los temas de la emigración, de acuerdo con los pactos de la Moncloa—, sino para decir algo que considera muy importante, al menos para él y, sin duda, también, para todos los demás que colaboran en la tarea de este Ministerio: "Dejan esta casa —dijo— dos funcionarios cuya actuación puede calificarse, sin duda alguna, no sólo de muy eficaz, sino, lo que es más importante, de altamente ejemplar. En ese sentido yo quisiera que este acto quedase como poso del ejemplo que nos han dado los dos compañeros que hoy abandonan esta casa. Y que ese ejemplo, todos nosotros lo tengamos presente todos los días cuando entremos a trabajar en nuestro despacho".

DATOS BIOGRAFICOS

Don Gerardo Harguindegay nació en Lugo el 29 de marzo de 1937. Licenciado en Derecho por la Universidad de Santiago de Compostela. Pertenece al cuerpo directivo del Instituto Social de la Marina. En 1971 fue designado vice-secretario general del organismo, cargo que desempeñaba en la actualidad. Ha fomentado en el Instituto una amplia política de promoción social y profesional del sector marítimo-pesquero. Participó como asesor de la Delegación gubernamental española de la 55 reunión de la OIT. Como miembro de la ponencia de Pesca Marítima del IV Plan de Desarrollo, actuó como director del grupo de trabajo "Aspectos Sociales de la pesca marítima". Perteneció a UCD, es senador por la provincia de Lugo y miembro de diversas Comisiones del Senado.

DON GERARDO HARGUINDEY

Después de catorce años de permanencia en el Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindegay ha sido designado subsecretario de Trabajo. En el Instituto ocupó cargos de relevancia, y en todos ellos dejó patente su gran capacidad de trabajo, amplios conocimientos profesionales, sensibilidad para el estudio de la compleja problemática del sector.

La eficaz labor del señor Harguindegay durante el tiempo en que fue delegado provincial del organismo en Cádiz, le llevó a la dirección de los Servicios Provinciales y luego a la vicesecretaría general del Instituto, cargo que ha ocupado desde 1971 hasta el actual nombramiento. Intervino muy directamente en la reorganización del Instituto, producida a partir de las órdenes de 1971, reguladoras de los servicios centrales y composición, competencia y funciones de los órganos de gobierno del Instituto Social de la Marina, y efectuó, desde la vicesecretaría general, una fructífera tarea, con notable impulso de las Casas del Mar, formación profesional, asistencia sanitaria, centro del organismo en el extranjero, etcétera.

En línea con el sentido propio del Instituto, cuya vida está en la costa, viajó con mucha frecuencia a todos los puertos del litoral y también a Terranova, Angola, Senegal y África del Sur, donde estudió los problemas profesionales y humanos de los trabajadores que faenan en estas aguas y sus necesidades asistenciales.

HOJA DEL MAR felicita a don Gerardo Harguindegay por su nombramiento de subsecretario de Trabajo, en cuyo cargo, estamos segu-

ros, realizará una importante labor, como ha hecho en el Instituto Social de la Marina.

VICTOR MORO

Al propio tiempo nos hacemos eco del nombramiento de don Víctor Moro como subsecretario de Marina Mercante y Pesca. El señor Moro es un viejo conocido de la casa, y para señalar el acierto de su designación sólo bastaría que remitiéramos a nuestros lectores a la colección de HOJA DEL MAR, donde tantas y tantas de sus acciones en favor del sector se recogieron, durante su etapa de director general de Pesca. Don Víctor Moro fue un gran director general de Pesca, y así lo recordaron en su día todos los hombres de la mar y así lo dijimos nosotros cuando le despedímos, el día en que fue relevado del cargo. Retornado ahora en un puesto de superior rango, todos abundamos en la confianza de que el sector marítimo-pesquero se verá altamente beneficiado de su gestión.

Don Víctor Moro sustituye en la Subsecretaría a don Carlos Barreda, el cual ha tenido que afrontar una etapa realmente difícil, a causa de las complejas implicaciones internacionales del sector pesquero español, para lo cual fue un negociador incansable, con una meta irrenunciable de promoción de la actividad, a todos los niveles. Desde aquí, para el señor Barreda, la expresión pública de nuestro reconocimiento a su meritaria tarea. ■

NOMBRAMIENTOS EN EL MINISTERIO Y SEGURIDAD SOCIAL

- MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 10 de marzo se nombraron, en el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, los siguientes altos cargos:
- DON JOSE MANUEL ALMANSA PASTOR, secretario general técnico de Sanidad y Seguridad Social.
- DON JAVIER VIÑES RUEDA, director general de Salud Pública y Sanidad Veterinaria.
- DON GREGORIO GARCIA DIEZ, director general de Prestaciones.
- DON FRANCISCO JAVIER MINONDO SANZ, delegado general del Instituto Nacional de Previsión.



Don José Manuel Almansa.



Don Javier Viñas Rueda.

DATOS BIOGRAFICOS

Don José Manuel Almansa Pastor.—Natural de Málaga, nacido en abril de 1938, catedrático de Derecho del Trabajo, en la actualidad vicedecano de la Facultad de Derecho de Valencia. Autor de varios libros, entre ellos, "Derecho de la Seguridad Social", de numerosos artículos en revistas españolas y extranjeras sobre la misma materia. Perteneció a la Asociación Internacional de Derecho del Trabajo de la Seguridad Social, así como es miembro fundador de la Asociación Iberoamericana de Derecho del Trabajo y de Seguridad Social. Ha sido profesor en la Universidad de Oviedo y en la Autónoma, y secretario general de la Universidad de Valencia.

Don Javier Viñas Rueda.—Nacido en Navarra, de cuarenta y un años de edad, doctor en Medicina, del Cuerpo de Sanidad, en la actualidad, jefe provincial de Sanidad de Navarra. Médico de empresa, profesor de Higiene y Medicina Preventiva en la Universidad de Navarra. Presidente de la Sociedad Española de Higiene Hospitalaria y miembro de la Sociedad Internacional de Higiene Hospitalaria. Ha sido consejero temporal de la Organización Mundial de la Salud y alcalde de Pamplona.

Don Gregorio García Díez.—Natural de Soria, cuarenta y seis años de edad, licenciado en Derecho. Ingresó por oposición en la Inspección Técnica de Trabajo. En la actualidad es secretario general técnico del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social. Ha formado parte de las Comisiones Interministeriales de Reestructuración de la Hullera, de la Industria Textil Algodonera y de la Industria Textil Lanera. Ha sido delegado provincial de Trabajo en las provincias de Huelva y Oviedo. Con posterioridad desempeñó los cargos de subdirector general de Empleo y Promoción Profesional, en el Ministerio de Trabajo, así como director general de Ordenación y Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social.

Don Francisco Javier Minondo Sanz.—Nacido en Pamplona el 26 de julio de 1941, cursó sus estudios de Bachillerato en su ciudad natal, obteniendo la licenciatura de Derecho en la



DE SANIDAD

Universidad de Madrid; en la actualidad es director general de Prestaciones, del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social. En 1966 ingresó por oposición en el Cuerpo Nacional de Inspección del Trabajo. En el año 1970 fue designado delegado provincial del Ministerio de Trabajo en Soria, y en 1973 fue designado para el mis-



Don Gregorio García Díez.

mo cargo en Santa Cruz de Tenerife. Ha sido profesor numerario de la Escuela Social de Canarias y es diplomado en diferentes materias sociales y laborales. En 1976 fue nombrado subdirector general de Asociaciones, en el Ministerio de la Gobernación, pasando, en el año 1977, a ser designado director general de Política Interior. ■



DON IGNACIO MONTAÑO, INTERVENTOR GENERAL

MADRID.—El "Boletín Oficial del Estado" publicó el 9 de marzo el nombramiento de don Ignacio Montaño Jiménez como interventor general de la Seguridad Social. El nombramiento, de indudable importancia, fue acordado por el Gobierno en Consejo de Ministros. El señor Montaño tiene cuarenta y un años, y nació en Alcalá del Río (Sevilla). Su destino actual era el de subdirector general de Administración del Servicio Nacional de Productos Agrarios. Es economista y profesor mercantil. ■

En la toma de posesión de don Víctor Moro, subsecretario de Pesca y Marina Mercante

SANCHEZ TERAN: "SE REGIONALIZARA LA ACTIVIDAD PESQUERA"

MADRID (Redacción).—El pasado día 3 de abril tomó posesión de su cargo de subsecretario de Pesca y Marina Mercante, don Víctor Moro Rodríguez, cuyo nombramiento había tenido lugar en el Consejo de Ministros celebrado el día 30 de marzo.

En el acto, celebrado en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el titular del Departamento, señor Sánchez Terán, pronunció unas importantes palabras en cuanto a los objetivos que se había marcado para su Ministerio, concretándolos en cuanto a la pesca en los siguientes:

En primer lugar señaló la necesidad de concretar la nueva política pesquera, de acuerdo con las claras directrices establecidas en los pactos de la Moncloa.

En lo que se refiere a la política pesquera interna, las líneas maestras son las siguientes:

- a) Estructuración adecuada de los centros de investigación pesquera.
- b) Ordenación en función de los resultados de estos estudios de la pesca de litoral.
- c) Regionalización de la actividad pesquera y marisquería con adecuada representación de las fuerzas sociales en los órganos que se creen.
- d) Establecimiento de una política comercial coherente con las peculiaridades de la producción pesquera.
- e) Consideración especial de los problemas sociales del sector.

En relación con la política exterior pesquera los objetivos son éstos:

- a) Defensa del derecho de acceso a los cañaderos tradicionales y apertura de nuevas posibilidades para la flota, y
- b) Potenciación de empresas pesqueras conjuntas.

DATOS BIOGRAFICOS

Don Víctor Moro Rodríguez es natural de Ribadeo (Lugo), y tiene cincuenta y un años, casado, padre de cuatro hijos. Pertenece por

oposición al Cuerpo Técnico del Banco de España, entidad de la que es jefe también por oposición con el número uno de su promoción. Actualmente es director de la sucursal del Banco de España en Vigo. Titular mercantil, asesor económico-financiero de diversas empresas, con amplia experiencia en temas marítimos y pesqueros. Autor de numerosos trabajos sobre estas especialidades en publicaciones nacionales y extranjeras. Fue director general de Pesca de enero de 1976 hasta abril de 1977. Es diputado de UCD por Pontevedra.

"VAMOS A RENOVAR LA FLOTA DE BAJURA"

VIGO.—"Está en mi ánimo revitalizar el programa de renovación de la flota pesquera de bajura y litoral", ha manifestado Víctor Moro Rodríguez, subsecretario de Pesca y Marina Mercante.

El señor Moro Rodríguez señaló también que otro de sus objetivos era el de desarrollar la investigación científica sobre los recursos de la plataforma continental y paulatinamente adecuar el esfuerzo pesquero a las posibilidades de los rendimientos de los "stocks", propiciando el desarrollo de las artes selectivas, dentro de un programa con bases científicas sólidas a través del Instituto Español de Oceanografía.



Don Víctor Moro.

El nuevo subsecretario de Pesca y Marina Mercante, en sus manifestaciones, se refirió también al tema de la seguridad y salvamento en el mar, destacando que está en marcha un plan de construcciones de embarcaciones, ya anunciado por el equipo del anterior ministro de Transportes y Comunicaciones, y aseguró que espera cumplir los plazos que entonces se señalaron para la entrada en servicio de las embarcaciones prometidas.

También señaló que la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante tendrá ahora mayor contenido y que su ubicación en el Ministerio de Transportes permitirá contar con equipo y medios adecuados para lograr una política naval acorde con la política general del país. ■

ESPAÑA ACEPTE LAS ENMIENDAS DEL CONVENIO DE LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERNACIONAL

MADRID (Redacción).—En el "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 28 de marzo se publicó, por el Departamento de Asuntos Exteriores, el instrumento de aceptación de España de las enmiendas a los artículos 10, 16, 17, 18, 20, 28, 31 y 32 del Convenio relativo a la Organización Consultiva Marítima Internacional, adoptada el 17 de octubre de 1974.

Las enmiendas son las siguientes:

ARTICULO 10. El texto actual queda sustituido por el siguiente:

Todo miembro asociado tendrá los derechos que la presente Convención reconoce a los miembros y las obligaciones que les impone, excepto el derecho de voto y el de poder formar parte del Consejo. Con la limitación que antecede, se entenderá que en la presente Convención la palabra "Miembro" incluye a los miembros asociados, a menos que el contexto indique otra cosa.

ARTICULO 16. El texto actual del párrafo d) queda sustituido por el siguiente:

d) Elegir a los miembros que han de estar representados en el Consejo de conformidad con el artículo 17.

ARTICULO 17. El texto actual queda sustituido por el siguiente:

El Consejo estará integrado por veinticuatro miembros elegidos por la Asamblea.

ARTICULO 18. El texto actual queda sustituido por el siguiente:

En la elección de miembros del Consejo, la Asamblea observará los siguientes criterios:

- a) Seis serán Estados cuyos intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales sean los mayores.
- b) Seis serán otros Estados cuyos intereses en el comercio marítimo internacional sean los mayores.

c) Doce serán Estados no elegidos en virtud de lo dispuesto en los anteriores párrafos a) o b), que tengan intereses especiales en el transporte marítimo o en la navegación y cuya integración en el Consejo garantice la representación de todas las regiones geográficas importantes del mundo.

ARTICULO 20. El texto actual queda sustituido por el siguiente:

a) El Consejo designará a su presidente y establecerá su propio reglamento, salvo que se estipule otra cosa en cualquier disposición de la presente Convención.

b) Dieciséis miembros del Consejo constituirán quórum.

c) El Consejo se reunirá con la frecuencia que sea necesaria para el buen desempeño de sus funciones, por convocatoria de su presidente o a petición de, por lo menos, cuatro de sus miembros, con preaviso de un mes. Se reunirá en el lugar que estime conveniente.

ARTICULO 28. El texto actual queda sustituido por el siguiente:

El Comité de Seguridad Marítima estará integrado por todos los miembros.

ARTICULO 31. El texto actual queda sustituido por el siguiente:

El Comité de Seguridad Marítima se reunirá, por lo menos, una vez al año. Elegirá anualmente su Mesa y establecerá su Reglamento interior.

ARTICULO 32. Este artículo queda suprimido.

Se renumeran como procede los antiguos artículos 33 a 63.

Las presentes enmiendas entran en vigor el 1 de abril de 1978, de conformidad con lo establecido en el artículo 52 del Convenio de la Organización Consultiva Internacional. ■

DURANTE ENERO Y FEBRERO NUESTROS ASTILLEROS SOLO CONTRATARON TRES BUQUES

MADRID.—Durante los dos primeros meses de 1978, los astilleros españoles sólo recibieron tres pedidos en firme compuestos por dos portacontenedores y un Ro-Ro.

Si hace dos meses la desocupación real en número de hombres de los astilleros era del orden del 30 por 100, con las perspectivas actuales representadas por los tres buques citados, éstos significan una entrada, en términos de trabajo por mes, inferior al 15 por 100 de la producción media reciente de los astilleros.

En la actualidad, la mayor parte de los contratos firmados entre armadores y constructores acogidos al concurso de mayo de 1976 siguen a la espera de que puedan materializarse las condiciones de financiación que los hagan viables. A estas alturas de 1978, según Construnaves, se mantienen dos indefiniciones básicas: la de la cuantía de los fondos que podrán aplicarse a su construcción y el tipo de interés de que gozarán, ya que aún permanece en vigor la subida de tres puntos porcentuales que se estableció en 1977; en contra de lo estipulado previamente y de la práctica internacional. ■

El proyecto fue entregado durante la visita del ministro de Transportes a Vigo

NUEVA RED NACIONAL DE SEGURIDAD Y SALVAMENTO

Durante la visita que realizaron a primeros de febrero a Vigo, el ministro de Transportes y Comunicaciones, señor Lladó, y el subsecretario de Marina Mercante, señor Barreda, fue entregado a los medios de difusión locales el proyecto de la nueva Red Nacional de Seguridad y Salvamento del que ofrecemos los datos que consideramos de mayor interés para todos aquellos cuyo medio de vida está relacionado con las costas de Galicia.

Ha sido preocupación constante del ministro de Transportes y Comunicaciones, señor Lladó, así como del subsecretario de la Marina Mercante, señor Barreda, crear una Red Nacional de Seguridad y Salvamento, en la que colaborasen el Ministerio de Defensa con sus Servicios de Rescate tanto Marítimo como Aéreo, el Instituto Social de la Marina y la Cruz Roja del Mar capacitada para actuar con eficacia en los accidentes del mar que pudiesen presentarse, toda vez que los servicios anteriormente existentes alcanzaban un nivel evidentemente precario, contando solamente con algunas pequeñas embarcaciones de la Cruz Roja del Mar.

La primera medida para desarrollar la Red de Seguridad y Salvamento, fue el disponer por Real Decreto 446/75, de 5 de marzo, la creación de la Subdirección General de Seguridad Marítima, de la cual es principal cometido todo aquello relacionado con la seguridad y el Salvamento.

Por Real Decreto 1.472/1977, de 13 de mayo, se autorizó la construcción de 54 lanchas de vigilancia. De estas lanchas están ya contratadas y en periodo de construcción 50, de las cuales, las primeras entrarán en servicio el próximo mes de julio y estará finalizada la construcción de todas ellas en el año 1979. El importe total de estas lanchas asciende a la cifra de 900 millones de pesetas. Aparte de su servicio de vigilancia, colaborarán en el servicio de salvamento.

Por otra parte, por Real Decreto 1.512/1977, de 10 de junio, se autorizó la construcción de 72 embarcaciones de salvamento. De estas embarcaciones están ya contratadas y en periodo de construcción, 10 de ellas, que entrarán en servicio en los últimos meses de este año y en los primeros del próximo. El resto de las embarcaciones se contratarán próximamente para ser entregadas en el transcurso del año 1979. El importe total de estas construcciones asciende a 700 millones de pesetas.

La cobertura de Galicia estará formada por 34 embarcaciones: seis unidades de "todo tiempo" atlántico, 10 unidades rápidas para patrulla y asistencia inmediata y 18 unidades de salvamento de playas. Colaboraran en esta cobertura las lanchas que cubren el Servicio de Vigilancia: dos de vigilancia exterior (LVE), seis de vigilancia costera (LVC) y 10 de vigilancia interior (LVI).

En el terreno de las comunicaciones, dado que todas las estaciones costeras de onda media contaban con equipos anticuados, se están sustituyendo los mismos por modernos equipos instalándolos en nuevos emplazamientos que aseguran una mayor cobertura. La estación de Tarifa ya se encuentra completamente terminada y se espera que dentro del año actual queden instaladas todas las nuevas estaciones.

También se ha comenzado a desarrollar el nuevo Plan previsto para la Red de Estaciones Costeras de VHF que cubrirá prácticamente el 80 por 100 del litoral español. A instancia de la Subsecretaría de Marina Mercante se ha mejorado la cobertura de VHF del archipiélago balear. Como resultado de los estudios efectuados con la CTNE y organismos pertinentes se ha

hecho un nuevo plan de difusión de boletines meteorológicos y avisos a los navegantes. Igualmente se han realizado estudios conjuntos con el Instituto Social de la Marina para determinar el Plan del Servicio Radiomédico en lo que concierne al Centro de Comunicaciones y Plan necesario para facilitar los enlaces con los buques en la mar.

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 estaciones de VHF en Cangas, Finisterre, Santa Eugenia de Ribeira y La Coruña. Se prevé que el Plan quede terminado durante el presente año. ■



EMBARCACIONES DE SALVAMENTO

Antes de que finalice el año 1979, Galicia contará con embarcaciones de salvamento en los puertos señalados en el mapa.

Con un radio de acción estimado en 60 millas (ver los círculos marcados en el mapa). Su servicio cubrirá completamente todo el litoral gallego.

Su coste supera los 255 millones de pesetas

PRIMER BUQUE DE SALVAMENTO ESPAÑOL

Ha sido encargado por una naviera viguesa.

VIGO.—El primer buque de salvamento español realizará las pruebas definitivas con mal tiempo en Finisterre a principios de abril y entrará en servicio en el mes de mayo.

Es el mismo barco al que se refirieron durante su reciente visita a esta capital con motivo del naufragio del congelador "Marbel", el subsecretario de la Marina Mercante y el subdirector general de Seguridad Marítima. Su construcción la lleva un astillero de Huelva, por encargo de una naviera viguesa.

Su coste supera los 200 millones de pesetas, cifra a la que hay que añadir otros 55 millones en que han sido presupuestados los equipos técnicos y de salvamento.

La amortización del crédito concedido supondrá un desembolso anual de 20.032.000 pesetas, y los salarios de la tripulación y gastos fijos, 15 millones también por año.

"Podrá tener su base en Vigo siempre que contemos con la ayuda de la Administración o llegando con ella a un acuerdo de constitución de una empresa mixta"—añadió un directorio de la compañía armadora.

CAPAZ DE ACTUAR EN CUALQUIER TIPO DE ACCIDENTE MARITIMO

Este buque de salvamento podrá actuar en cualquier mar del mundo en todo tipo de accidentes marítimos, naufragios, incendios, auxilio de navios a la deriva por averías mecánicas y en poluciones de mar.

CARACTERISTICAS

Eslora, 43 metros; manga, 10,50; puntal, 5,20; calado, 4,30; potencia, 4.956 HP; velocidad, 17 nudos, y una tripulación de quince hombres.

Entre sus prestaciones destacan tres cañones contra incendios con agua a presión, capaz de alcanzar una altura de cien metros, y mezcla de espuma y agua. Con una autonomía de 11.000 millas, dispone asimismo de un equipo potabilizador de agua del mar y un sistema de achique de 1.000 toneladas por hora para prestar auxilios a embarcaciones accidentadas; dos radaderas de 60 millas de alcance; equipo de fonda y radiotelegrafía del mismo estándar, que le permitirá establecer contacto con cualquier estación radiotelefónica o telegáfica del mundo.

Navegación mediante piloto automático y dos botes salvavidas con equipos automáticos de comunicaciones y posibilidad de alojar 25 personas cada uno.

FUERZA DE TRACCION SUPERIOR A SETENTA TONELADAS

El tiro (fuerza de tracción) es superior a 70 toneladas, que corresponde al doble de la que disponen nuestros mayores arrastreros congeladores y equivale a la de un mercante de 90.000 toneladas.

Una maquinilla de arrastre de 80 toneladas de tiro, mediante un cable de acero de 52 milímetros de diámetro, facilitará el remolque de embarcaciones de hasta 100.000 toneladas, a una velocidad de tres nudos.

Completa los equipos de salvamento un grupo de hombres rana. ■

DIEZ EMBARCACIONES "TODO TIEMPO"

BILBAO.—La Subsecretaría de la Marina Mercante ha adjudicado por concurso a los astilleros Celaya, de Erandio, la construcción de 10 embarcaciones de salvamento "todo tiempo" para las costas atlánticas y cantábricas.

Las embarcaciones, una vez construidas, serán cedidas para su uso y mantenimiento a la Cruz Roja Española (Cruz Roja del Mar), previo convenio de cooperación entre la Subsecretaría de la Marina Mercante y dicha institución.

Las características principales de las 10 embarcaciones de salvamento son: casco de acero; eslora, 15,30 metros; manga, 4 metros; desplazamiento, 20,5 toneladas; velocidad, 14 nudos, y unas 270 millas de autonomía. Son insumergibles y autodrizables y están dotadas con radar, sonar y demás equipos radioeléctricos de ayudas a la navegación.

Por su parte, la Asamblea Provincial de la Cruz Roja en Vizcaya ha solicitado una de estas embarcaciones que si, como se espera, es concedida, tendrá su base de operaciones en el puerto de Bermeo. ■

PETROLEROS ESPAÑOLES PARALIZADOS EN EL GOLFO PERSICO

MADRID.—Continúa paralizado en el golfo Pérsico el petrolero español "Ondiz" desde el 30 de diciembre de 1977; según informa Anave.

Después de cincuenta días de paralización salió el petrolero "Elvira C", y el "Mundaca", tras otros diez días paralizado.

Tras treinta y seis días de paralización, el "Paloma del Mar" ha sido fletado por la CPC taiwanesa para un viaje golfo Pérsico-Taiwan a W. 27,5.

Las pérdidas, superiores a un millón de pesetas por día y buque paralizado, son muy cuantiosas y afectan duramente a la explotación de estas unidades y la economía de las empresas propietarias. ■

**Se celebró en el colegio
El Picacho, del ISM**

XII CURSO DE FORMACION SOCIAL Y HUMANA PARA TRABAJADORES DEL MAR

El Instituto Social de la Marina organizó, en su colegio El Picacho, de Sanlúcar de Barrameda, durante los días 16 al 25 de marzo último, el XII Curso de Formación Social y Humana, al que asistieron cerca de medio centenar de alumnos de las escuelas reconocidas de formación profesional náutico-pesquera del ISM, que se encuentran en las localidades de Las Palmas, Palma de Mallorca, Gijón, Bermeo, Almería, Cartagena y Bueu, y también algunos de los cursos de patrón de litoral de segunda que se celebran en otros puntos del litoral.

Como en años anteriores, la nota destacada del curso fue el gran espíritu de convivencia entre los alumnos y entre éstos y el profesorado. En este orden tuvieron especial relevancia las tertulias de sobremesa, en las que se plantearon y se debatían los problemas existentes en cada puerto.

Hubo dos conferencias —“La economía española hoy y perspectiva de futuro”, por don Fernando Fernández Rodríguez, economista; “Acuicultura”, por don Francisco Javier Tourón Figueroa, biólogo—, seminarios sobre el ISM y el régimen especial del mar de la Seguridad Social, legislación laboral y las habituales clases con arreglo a un programa humanístico. Estas actividades se complementaron con los tradicionales concursos de redacción, cuento, oratoria, canto, dibujo, etcétera, y se organizó también una emotiva ronda poética en honor del Premio Naval 1977, don José Asenjo Sedano, que es funcionario del Instituto Social de la Marina y colaborador habitual de “Hoja del Mar”.

El acto de clausura fue presidido por don Julio Cienfuegos Linares, presidente del organismo, a quien acompañaban el presidente de la Diputación Provincial de Cádiz; presidente del Consejo Provincial del ISM en dicha ciudad; alcalde de Sanlúcar; ayudante de Marina; jefe del Servicio de Fomento Social del ISM, rector del colegio El Picacho y director del curso. Hizo uso de la palabra el señor Cienfuegos, quien puso de manifiesto la labor que en el campo de la formación profesional náutico-pesquera realiza el ISM cerca de los trabajadores del mar, la cual se intenta completar con este curso de formación social y humana, que habitualmente se celebra en el colegio El Picacho, donde reciben Educación General Básica y Formación Profesional de 1.^º y 2.^º grado en las modalidades de delineación, electricidad, electrónica, automoción y marítimo-pesquera hijos de trabajadores del mar, y en buen número de ellos hijos de marineros y pescadores fallecidos en accidente de trabajo. El presidente del ISM animó a los alumnos asistentes al cursillo a que hicieran llegar a sus compañeros de las escuelas de formación profesional los conocimientos recibidos.

Al término de la comida de confraternidad con que concluyó el curso, pronunciaron breves discursos diversos alumnos en representación de las regiones de donde procedían, profesores, el director del curso y el presidente del ISM. Los más jóvenes alumnos dedicaron un homenaje a sus mayores, y finalmente se procedió a la entrega de trofeos y medallas a los ganadores de los concursos.

Fue el número uno de esta duodécima promoción don José Manuel Bastos Torres, y tuvo mención especial el número dos, don Francisco Monfillo Soria. ■

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

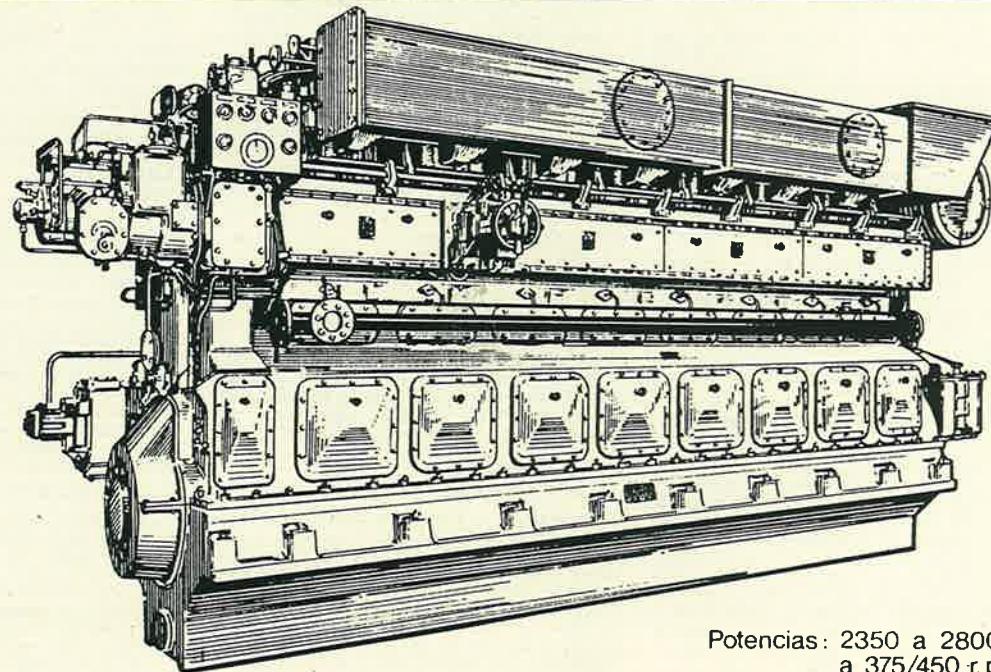
Suministros a la Marina en general

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

An nuevo impulso en

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 MARITIMA, S.A.**

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

CONVOCATORIA DE BECAS PARA AFILIADOS AL REGIMEN ESPECIAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR Y SUS BENEFICIARIOS

El Instituto Social de la Marina convoca becas de estudio para el curso académico 1978-79, destinadas a trabajadores del mar y sus beneficiarios, acogidos al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, por acuerdo de la Comisión Permanente del Consejo General del Instituto, en su sesión del pasado 31 de marzo. Dicha convocatoria se rige por las siguientes

B A S E S

1. ESTUDIOS PARA LOS QUE SE PUEDEN SOLICITAR BECAS

1.1. Educación General Básica, en sus ocho niveles.
1.2. Bachillerato Unificado y Polivalente y Curso de Orientación Universitaria.

1.3. Formación Profesional de 1.º y 2.º grado y cursos de adaptación y complementarios, establecidos oficialmente, dentro de la misma.

1.4. Educación Universitaria:

- Facultades Universitarias.
- Escuelas Técnicas Superiores.
- Escuelas Universitarias.
- Colegios Universitarios.

1.5. Otros estudios:

- Reales Conservatorios de Música.
- Reales Escuelas Superiores de Arte Dramático y Danza.
- Reales Escuelas Superiores de Canto.
- Escuelas de Artes Aplicadas y Oficios Artísticos.
- Escuelas de Ayudantes Técnicos Sanitarios y Matronas.
- Escuelas de Idiomas, Asistentes Sociales, Cinematografía, Turismo, Radio, Televisión, Comercio, Publicidad, Cerámica, todas ellas de carácter oficial.
- Otros estudios oficiales reconocidos.
- Estudios de planes a extinguir en otros niveles o grados del sistema educativo, similares a los anteriores.

2. CLASES DE BECAS

2.1. Para dentro de la localidad del domicilio.

Para quienes realicen sus estudios dentro de la localidad de su domicilio, la cuantía de las becas y su número será la siguiente, en sus distintas modalidades:

- Educación General Básica: 1.810 becas a 6.000 pesetas beca.
- Bachillerato Unificado y Polivalente y Curso de Orientación Universitaria: 820 becas a 16.500 pesetas beca.
- Formación Profesional de 1.º y 2.º grado y cursos de adaptación y complementarios establecidos oficialmente dentro de la misma: 250 becas a 16.500 pesetas beca.
- Educación Universitaria: 230 becas a 21.000 pesetas beca.
- Otros estudios: 70 becas a 16.500 pesetas beca.

2.2. Becas para fuera de la localidad del domicilio.

Estas becas tienen por finalidad colaborar en los gastos a satisfacer por los alumnos que deben, necesariamente, residir durante el curso fuera del domicilio por no existir en la localidad donde vive el interesado, centro adecuado a los estudios que deseé cursar con plazas vacantes y siempre que se justifique adecuadamente. En ningún caso se podrá conceder esta beca cuando la proximidad de la residencia familiar al centro docente permita el fácil desplazamiento diario a través de los medios de transporte colectivos. La cuantía de estas becas será la siguiente:

- Bachillerato Unificado y Polivalente y Curso de Orientación Universitaria: 200 becas a 65.000 pesetas beca.
- Formación Profesional: 190 becas a 65.000 pesetas beca.
- Educación Universitaria: 390 becas a 75.000 pesetas beca.
- Otros estudios: 170 becas a 65.000 pesetas.

3. CONDICIONES GENERALES DE LOS SOLICITANTES

Los solicitantes deberán reunir las siguientes condiciones:

3.1. Ser afiliado o hijo de afiliado o de pensionista del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

3.2. Ser nieto o hermano de afiliado o de pensionista perteneciente al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y vivir a sus expensas.

3.3. Cumplir el resto de los requisitos fijados en esta convocatoria.

3.4. Haber observado una correcta conducta académica.

3.5. No poseer título académico que habilite para el ejercicio profesional, salvo el de Formación Profesional de primer grado.

4. PRESENTACION DE LAS SOLICITUDES

4.1. Las solicitudes se formularán en el impreso oficial numerado que será facilitado gratuitamente por las Delegaciones Provinciales del Instituto Social de la Marina.

4.2. Verificación de las solicitudes.

Las Delegaciones Provinciales, a través de la Unidad de Fomento Social, verificarán la correcta cumplimentación de la solicitud, en beneficio del propio solicitante, la exactitud de los datos consignados, debiendo interesar, en su caso, la subsanación en los plazos fijados por la Ley de Procedimiento Administrativo de cualquier error u omisión.

4.3. Documentos que acompañarán a la solicitud.

- Certificado de haberes expedido por la empresa donde el cabeza de familia o el propio solicitante presta sus servicios.
- Declaración jurada de la totalidad de otros ingresos familiares que pueden provenir de la pesca, agricultura, ganadería, fincas rústicas y urbanas, negocios comerciales o industriales y valores.
- Para los aspirantes a beca de nueva adjudicación será requisito imprescindible que presenten certificado académico de las calificaciones obtenidas en los cursos correspondientes a los años 1975-76 y 1976-77.
- Para las solicitudes de renovación de beca se acompañará únicamente certificación académica con las calificaciones obtenidas en el curso 1976-77 en la convocatoria de junio.
- En los casos especiales de interrupción de estudios, cuando no se pueda acompañar certificado escolar de los años que anteriormente se piden, deberá alegarse la causa, debidamente justificada, de la interrupción de éstos y con informe de la dirección del centro, se remitirán las calificaciones de los dos cursos que últimamente se hayan realizado.
- Es de tener en cuenta que los alumnos que soliciten beca para 1.º de Educación General Básica no necesitarán acompañar certificación académica de estudios anteriormente realizados.

5. LUGAR Y PLAZO DE PRESENTACION DE LAS INSTANCIAS

El plazo de presentación de solicitud en la Delegación Provincial o Local del Instituto Social de la Marina donde tengan su residencia los interesados comienza el día 10 de abril próximo y terminará el día 10 de mayo del corriente año. Las Delegaciones no aceptarán las solicitudes que se presenten fuera de plazo, salvo casos muy excepcionales y debidamente justificados.

6. TRAMITACION DE LAS SOLICITUDES

Recibidas en la Delegación Provincial las peticiones de beca, éstas serán estudiadas por la Unidad de Fomento Social o por el personal que realice tales funciones en la Delegación, que recabará los informes que estime oportunos de las Delegaciones Locales sobre la veracidad de todos aquellos datos que puedan influir en la puntuación a la hora de baremar las becas. Posteriormente, el delegado provincial elevará a la Comisión Permanente del Consejo Provincial las solicitudes presentadas, debiendo la Comisión, una vez examinadas las solicitudes, acordar la tramitación de aquellas que cumplan con las normas de la presente convocatoria.

Acordada la tramitación, los delegados provinciales remitirán al Servicio de Fomento Social A únicamente las propuestas aceptadas por la Comisión Permanente del Consejo Provincial, acompañadas de las solicitudes y las hojas de datos debidamente baremadas, que han de obrar en el Servicio el día 10 del próximo mes de junio.

Las solicitudes y sus hojas de datos se enviarán clasificadas por orden alfabético, agrupadas por estudios y en dos grupos: uno para los de renovación y otro para los de nueva adjudicación.

7. RENOVACION DE BECAS

7.1. Solicitudes de renovación en el mismo nivel educativo que en el año anterior.

Será suficiente la nota media de cinco puntos en el curso 1976-77, en la convocatoria de junio, para la renovación automática de la beca.

Por excepción, para renovar la ayuda a los alumnos de Escuelas Técnicas Superiores o de estudios cursados en Facultades que entrañen especial dificultad, se le renovará la beca con haber obtenido una puntuación de 3,50, como nota media del curso 1976-77.

7.2. Solicitudes de renovación para otro nivel académico.

Se adjudicará automáticamente a los alumnos que hayan obtenido la nota media de 5 puntos en el curso 1976-77 en la convocatoria de junio.

Por excepción, cuando se trate de renovación para iniciar un nivel de educación universitaria se exigirá la nota media de 5,75 puntos para el curso 1976-77, obtenidos en la convocatoria de junio.

8. ELEMENTOS DE VALORACION DE LAS SOLICITUDES DE BECAS

8.1. Valoración académica.

Las solicitudes se baremarán con las calificaciones resultantes de aplicar a los cursos correspondientes la tabla de equivalencias que figura en el apartado 8.2. de esta convocatoria.

Habrá que distinguir los siguientes casos:

8.1.1. Solicitudes de renovación del mismo nivel educativo que en el año anterior:

Será suficiente la nota media de 5 puntos, en el curso 1976-77, obtenida en la convocatoria de junio.

Por excepción, para renovar la ayuda a los alumnos de Escuelas Técnicas Superiores o a los alumnos que cursen estudios en Facultades que entrañen especial dificultad, se les exigirá la nota media de 3,50 puntos.

8.1.2. Solicitudes de renovación para iniciar otro nivel.

Como norma general, los alumnos deberán obtener la nota media de 5 puntos en el curso 1976-77 en la convocatoria de junio.

Por excepción, se exigirá la nota media de 5,75 en el curso 1976-77, obtenida en la convocatoria de junio, para iniciar el nivel de Educación Universitaria.

8.1.3. Solicitudes de nueva adjudicación en los niveles, grados y otros estudios del sistema educativo:

Se baremarán las calificaciones obtenidas en los cursos 1975-76 y 1976-77. La nota media que se exigirá para la concesión de la beca será como mínimo de 5 puntos, obtenida en la convocatoria de junio.

Cuando se solicite ayuda para continuación de estudios en Escuelas Técnicas Superiores o Facultades que entrañen especial dificultad, la baremación se tendrá que hacer ya con notas de esta enseñanza; la nota media que se exigirá será de 3,50 puntos en las convocatorias de junio y septiembre.

8.1.4. Superación del curso 1977-78 y matriculación en el 1978-79:

A su vez, y tanto en caso de renovación como de nueva adjudicación, para hacer efectiva la beca, el alumno deberá acreditar estar matriculado en el curso posterior al seguido en 1977-78 y deberá haber aprobado el curso completo seguido durante este curso último, de acuerdo con las normas de la convocatoria.

Se recalca que en los alumnos que realicen estudios en Escuelas Técnicas Superiores o en Facultades que entrañen especial dificultad se le valorarán las notas obtenidas en ellos, de acuerdo con lo establecido en los apartados anteriores.

8.2. Tabla de baremación.

Para hallar la nota media se sumarán las puntuaciones medias obtenidas en todas las asignaturas computables, excluyendo las asignaturas de Religión, Formación Cívico-Social y Educación Física. Dividiendo esta suma por el número de asignaturas, se obtendrá la nota media del curso; si se piden las de dos cursos, se hallará la media aritmética de los mismos.

Las puntuaciones que se consignen para cada asignatura serán las que figuran en la tabla de equivalencias siguiente:

- Muy deficiente	2
- Insuficiente	4
- Suficiente	5
- Bien	6
- Notable	-
- Sobresaliente	10

8.3. Valoración social.

8.3.1. Ingresos del cabeza de familia estimados:

Se valorará la totalidad de los ingresos de la familia percibidos anualmente y su doceava parte se dividirá por el número de miembros que integran el grupo familiar y viven del mismo, proponiéndose la siguiente puntuación de los cocientes resultantes:

Menos de 2.000 pesetas por familiar	15
De 2.001 a 2.500 por familiar	14
De 2.501 a 3.000 por familiar	13
De 3.001 a 3.500 por familiar	12
De 3.501 a 4.000 por familiar	11
De 4.001 a 4.500 por familiar	10
De 4.501 a 5.000 por familiar	9
De 5.001 a 6.000 por familiar	7
De 6.001 a 8.000 por familiar	5

De 8.001 a 10.000 por familiar	2
Más de 10.000 por familiar	0

A los anteriores efectos se consideran miembros del grupo familiar en su caso a los beneficiarios de asistencia sanitaria de la Seguridad Social, acreditándose el dato por la documentación oficial correspondiente. El anterior requisito puede acreditarse igualmente por el Libro de Familia, del cual se excluirán a estos efectos, a los hijos mayores de veintiún años.

Si entre los miembros de una familia existiese algún subnormal, se computará por dos.

8.3.2. Huérfanos de trabajadores fallecidos en accidente de trabajo o enfermedad profesional:

Obtendrán beca automáticamente siempre que hayan superado la valoración académica y no reciban acción formativa a través de otro cauce del propio Instituto Social de la Marina.

8.3.3. Otro tipo de orfandad:

Cuatro puntos.

8.3.4. Familia numerosa:

- De honor	4 puntos
- De segunda	3 puntos
- De primera	2 puntos

9. PUNTUACION TOTAL

Sumada a la puntuación académica la social de aquellos aspirantes que hayan reunido los requisitos de la convocatoria, resultará la puntuación total en cuya virtud se realiza la selección de los aspirantes a quienes se les ha de adjudicar la beca por la Comisión nombrada al efecto.

10. REGIMEN DE LOS BECARIOS

Quien obtenga una beca de esta convocatoria adquirirá la condición de becario, que llevará consigo el derecho a la percepción de la dotación correspondiente a la beca concedida, una vez cumplidos los requisitos establecidos, por trimestres adelantados, recalculándose que al percibir del primer trimestre habrá de exigirse lo ordenado en el apartado 8.1.4.

A su vez, los becarios perderán en cualquier momento la beca en los siguientes casos:

- Por falsear la solicitud de beca o consignar datos o diligencias que induzcan a error.
- Por no cursar los estudios fuera de su domicilio cuando se solicitó la beca para tal fin y se estudia en la propia localidad.
- Por no observar durante el curso una adecuada conducta académica.

11. INCOMPATIBILIDADES CON OTROS TIPOS DE BECAS O AYUDAS PARA EL ESTUDIO

El disfrute de la beca de esta convocatoria será incompatible con la percepción de cualquier otra beca o ayuda para el estudio, ya proceda del Fondo Nacional para el Fomento del Principio de Igualdad de Oportunidades o de otra Institución pública o privada.

12. COMISION ADJUDICADORA

Por Resolución del Ilustrísimo señor presidente del Instituto Social de la Marina, se designará una Comisión Adjudicadora de Becas, a quien, de acuerdo con las normas de la presente convocatoria general, le corresponderá acordar la adjudicación, renovación, supresión o denegación de las mismas, en última instancia.

De esta Comisión actuará como secretario el jefe de la Sección de Acción Formativa del Servicio de Fomento Social.

13. RECLAMACIONES

Los solicitantes de becas que se consideren lesionados en sus posibles derechos por la resolución recaída en su solicitud podrán interponer reclamación, en el plazo de quince días, a partir de la recepción de la notificación, a través de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina a la que remitirán las alegaciones correspondientes. El delegado provincial remitirá las reclamaciones con los informes que en cada caso procedan, en el plazo de otros quince días, al Servicio de Fomento Social.

Cuando no se trate de reclamaciones propiamente dichas, sino de aclaraciones, éstas serán resueltas por la Comisión Permanente del Consejo Provincial respectivo.

14. COMUNICACION DE LAS ADJUDICACIONES

El Servicio de Fomento Social comunicará a las Delegaciones Provinciales antes del día 30 del próximo mes de septiembre cuáles son las solicitudes concedidas, sean de nueva adjudicación o renovación y las denegadas.

La Delegación Provincial, a su vez, trasladará a los interesados el acuerdo correspondiente.

Asimismo, en las Delegaciones Provinciales y Locales se expondrá al público la lista de las becas concedidas y denegadas de la respectiva localidad.

DOS AÑOS Y MEDIO NAVEGANDO EN SOLITARIO

"REALMENTE SÓLO QUERÍA VISITAR INGLATERRA"

SYDNEY (Australia).—Después de dos años y medio navegando alrededor del mundo en su pequeño yate, tiempo durante el cual se la dio por desaparecida, la señora Ana Gash permanece en este puerto reparando su barco para venderlo posteriormente.

El ministro australiano de Emigración, que le dio la bienvenida a su llegada, declaró que ella debería ser una inspiración para todos. La señora Gash manifestó: "Si no dije dónde me encontraba fue simplemente porque no quería preocupar a mi familia". Añadió que lo que más le inquietó todo el tiempo era lo que su anciana madre, de ochenta y siete años, pudiese pensar.

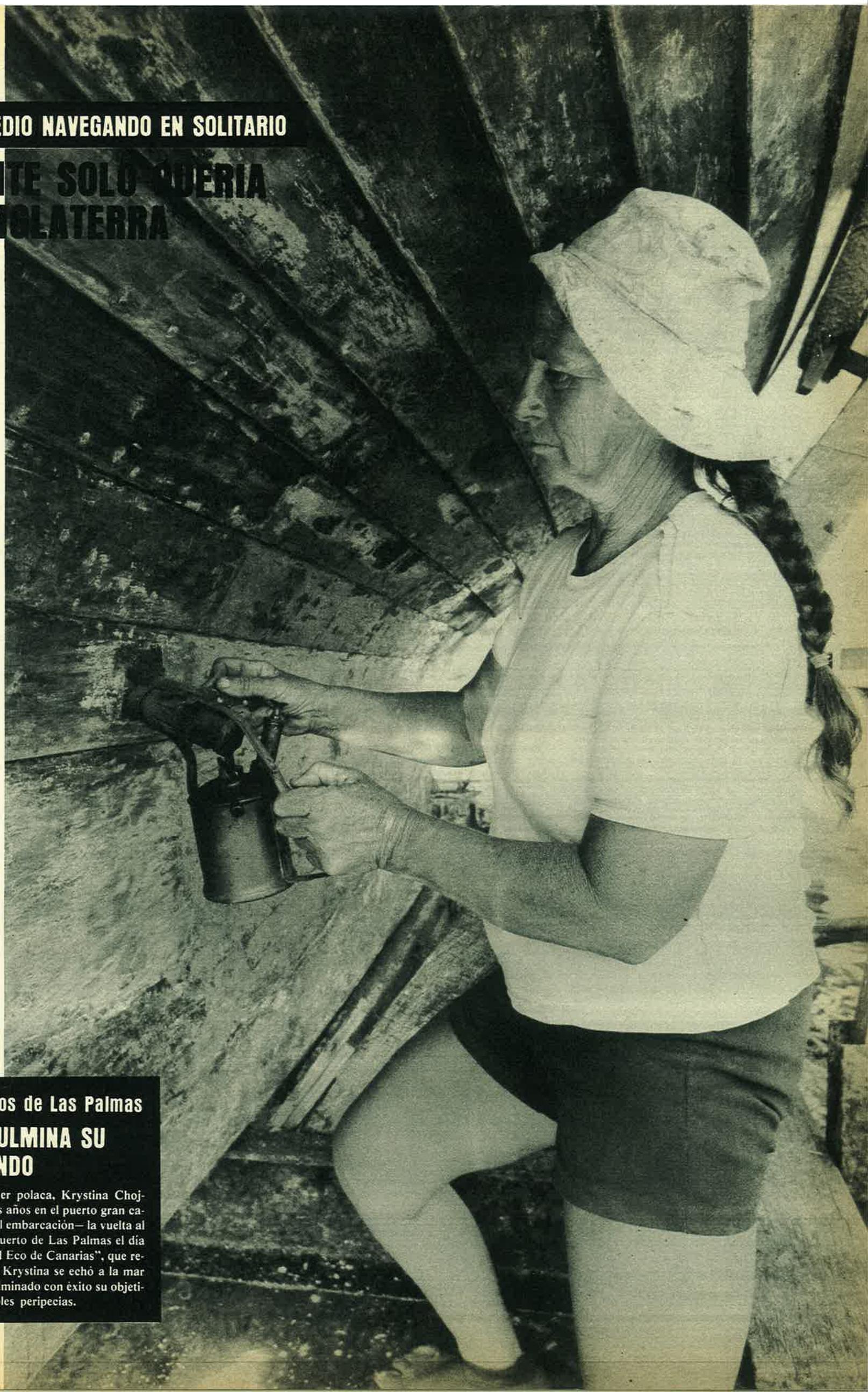
Del porqué de su temeraria aventura, dijo que la comenzó porque no tenía el suficiente dinero para ir a Inglaterra de manera convencional, por lo que decidió intentarlo navegando: "Realmente sólo quería visitar Inglaterra".

Su madre, la señora Cockburn, declaró con motivo del regreso de su hija que ésta había sido siempre una persona aventureña, que se parecía por eso a su padre, que fue uno de los exploradores del territorio del Norte de Australia.

Entre la multitud que acudió a recibir a la señora Gash se encontraba sus hijos y nietos. ■

Salió hace dos años de Las Palmas UNA POLACA CULMINA SU VUELTA AL MUNDO

LAS PALMAS.—Una mujer polaca, Krystina Chojnowska, que inició hace dos años en el puerto gran canario —a bordo de una agil embarcación— la vuelta al mundo, es esperada en el puerto de Las Palmas el día 10 de abril. El periódico "El Eco de Canarias", que recoge la noticia, agrega que Krystina se echó a la mar en solitario en 1976 y ha culminado con éxito su objetivo, tras múltiples peripeyas.



REAL DECRETO SOBRE COFRADIAS DE PESCADORES

Una vez cerrada la presente edición, el "Boletín Oficial del Estado" (día 12 de abril) publica el Real Decreto 670/1978, de 11 de marzo, sobre Cofradías de Pescadores, al que nos referimos en portada, página 3 y editorial. Dado el interés que esta disposición tiene para nuestros lectores, incluimos el texto íntegro de la misma, que dice así:

La disposición adicional segunda del Real Decreto-Ley treinta y uno/mil novecientos setenta y siete, de dos de junio, faculta al Gobierno para la creación y reconocimiento de Entidades de Derecho Público en el sector pesquero que, con el carácter de órganos de consulta y colaboración y sin menoscabo de la libertad sindical, realicen funciones de interés general en el citado sector.

El referido precepto es reflejo de la libertad de asociación y tiene en cuenta las instituciones y organizaciones de base asociativa, con finalidades sociales y asistenciales, que han venido desarrollándose, desde antiguo, en beneficio de los hombres del mar y con el apoyo de los poderes públicos. Entre dichas instituciones destacan las Cofradías de Pescadores, cuyos primeros antecedentes se remontan al siglo XI y que, al compás de las necesidades de cada época, se han mantenido ininterrumpidamente, incluso frente a circunstancias legislativas de signo adverso.

Recogiendo la tradición histórica, en su proyección sobre las necesidades e intereses actuales del sector marino, se promulga esta disposición reguladora de la creación y reconocimiento de las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones, descartando de sus fines estatutarios y competencias cuanto pudiera interferir los derechos sindicales de los trabajadores y de los empresarios, los cuales quedan salvaguardados y protegidos en la normativa que regula la libertad de constitución de las asociaciones sindicales.

En su virtud, a propuesta de los ministros de Transportes y Comunicaciones y de Trabajo, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día once de marzo de mil novecientos setenta y ocho,

DISPONGO:

Artículo primero.—Uno. Las Cofradías de Pescadores son Corporaciones de Derecho Público, que actúan como órganos de consulta y colaboración con la Administración sobre temas de interés general y referentes a la actividad extractiva pesquera y su comercialización, especialmente en los sectores artesanal y de bajura.

Gozan de personalidad jurídica y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines. Sus competencias no limitarán la libertad sindical ni los derechos que la Ley diecinueve/mil novecientos setenta y siete, de uno de abril, reconoce a las organizaciones de empresarios y de trabajadores de la pesca.

Dos. Las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones se regirán por lo dispuesto en las normas del presente Real Decreto, demás disposiciones de aplicación y en sus respectivos Estatutos. Su relación orgánica con la Administración tendrá lugar a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo segundo.—Uno. Las Cofradías de Pescadores actuarán en sus respectivos ámbitos territoriales como:

a) Órganos de consulta de la Administración en la preparación, aplicación y elaboración de normas que afecten a temas de interés general pesquero.

b) Órganos de colaboración con la Administración sobre acciones o reformas para el desarrollo y mejora de la industria extractiva de la pesca y su comercialización, contemplados en función del interés común del sector. En particular, colaboran con el Instituto Social de la Marina, bajo las directrices de éste, dentro de la normativa reguladora de dicho Instituto.

Dos. Las Cofradías podrán desarrollar funciones, delegadas o propias, en su ámbito territorial, que sean de general interés para la actividad extractiva del sector pesquero.

Tres. Cuando para el mejor cumplimiento de sus fines sea necesario llevar a cabo obras y servicios, éstos podrán realizarse bien directamente o en colaboración, concierto o participación con la Administración y Entidades de cualquier naturaleza jurídica.

Artículo tercero.—Uno. Los ámbitos territoriales de las Cofradías de Pescadores se corresponderán con los que actualmente tienen, sin que puedan coincidir dos Cofradías sobre el mismo ámbito.

La modificación de los mismos requiere:

a) Solicitud de quienes representen, al menos, el cuarenta por ciento del censo de profesionales del respectivo ámbito territorial cuando se trate de la creación de una nueva Cofradía.

b) Acuerdo de la Asamblea o Junta general, adoptado por mayoría de dos tercios de sus miembros presentes, en los casos de disolución.

c) Acuerdo mayoritario de las Asambleas o Juntas generales afectadas en los supuestos de modificación del ámbito territorial de las mismas, fusión o división de Cofradías.

d) Autorización o ratificación del acuerdo por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo cuarto.—Uno. Los Estatutos de las Cofradías deberán regular al menos los siguientes extremos:

a) Denominación de la Cofradía, que no podrá inducir a confusión con otras existentes.

b) Ámbito territorial y domicilio.

c) Órganos rectores, que deberán ser designados por los cofrades mediante sufragio universal, libre y secreto, manteniéndose en todo caso en los órganos colegiados la debida paridad en la representación de trabajadores y armadores, así como facultades que a cada uno de los órganos rectores correspondan.

d) Régimen económico a que habrá de ajustarse la administración de la Cofradía.

e) Derechos y deberes de los asociados.

f) Patrimonio fundacional y recursos económicos previstos.

g) Causas de disolución y destino del patrimonio.

Dos. En los Estatutos podrá figurar la creación de secciones o agrupaciones para el tratamiento específico de actividades singulares dentro del ámbito de las propias Cofradías. En los Reglamentos de régimen interior se fijarán las normas de organización, funcionamiento y competencia de dichas secciones.

Tres. Los Estatutos y Reglamentos de régimen interior que serán aprobados por las respectivas Asambleas generales, y deberán ser ratificados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para alcanzar su eficacia jurídica.

La modificación de los Estatutos requerirá las mismas condiciones que las que se señalaron para su aprobación.

Artículo quinto.—Para el cumplimiento de sus fines las Cofradías contarán con los siguientes recursos:

Uno. Las cuotas o derramas que se acuerden.

Dos. Las rentas y productos de su patrimonio.

Tres. Las donaciones, legados, ayudas y subvenciones que puedan serle atribuidos y que sean aceptados por sus órganos de gobierno.

Cuatro. Los procedentes de servicios convenidos o concertados, venta de publicaciones y cualesquier otros recursos de que dispongan.

Cinco. Las subvenciones o consignaciones que se establezcan en los Presupuestos Generales del Estado, que se canalizarán a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo sexto.—Uno. Las Cofradías de Pescadores podrán acordar la constitución de Federaciones de las mismas.

Dos. En los Estatutos de cada Federación deberán constar las Cofradías que la integran, órganos de gobierno de la Federación, facultades que se les confieren, sus fines, medios económicos con que harán frente a sus necesidades, régimen económico a que queden sujetas, personal a su servicio, requisitos para su disolución o separación de algún miembro y demás extremos que por su naturaleza se considere necesario o conveniente que figuren en los mismos.

Tres. La aprobación de los Estatutos requerirá el voto favorable de los dos tercios de los miembros de las Asambleas generales y de las Cofradías interexas y la ratificación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Cuatro. Las Federaciones gozarán de personalidad y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines.

DISPOSICION ADICIONAL

Las Cofradías de Pescadores que se constituyan al amparo del presente Real Decreto gozarán para el cumplimiento de sus fines de las exenciones y beneficios fiscales que actualmente tienen reconocidas las Cofradías de Pescadores.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—Las Cofradías de Pescadores y las Federaciones ya existentes, subsistirán al amparo del presente Real Decreto en el número y con la demarcación territorial que actualmente tienen, sin perjuicio de los acuerdos que posteriormente adopten los órganos de gobierno de las mismas, los cuales deberán constituirse en el plazo de seis meses a partir de la publicación del presente Real Decreto y con arreglo a sus normas.

Hasta ese momento mantendrán sus órganos de

gobierno las actuales Cofradías y sus Federaciones Provinciales y la Federación Nacional, sin perjuicio de la Ley diecinueve/mil novecientos setenta y siete, de uno de abril, y sus normas de desarrollo, y sus competencias quedarán limitadas a las señaladas en este Real Decreto.

Segunda.—Las actuales Cofradías de Pescadores deberán adaptar sus Estatutos y Reglamentos de régimen interior a la normativa de este Real Decreto en el plazo de seis meses a partir de la publicación del mismo.

Tercera.—Las Cofradías y sus Federaciones quedarán legalmente subrogadas en la titularidad de los bienes y derechos de las actuales Entidades de la misma denominación y ámbito.

Cuarta.—El personal de las actuales Cofradías y sus Federaciones continuará vinculado a las Entidades pesqueras que las sustituyen en los respectivos ámbitos, sin perjuicio de sus derechos a incorporarse a las escalas de la Administración Institucional de Servicios Socio-Profesionales.

Las disposiciones que se dicten en desarrollo del presente Real Decreto determinarán el Estatuto del personal de las Entidades pesqueras, al que quedarán acogidos el personal mencionado en el párrafo anterior, teniendo en cuenta lo establecido en el artículo segundo del Real Decreto-Ley treinta y uno/mil novecientos setenta y siete, de dos de junio.

DISPOSICION FINAL

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones dictará las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de este Real Decreto, que entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Dado en Madrid a once de marzo de mil novecientos setenta y ocho. ■

JUAN CARLOS

El ministro de la Presidencia,
JOSE MANUEL OTERO NOVAS

DISPOSICIONES DEL "BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO"

SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

Real Decreto 249/1978, de 10 de febrero, por el que se regula el excepcional sistema de pago aplazado de cuotas de la Seguridad Social, previsto en el Real Decreto-Ley 4/1978, de 24 de enero, y se dan normas sobre los ingresos que se efectúan fuera de plazo durante la vigencia del mismo. ("B. O. del E." n.º 51 de 1-3-78.)

Resolución del Instituto Social de la Marina por la que se anuncia concurso-subasta para construcción de la Casa del Mar de Corcubión (La Coruña). ("B. O. del E." n.º 51, de 1-3-78.)

Resolución del Instituto Social de la Marina por la que se anuncia concurso-subasta para construcción de la Casa del Mar de Tazacorte-isla de La Palma (Santa Cruz de Tenerife). ("B. O. del E." n.º 51, de 1-3-78.)

Resolución del Instituto Social de la Marina por la que se anuncia concurso-subasta para construcción de la Casa del Mar de Burela (Ayuntamiento de Cervo-Lugo). ("B. O. del E." n.º 51, de 1-3-78.)

Resolución del Instituto Social de la Marina por la que se anuncia concurso-público para dotación de la Casa del Mar de Villajoyosa (Alicante). ("B. O. del E." n.º 51, de 1-3-78.)

Corrección de errores de la resolución de la Dirección General de Prestaciones por la que se dictan normas para la compensación de gastos de asistencia sanitaria recibida por trabajadores trasladados fuera del territorio nacional al servicio de empresas españolas. ("B. O. del E." n.º 55, de 6-3-78.)

Real Decreto 403/1978, de 10 de marzo, por el que se dispone el cese de don Isidro Gregorio García Diez en el cargo de secretario general técnico. ("B. O. del E." n.º 61, de 13-3-78.)

Real Decreto 404/1978, de 10 de marzo, por el que se dispone el cese de don Francisco Javier Minondo Sanz en el cargo de delegado general del Instituto Nacional de Previsión. ("B. O. del E." n.º 61, de 13-3-78.)

Orden de 14 marzo de 1978 por la que se nombra delegado general adjunto para Programas de Salud del Instituto Nacional de Previsión a don Julio César Rodrigo de Santiago. ("B. O. del E." n.º 63, de 15-3-78.)

Orden de 28 de febrero de 1978 sobre cotización al Régimen General de la Seguridad Social para 1978. ("B. O. del E." n.º 67, de 20-3-78.)

Resolución de la Subsecretaría sobre el excepcional sistema de pago aplazado de cuotas de la Seguridad Social regulado por el Real Decreto 249/1978, de 10 de febrero. ("B. O. del E." n.º 67, de 20-3-78.)

Real Decreto 407/1978, de 10 de marzo, por el que se nombra a don José Manuel Almansa Pastor para el cargo de secretario general técnico. ("B. O. del E." n.º 61, de 13-3-78.)

Real Decreto 408/1978, de 10 de marzo, por el que se nombra a don Isidro Gregorio García Diez para el cargo de director general de Prestaciones. ("B. O. del E." n.º 61, de 13-3-78.)

Real Decreto 409/1978, de 10 de marzo, por el que se nombra a don José Javier Viñes Ruíz para el cargo de director general de Salud Pública y Sanidad Veterinaria. ("B. O. del E." n.º 61, de 13-3-78.)

Real Decreto 410/1978, de 10 de marzo, por el que se nombra a don Francisco Javier Minondo Sanz para el cargo de delegado general del Instituto Nacional de Previsión. ("B. O. del E." n.º 59, de 10-3-78.)

Orden de 14 marzo de 1978 por la que se establece el Día Marítimo Mundial. ("B. O. del E." n.º 63, de 15-3-78.)

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

Orden de 8 de marzo de 1978 por la que se nombra interventor general de la Seguridad Social a don Ignacio Montaño Jiménez. ("B. O. del E." n.º 59, de 10-3-78.)

Real Decreto 488/1978, de 11 de marzo, sobre Inspección de Trabajo en la Seguridad Social. ("B. O. del E." n.º 67, de 20-3-78.)

TRABAJO

Orden de 9 de marzo de 1978 por la que se aprueba el modelo normalizado de contrato de trabajo a que se refiere el número 1 del artículo 6º del Real Decreto 3.281/1977, de 16 de diciembre, sobre empleo juvenil. ("B. O. del E." n.º 66, de 18-3-78.)

Real Decreto 558/1978, de 25 de marzo, por el que se nombra a don Gerardo Harguindegay Banet para el cargo de subsecretario del Ministerio de Trabajo. ("B. O. del E." n.º 73, de 27-3-78.)

ASUNTOS EXTERIORES

Instrumento de aceptación de España de las enmiendas a los artículos 10, 16, 17, 18, 20, 28, 31 y 32 del Convenio relativo a la Organización Consultiva Marítima Internacional, adoptadas el 17 de octubre de 1974. ("B. O. del E." n.º 74, de 28-3-78.) ■



Vista aérea del Club de Mar Mallorca, durante la II Semana Balear de Cruceros.

**Alternativa con la Admiral's Cup,
se celebrará en agosto**

III SEMANA BALEAR DE CRUCEROS

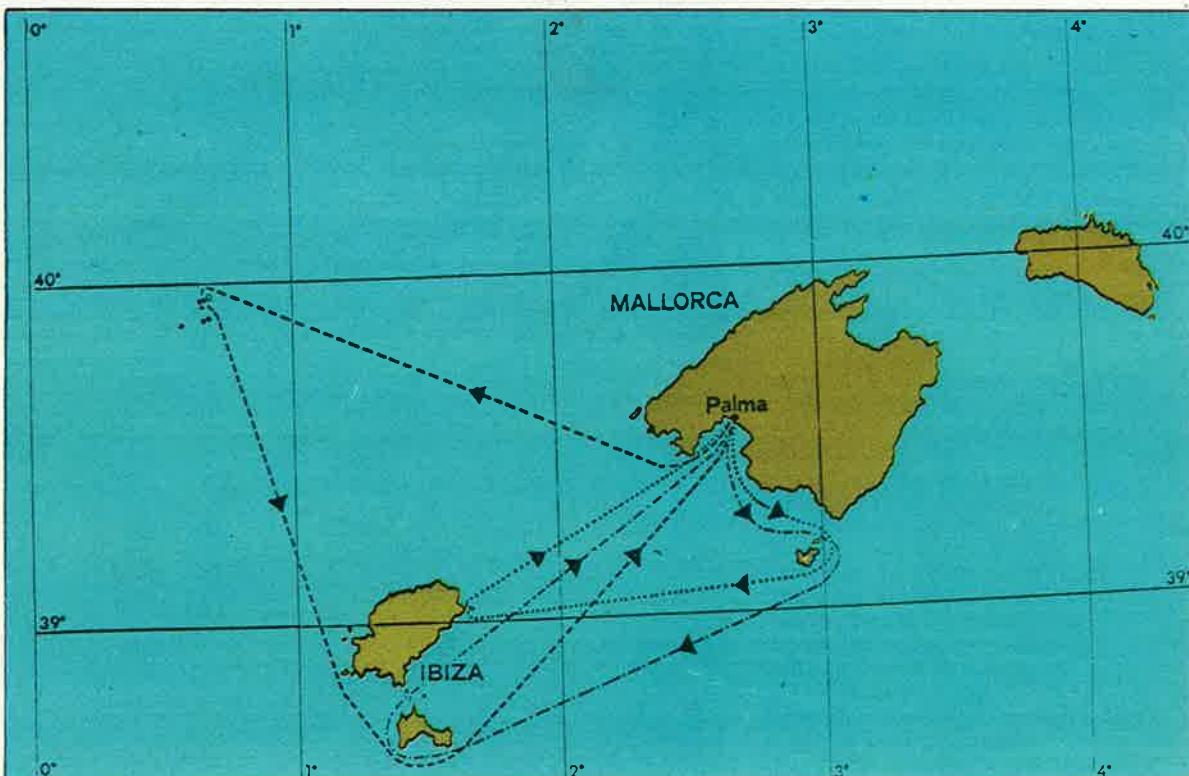
PALMA DE MALLORCA.—Este año, el mes de agosto será un mes lleno de actividades en el Mediterráneo. Partiendo de la popularidad que han alcanzado las regatas de cruceros en Palma de Mallorca en los veranos de 1976 y 1977, con más de 130 yates participando en cada ocasión, los organizadores han decidido celebrar la III Semana Balear de Cruceros, en agosto de este año, y esperan hacer de esta Semana un acontecimiento que tendrá lugar cada dos años, en los años que no hay Admiral's Cup, o sea, los años pares.

Para yates de las clases IOP I a VI se correrá una serie de cuatro pruebas entre el 1 y el 10 de agosto, compuesta por un triángulo en la bahía de Palma, un triángulo olímpico y dos regatas de altura. Para las clases I a V, las regatas de altura son de 153 y 264 millas, respectivamente. Las de la clase VI tendrán 50 y 153 millas.

CALENDARIO

Aparte de la Semana Balear, el Club de Mar organiza durante las mismas fechas un Open Europeo para 1/4 Tons. Se considera que hay necesidad de una competición europea de importancia para esta clase de yates cuya popularidad va en constante aumento, especialmente en 1978 en que el Campeonato del Mundo se corre en Japón y se supone tendrá una participación europea reducida.

El Open 1/4 Ton se correrá de acuerdo con las mismas normas de Offshore Racing Council que un Campeonato Mundial, y consistirá en tres triángulos olímpicos de 20 millas y dos regatas de altura de 110 y 191 millas, respectivamente. Las fechas de la competición de los "1/4 Tons" son del 29 de julio al 10 de agosto.



Se ha hecho un arreglo especial en Barcelona para facilitar la participación de los Open 1/4 Tons, mediante el cual tendrán a su disposición, sin cargo alguno, la grúa para poner los barcos en el agua y para arbolar y desarbolar los mástiles de los mismos, así como sitio para guardar los trailers.

Concluida la Semana Balear, sale de Palma, el día 12 de agosto, una regata de 364 millas con llegada en Porto Cervo, Cerdeña, que constituye una de las regatas preliminares para el Cam-

peonato Internacional del Mediterráneo para clases I-V. La puntuación de esta regata, o de cualquiera de las otras regatas preliminares que se correrán durante el verano en varios lugares del Mediterráneo, se aplicará al Campeonato que este año se celebrará en Porto Cervo del 21 al 30 de agosto.

Este ambicioso programa asegura un mes entero de regatas para cruceros en la que se está convirtiendo en la zona más activa de navegación deportiva en el Sur de Europa. ■

Embarcación "Todo tiempo" adoptada para el nivel "A" en su versión Atlántica (AA) con base en el Cantábrico y Atlántico; casco de acero y superestructura de aluminio, insumergible y autodrivable, dotada de ayudas radioléctricas a la navegación.

Desplazamiento 20 Tns., eslora 15 m., velocidad 14 nudos, autonomía 275 millas. Equipo propulsor de 2 motores de 270 CV. cada uno. De esta versión existen tres unidades en servicio, en La Coruña, Gijón y San Sebastián y ha sido contratada la construcción de otras diez unidades, que entrarán en servicio a lo largo de los años 1978 y 1979.



Por no estar definidas las características del nivel "B" y ante la apremiante necesidad de cubrir este nivel en el Mediterráneo, mostrada por algunas de sus Juntas Delegadas, se adoptó con carácter provisional esta embarcación cuyas características son: Eslora 6,3 m., casco de poliéster estratificado, reforzado con fibra de vidrio, compartimentos de reserva de flotabilidad de espuma de poliuretano, velocidad máxima 25 nudos, autonomía 200 millas, motor intraborda a gasolina de 120 HP.

Existen doce unidades y se va a contratar la construcción de cuarenta y siete de nuevo proyecto, en versión única para Atlántico y Mediterráneo, que también entrarán en servicio a lo largo de los años 1978 y 1979.



Embarcación adoptada para el nivel "C". Neumáticas, con motor fuera borda de 25 HP., mejoradas a base de reforzarles los puntos débiles, con tejido color butano en sus partes más visibles, con lo que resultan más perceptibles en la mar e inconfundibles con otras del mismo tipo.

Existen 285 unidades en servicio, esperando adquirir en 1978 las 15 que faltan para completar lo previsto en el Plan Nacional de Cobertura.

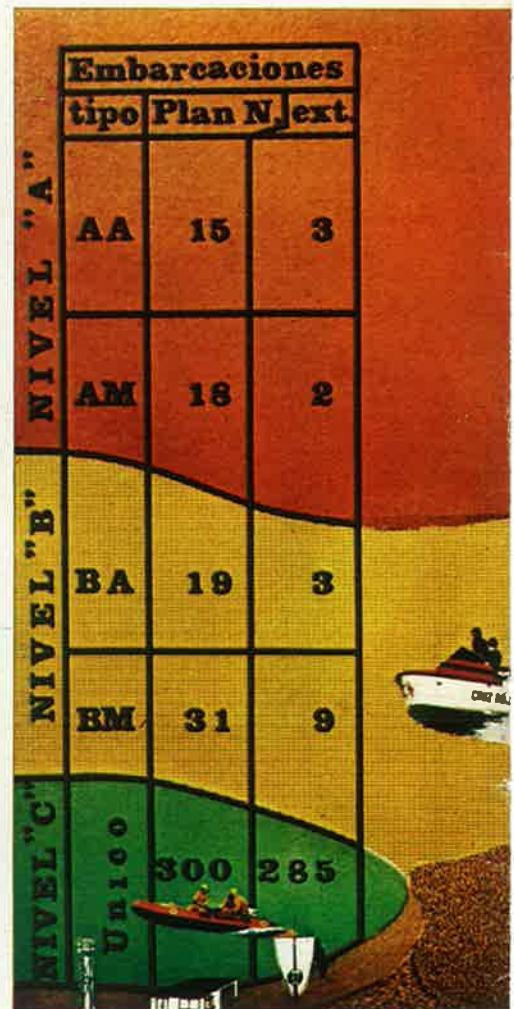


Tipo de embarcación puesta en servicio con carácter provisional por la Cruz Roja del Mar de Málaga para el nivel "A" en su versión mediterránea (AM), en tanto se establezcan las características definitivas del tipo de embarcación necesario para este nivel.

Construida en madera (chapa marina) con espacios rellenos de poliuretano que garantizan su insumergibilidad.

Eslora 6 m., velocidad máxima 9 nudos, autonomía 250 millas, motor Diesel de 90 HP.

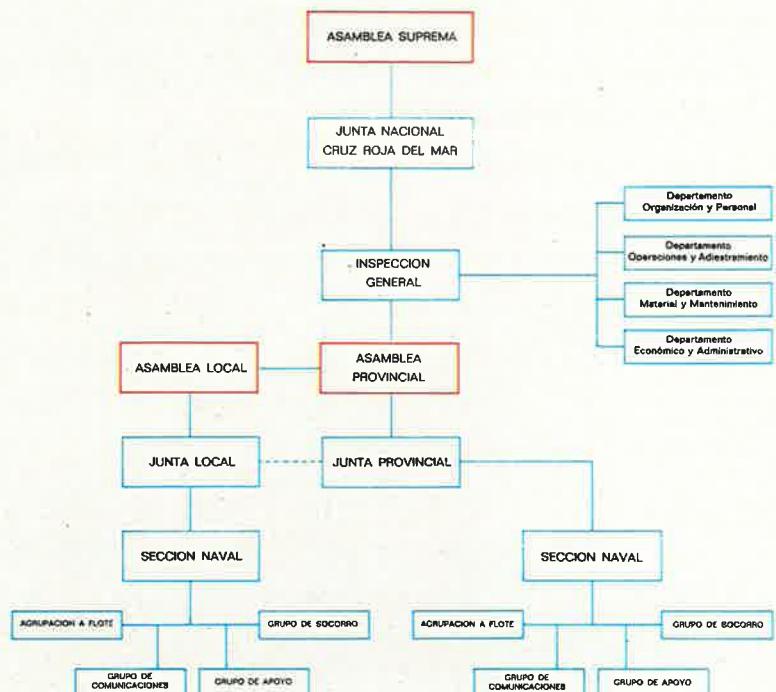
Está prevista la construcción de quince unidades, similares a la de la versión atlántica, pero de menor porte y con casco de fibra de vidrio. Entrarán en servicio a lo largo de los años 1978 y 1979.



LA CRUZ ROJ SALVO LA VID OCHOCIENTAS PERSONAS, E

MADRID (Redacción).—Durante 1977, la Cruz Roja del Mar logró salvar la vida de 820 personas y auxiliar a otras 30.530, en los puestos de playa y embarcaciones. Estos datos se recogen en la Memoria anual que la citada organización de la Cruz Roja Española ha publicado recientemente.

En la misma, también se informa que 1977 ha sido un año de vital importancia para la Cruz Roja del Mar, puesto que durante el mismo el Estado decidió financiar, con cargo a sus presupuestos generales de 1977, 1978 y 1979, la construcción de las embarcaciones de salvamento necesarias para completar el Plan Nacional de Cobertura de Salvamentos de Náufragos, que le fue presentado por la Cruz Roja del



Organización de la Cruz Roja del Mar española.

A DEL MAR A A VEINTE N 1977

Mar. En dicho Plan se prevé la adquisición o construcción de 10 embarcaciones de salvamento "todo tiempo", para las costas atlánticas y cantábricas; 15 embarcaciones para salvamento "todo tiempo", para las costas mediterráneas, y 47 embarcaciones rápidas, destinadas para patrulla y asistencia inmediata en aguas más próximas al litoral, siempre en condiciones normales de tiempo.

También se resalta en la Memoria el hecho de que durante 1977 se ha continuado la expansión geográfica de la Cruz Roja del Mar, con la creación de dos nuevas Juntas Provinciales y 12 locales. (Gráficos y datos obtenidos de la Memoria de actividades de la Cruz Roja del Mar). ■







VOMITA PETROLEO

El "Amoco Cadiz" es batido por el oleaje en las costas del Norte de Francia. Cada golpe de mar le abre una nueva grieta, pero cada golpe de mar produce, también, un chorro de petróleo, que el buque vomita continuamente en las aguas, con lo cual se produce uno de los mayores desastres ecológicos que se recuerdan. (Reportaje gráfico SIPA-PRESS, que continua en las páginas siguientes.)

El naufragio del "Amoco Cádiz", desastre ecológico

LA "MAREA NEGRA", DE NUEVO

BREST (Francia).—El petrolero liberiano "Amoco Cádiz", cuyo naufragio ha provocado la mayor catástrofe marítima mundial, será dinamitado próximamente, según declaró el secretario de Estado, Marc Becan.

El mal tiempo y una avería en el timón fueron las causas del accidente del petrolero, cuya tripulación fue puesta a salvo por medio de helicópteros. A pesar de la intervención de remolcadores, el "Amoco Cádiz" no pudo ser sacado de la zona peligrosa al producirse la avería, y fue derivando hacia los escollos, donde quedó inmovilizado. Como el punto donde encalló se encuentra a tres millas de la costa, el olor a hidrocarburos empezó a sentirse muy pronto en diversas localidades ribereñas.

El objetivo de la operación de dinamitarlo es provocar la ruptura de la armadura del navío, en su parte delantera, para liberar así las 20.000 toneladas de petróleo que aún están depositadas a bordo. Según la Prefectura de Brest, esta era la única solución posible, para poder comenzar una verdadera limpieza de las costas.

El petrolero transportaba 220.000 toneladas de crudo desde el golfo Pérsico, y se dirigía a El Havre para realizar una escala. A consecuencia del accidente, 80.000 toneladas de petróleo se vertieron en el mar, superando así las 30.000 que había arrojado al océano el "Torre Canyon", en 1967.

El desastre, que ha extendido las 80.000 toneladas derramadas a lo largo de 40 millas de la costa de Bretaña, es la peor catástrofe ecológica que ha visto jamás Francia. Si las operaciones de salvamento hubieran fracasado, el petróleo derramado podría haber llegado hasta las 140.000 toneladas. Los científicos, británicos y franceses, reunidos recientemente en Brest, para coordinar su lucha, pronostican de manera pesimista en lo que se puede hacer para evitar más consecuencias.

Por otra parte, las despiadadas condiciones meteorológicas impiden bombardear el crudo que permanece a bordo. El fuerte viento y las mareas continúan golpeando el superpetrolero, que está partido en dos. Tres de las 15 bodegas están resquebrajadas y 20.000 toneladas están aún en el barco.

Equipos urgentes de bombeo procedentes de Estados Unidos y Rotterdam, con una capacidad de vaciar hasta 1.500 toneladas por hora, participaron en la operación. El uso de detergentes y yeso para limpiar el petróleo fue prohibido porque, potencialmente, son más dañinos para la vida marina que el propio crudo. Esta consideración es predominante, ya que la vida de la población costera se deriva de la pesca y de la cría de ostras.

Estos ciudadanos están amargamente indignados por el naufragio del petrolero. El accidente es el cuarto desde 1967 que causa daño a las costas bretonas, y opinan

que se ha hecho muy poco para evitar que ocurran tal clase de desgracias. Las condiciones de navegación que existen en esta zona, de las más traicioneras del mundo, la convierten en un verdadero camposanto de navíos varados.

Los buques que navegan por sus costas son avisados para que permanezcan por lo menos doce millas alejados de la costa propiamente dicha, para evitar los crueles acantilados. Los barcos que se acercan más de esa distancia, por error de navegación o por deseo de tomar un "atajo", corren un gran riesgo de chocar contra las rocas.

Quién pagará a la larga por el mayor derriboamiento de petróleo del mundo, está por ver, pero, por el momento, los habitantes de Bretaña miran con horror cómo sus criaderos de ostras han sido destruidos, lo mismo que su pesca y su turismo. ■

Es la mayor catástrofe marítima mundial, pero la marea no llegará al Cantábrico

BILBAO.—La "marea negra" de Bretaña, que ha afectado aproximadamente a unos 2.000 kilómetros cuadrados, se extiende hacia el Norte, siguiendo el sentido de las corrientes marítimas y no es probable que descienda a las costas cantábricas.

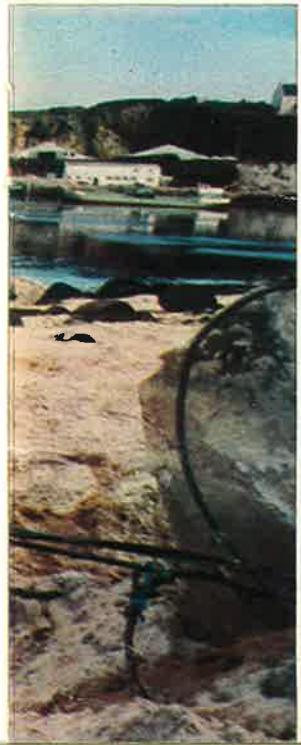
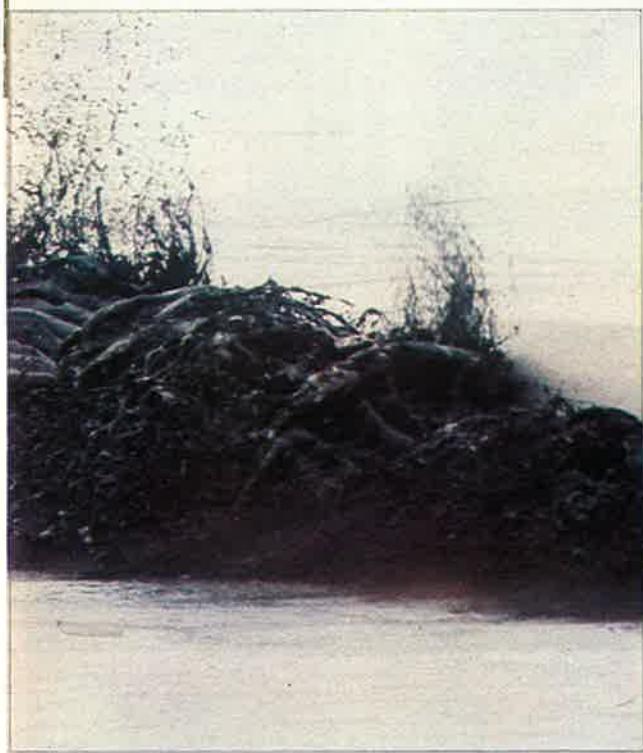
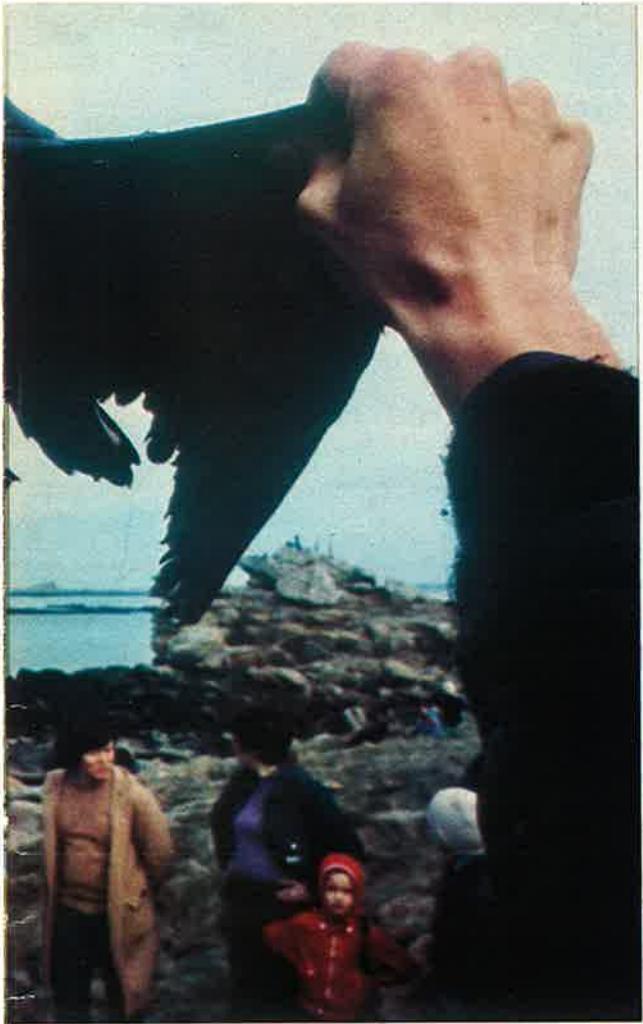
Jesús Pérez Bilbao, abogado y economista bilbaíno que fue llamado como experto para visitar la zona afectada por la Conferencia de Regiones Marítimas de la CEE, afirma que se trata de "la mayor catástrofe marítima mundial".

Compara el caso del "Amoco Cádiz" con el "Urquio" y añade que el accidente del buque español supuso un vertido real de 20.000 toneladas, mientras que ahora han ido al mar 220.000.

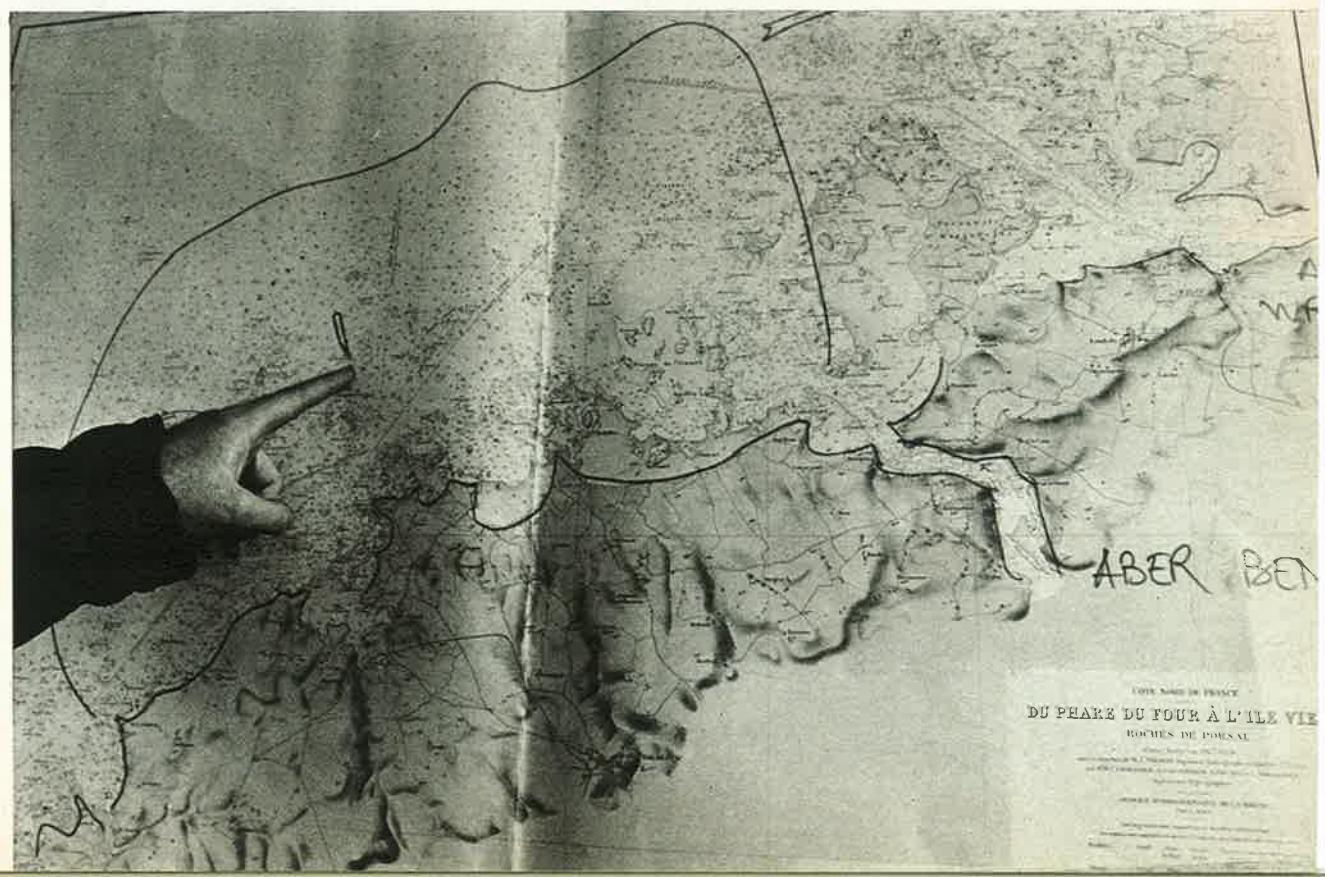
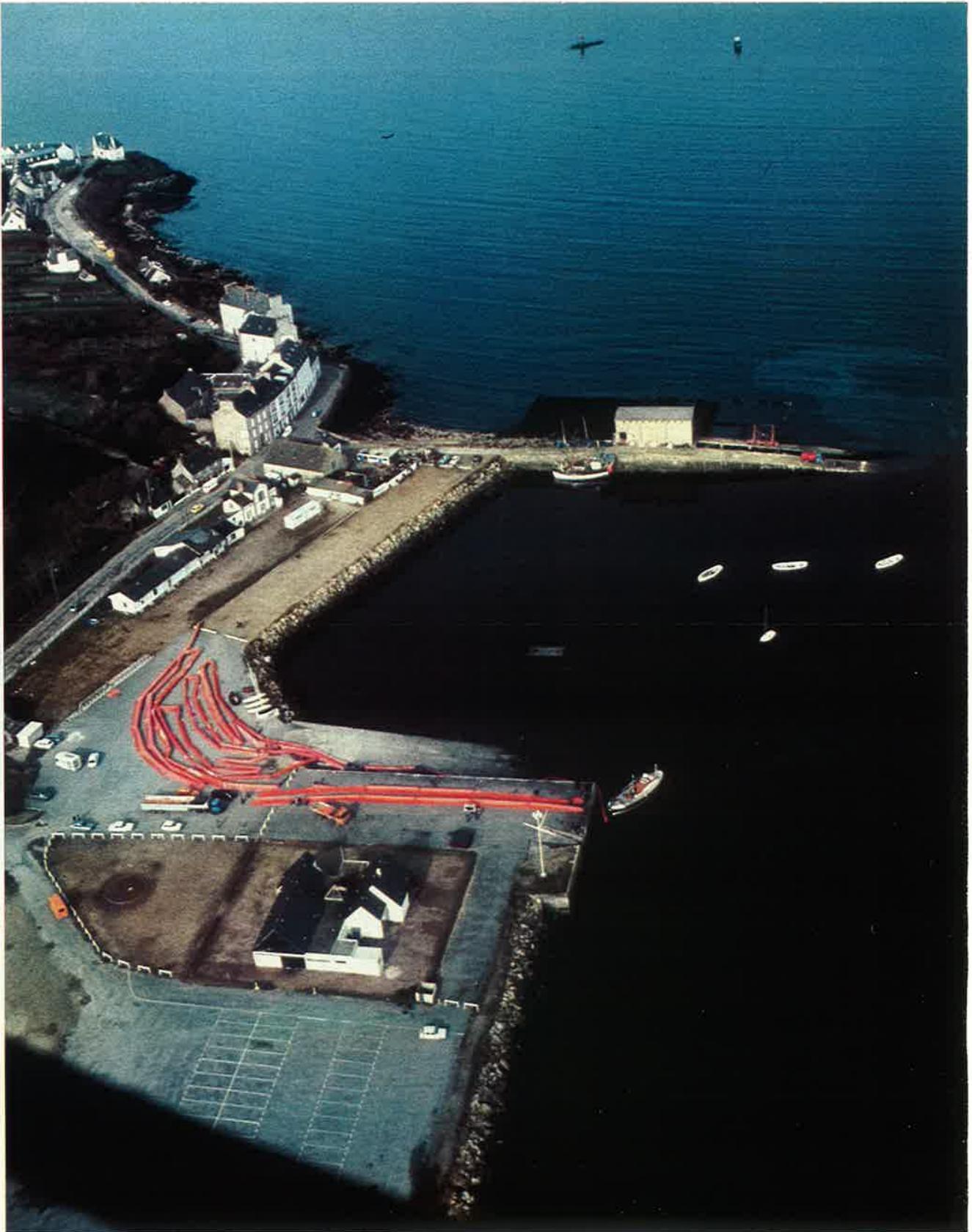
"La tardanza en dar aviso a los servicios de socorro y la falta de un equipo especializado para este tipo de emergencias han sido las principales causas de que el naufragio del "Amoco Cádiz" produjera la mayor catástrofe ecológica marítima del mundo".

El abogado señala que el Mercado Común se propone adoptar una serie de medidas para evitar este tipo de accidentes, medidas que van desde la protección a zonas consideradas críticas hasta la creación de grupos de expertos que, en el menor tiempo posible, estarán en el punto donde se produzca el accidente. ■

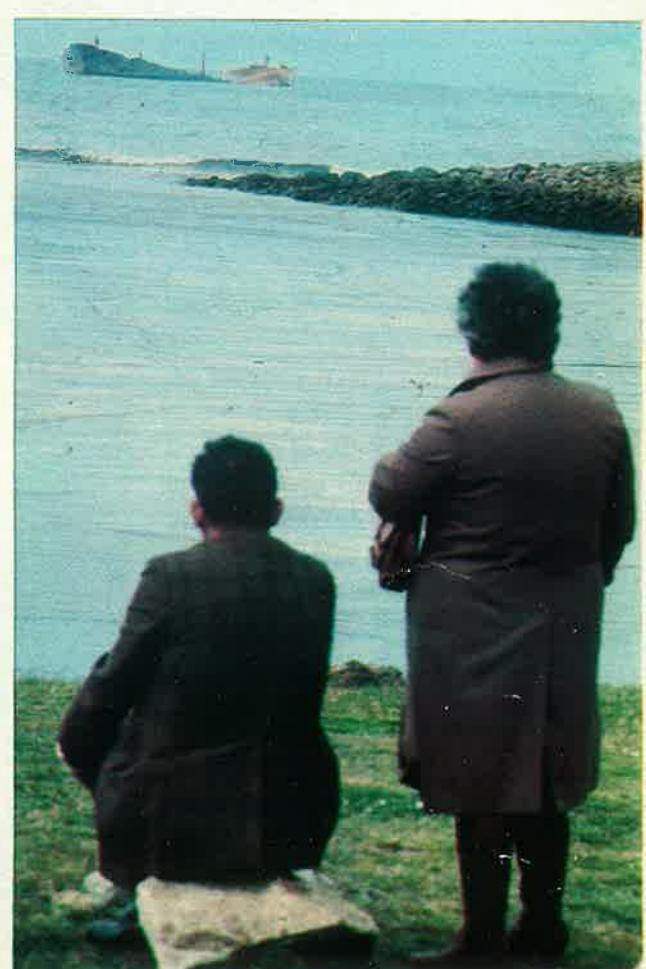




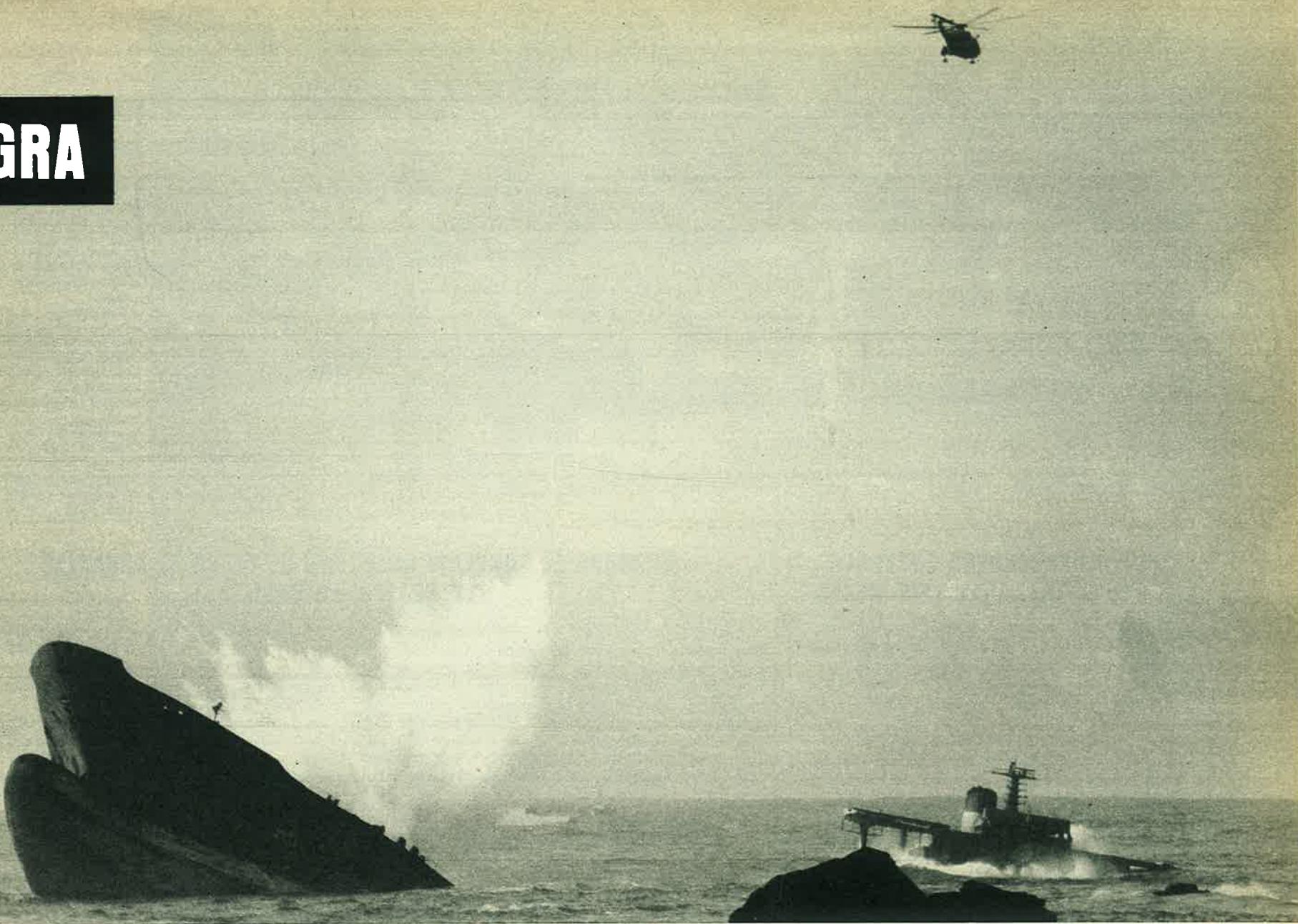
Masas de petróleo llegan a la costa, empujadas por el oleaje. Todos los esfuerzos se concentran en la limpieza de las aguas, pero la muerte ya les ha llegado a peces y aves marinas.



MAREA



NEGRA



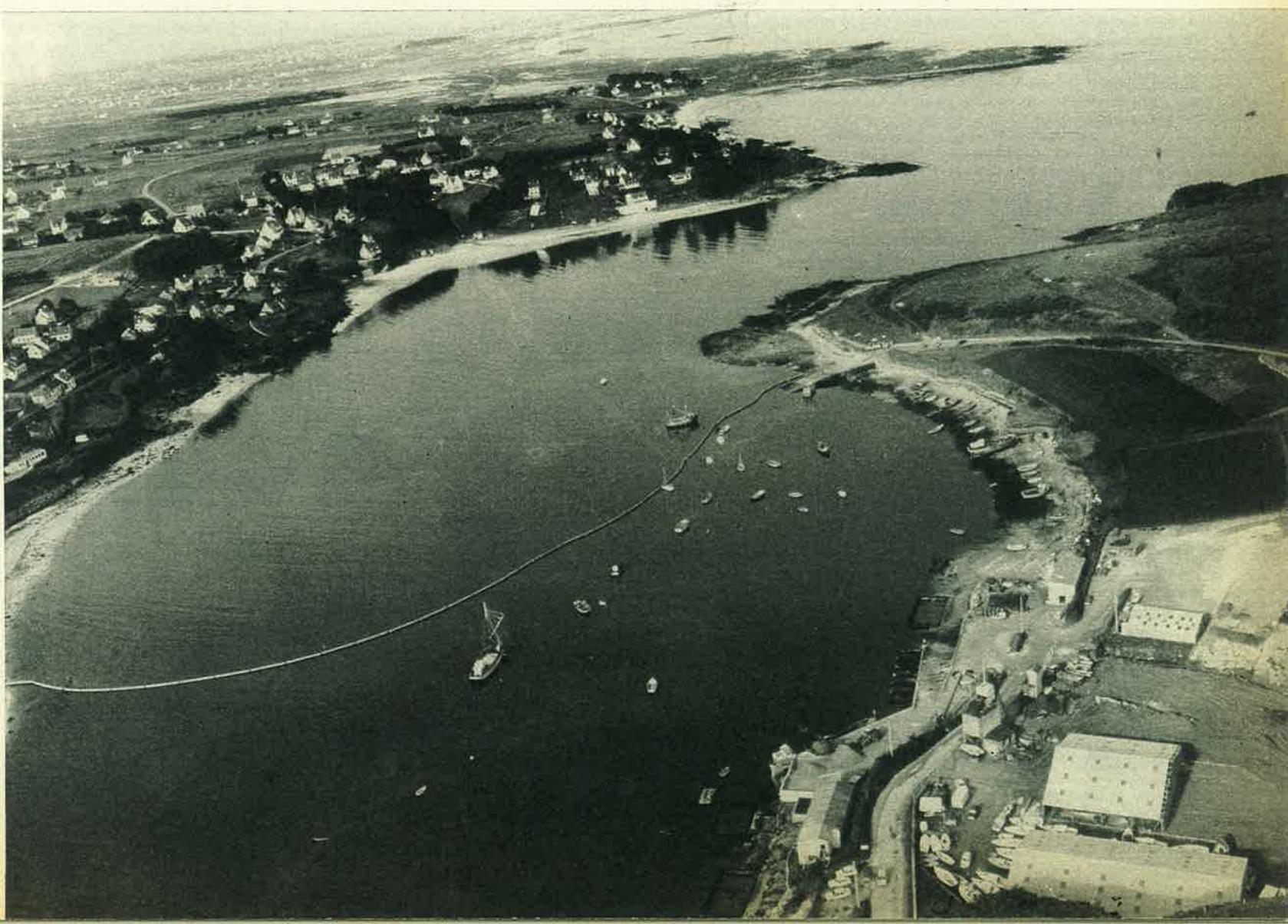
BOMBARDEADO
Desde helicópteros franceses, el "Amoco Cádiz" es bombardeado, para echarlo a pique y dispersar el petróleo que, mientras tanto, es bombeado por equipos especializados.

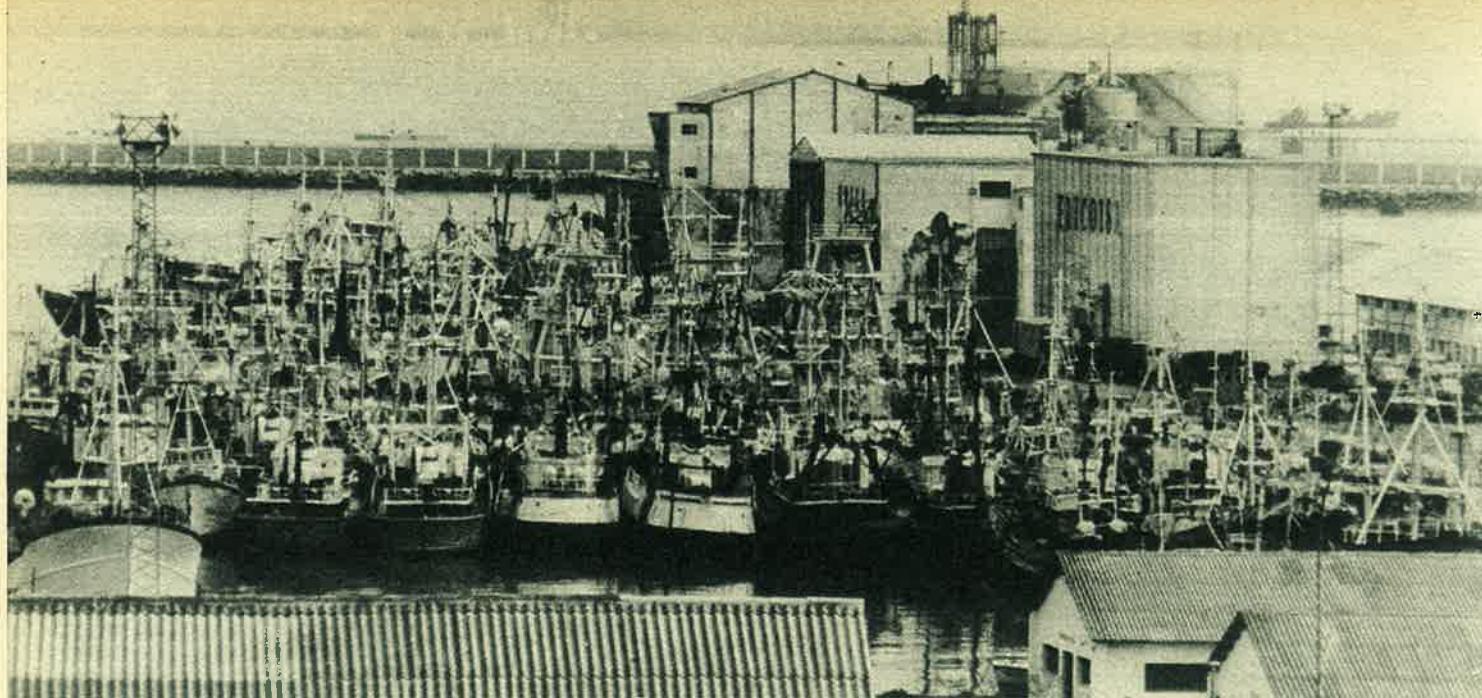
El daño, sin embargo, ya está hecho.

La gente está anonadada.

Los ecologistas, una vez más, dan la voz de alarma.

Fotos:
BOCCON-
GIBOD
(Sipa-Press)





Durante aproximadamente un mes estuvo amarrada en Cádiz la flota de arrastre al fresco (izquierda), mientras se desarrollaban las conversaciones entre tripulantes y armadores (foto de abajo, en la Delegación de Trabajo) y se producían en la calle algunos incidentes. Por fin, en la noche del día 5, se firmaba el convenio, que representantes de los pescadores califican de "altamente positivo".

Vigo

LA FLOTA BACALADERA ESPAÑOLA SOLO PODRÁ TRABAJAR SEIS MESES

VIGO.—Según todas las previsiones, los bacaladeros españoles (Pasarés, La Coruña y Vigo, con medio centenar de barcos los dos puertos gallegos, que representan casi el 60 por 100 de la flota) tendrán que reducir drásticamente su actividad, hasta limitar las capturas a un período máximo de seis meses.

La crisis de la flota bacaladera viene condicionada, entre otros factores, por la reducción de capturas en aguas extranjeras, como consecuencia de la ampliación a doscientas millas de soberanía en muchos países ribereños. El golpe final a la flota ha sido dado por Canadá, que en 1976 autorizaba a los barcos españoles 100.000 toneladas de bacalao, que redujo a poco más de la tercera parte en el año pasado, y a 14.600 toneladas en 1978. Aunque se mantenían conversaciones a nivel de sector pesquero con los canadienses para aumentar la cuota en 5.000 toneladas, con el compromiso de adquirir 750 toneladas de la misma especie que comercializaba aquel país, se han paralizado las negociaciones al no disponer Canadá de la cantidad necesaria para la venta a los armadores españoles.

Como consecuencia de las reducciones en la costa Este del Canadá y en otros caladeros, la flota bacaladera, que el año pasado ya tuvo casi cuatro meses de inactividad, permanecerá este año seis meses amarrada. ■

LA CORAL DE VILAXOÁN, EN LA ISLA DE AROSA

VIGO.—En el local Tamanaco, de la isla de Arosa, patrocinado por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, de Villagarcía, dio un extraordinario concierto la Coral Polifónica de Vilaxoán, bajo la dirección de Máximo Patiño Méndez.

Actuaron la casi totalidad de las voces mixtas que integran esta prestigiosa coral polifónica, que fue entusiasticamente aplaudida en sus diferentes interpretaciones, entre las que figuraban composiciones con arreglos hechos por la propia coral. ■

Cangas de Morrazo

PATRÓN DE PESCA ARREBATADO POR UNA OLA

CANGAS DE MORRAZO (Pontevedra).—El patrón de pesca del buque "Cabo Balea", de base en el puerto de Aldán, Serafín Docampo Carballo, de cuarenta y nueve años, casado, padre de cuatro hijos y vecino de Aldán, ha desaparecido entre las aguas al sufrir un accidente cuando el buque faenaba en aguas del Gran Sol.

El suceso se produjo cuando Serafín Docampo examinaba uno de los costados del buque, momento en el que fue arrastrado por un golpe de mar, desapareciendo entre las olas, sin que los tripulantes del navío pudieran hacer nada por rescatarlo.

El "Cabo Balea" llegó a este puerto tras haber realizado su campaña en aguas del Gran Sol. ■

FIRMADO EL CONVENIO COLECTIVO DE PESCA DE ARRASTRE AL FRESCO, EN CADIZ

CADIZ, 5. Hacia las diez de la noche se ha firmado en Cádiz el convenio colectivo de la pesca de arrastre al fresco, cuyas negociaciones se han prolongado varias semanas, y en el curso de las cuales se registraron diversos incidentes. El convenio ha sido calificado por Antonio Carretero, responsable del Sindicato Libre de Pesca en Cádiz, de "altamente positivo". Con él, el marinero de un barco promedio llegará a ganar alrededor de 30.000 pesetas al mes, con otras diversas ventajas de tipo humano y social.

Entre los logros más importantes del convenio, según el señor Carretero, figura la equiparación de los trabajadores del mar con los de tierra en lo referente a descansos y vacaciones. La firma es además —añadió— un hecho histórico, ya que se trata del primer convenio colectivo del sector de la pesca que se firma en España. Ha informado asimismo que los trabajadores, reunidos en asamblea esta tarde, aprobaron los términos del convenio y los consideraron altamente positivos.

El convenio implica un aumento en los porcentajes distributivos de la pesca para los trabajadores, ya que los marineros percibirán el 1,22 por 100 de la captura bruta, y el primer patrón de barco percibirá el 3,22 por 100. El salario mínimo queda garantizado en 25.000 pesetas, lo que implica que el promedio salarial para el simple marinero será de 30.000 mensuales.

Los trabajadores disfrutarán de treinta y cuatro días de vacaciones en el primer año de vigencia del convenio y de treinta y siete en el segundo, además de los cinco días de descanso obligatorio que cada barco se compromete a acordar a su tripulación al término de cada salida de veintinueve días. ■ EUROPA PRESS.

CASTELLON.—Por otra parte, y también en la fecha de cierre de la edición, la huelga de los trabajadores de pesca de bajura de Castellón continúa en apoyo de que se aplique la ordenanza laboral de 1976, según información de CC. OO.

Las mismas fuentes manifestaron que CC. OO. de Pesca de Castellón ha mantenido negociaciones con la Asociación de Armadores de dicha capital, en las que se llegó a un acuerdo en cinco de los seis puntos que reivindican los pescadores. El sexto es el único que incluye repercusiones económicas.

Finalmente han manifestado que la patronal está dispuesta a aceptar lo que dicte la Delegación de Trabajo sobre el tema, la cual aún no se ha pronunciado sobre el conflicto. La huelga afecta a 700 trabajadores pertenecientes a 76 embarcaciones. ■

SANLUCAR.—Por último e igualmente a la fecha de cierre de la edición, la casi totalidad de la flota sanluqueña, compuesta por unos 70 barcos, continúa amarrada a los muelles de dicha localidad, debido a la huelga que los trabajadores del sector llevan a cabo en protesta por la actitud de los armadores frente al paro.

El conflicto surgió al reclamar los trabajadores que todos los marineros que se encuentran en situación de paro sean enrolados en las embarcaciones pesqueras de la localidad, a lo que los armadores respondieron que no pueden acceder a lo solicitado porque están ya completas las dotaciones de todos los barcos.

Las gestiones entre los representantes de patronos y trabajadores no se han interrumpido y se espera llegar próximamente a algún acuerdo. ■



EL "MAR DOCE" ENCALLO EN LA RÍA VIGUESA

● Tras seis horas de angustia, sus catorce tripulantes pudieron ser rescatados. Posteriormente fueron atendidos en la Casa del Mar, del ISM, en Vigo.

VIGO.—Durante casi siete horas, los 14 tripulantes del motopesquero "Mar Doce", hubieron de permanecer a bordo del barco, en medio de los embates de las olas, con la embarcación fuertemente escorada, tras encallar en las rocas de cabo Estay, en la ría de Vigo. El continuo batir de las olas y el fuerte viento reinante durante toda la noche del miércoles 15 de marzo al jueves, hizo imposible el rescate de los naufragos quienes, por su parte, estuvieron durante bastante tiempo tratando de encontrar la fórmula de abandonar el buque.

ENCALLADO A 300 METROS DE TIERRA

El "petón" de cabo Estay se encuentra a unos 300 metros de tierra firme y a poco más del doble de un radiofaro instalado en un promontorio.

El naufragio se produjo alrededor de la una y media de la madrugada, recibiéndose la primera llamada procedente del barco a las 1,40, según informó la Comandancia de Marina de Vigo. El contacto se estableció a través de la Radio Costera de Alcabre, que comunicó a la Comandancia que el barco había encallado en la isla de Toralla, comprobándose después que, en realidad, el siniestro se produjo en el lugar antes citado, al establecerse comunicación entre el patrón del "Mar Doce" y la Comandancia de Marina de Vigo.

El comandante de Marina ordenó inmediatamente la salida del remolcador "José Elduayen", el dragaminas de la Armada "Navia" y el pesquero "Vicente Baz". También fueron avisados los pescadores de Canido, perfectos conocedores de la zona, ya que el estado de la mar y los continuos aguaceros que caían hacían imposible, junto a lo accidentado de la zona, el rescate con embarcaciones de mayor porte.

Al mismo tiempo —sigue informando la Comandancia de Marina— se preguntó al patrón del "Mar Doce" si el buque corría inminente peligro, contestando aquél negativamente, por lo que se decidió esperar la amanecida para efectuar el salvamento de la tripulación. Las operaciones de rescate de los tripulantes se iniciaron a las 7,55 de la mañana, siendo trasladados los naufragos, en dos "Zodiac" del "Navia", al pesquero "Carolo", que acudió al lugar del naufragio patroneado por su armador Olegario Alonso.

Los tripulantes rescatados fueron llevados al muelle de Bouzas, haciendo cargo de ellos el Instituto Social de la Marina. Posteriormente fueron atendidos en la Casa del Mar, desde donde pudieron dirigirse a sus respectivos domicilios sin mayores daños. Solamente uno de los marineros, el portugués Francisco Alves Teixeira Fidalgo, de dieciocho años, natural de Funchal (Madeira), resultó levemente lesionado en un tobillo, que le fue enyesado en las dependencias sanitarias de la Casa del Mar. Posteriormente, se hizo cargo de su traslado a un sanatorio de la ciudad el seguro de accidentes del barco.

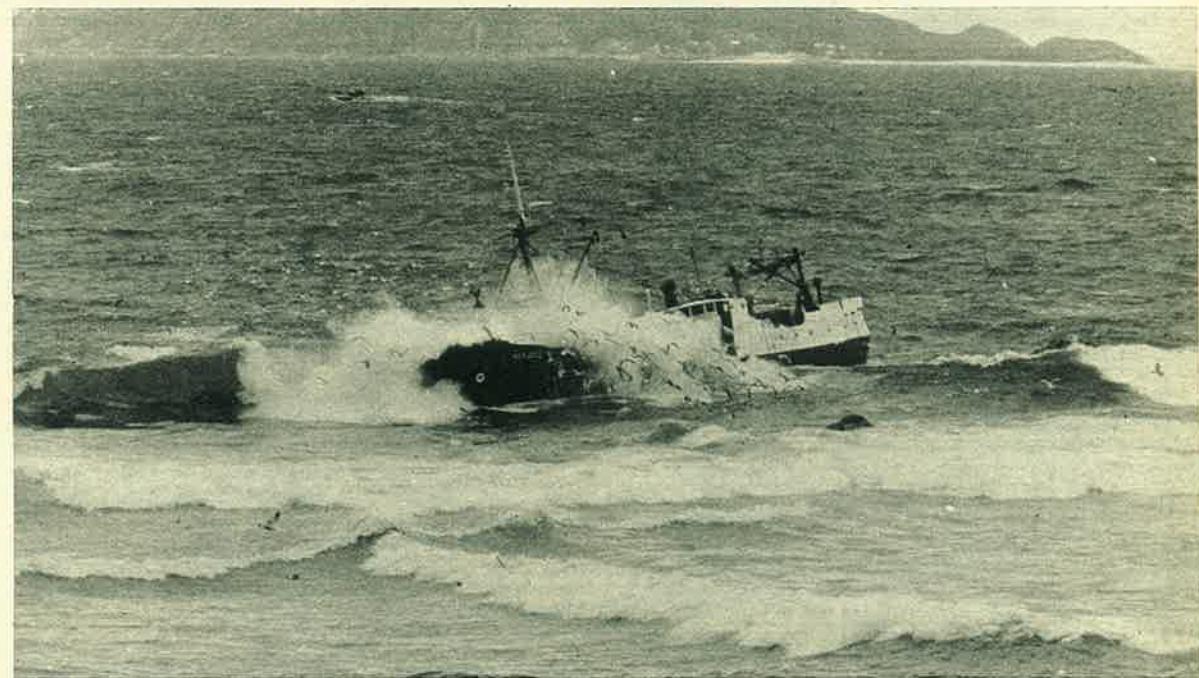
En el salvamento tomaron parte los pesqueros "Nuevo Pescador", "Carramex", "Carolo" y "Vicente Baz". Según la Comandancia de Marina ha sido destacable la serenidad de la tripulación del "Mar Doce", así como el comportamiento de todos los buques que acudieron al salvamento.

También fue avisado el helicóptero del SAR con base en La Coruña, pero, tras sobrevolar la zona y comprobar que el salvamento se había efectuado ya, regresó a su base.

LA VISIBILIDAD ERA BUENA

Según un técnico del radiofaro de cabo Estay (esta sección cumple solamente un cometido de ayuda a la navegación por emisión de señales de radio, ópticas y acústicas, pero no recibe comunicaciones), la visibilidad en la zona era buena, pudiendo observarse perfectamente desde el mar todas las luces de enfilación de la costa, además de las que pueden servir de referencia, como son las del pueblo de Canido y otras.

Según el mismo técnico, durante la noche del miércoles al jueves no hubo niebla alguna, por lo que no fue preciso hacer uso de las señales acústicas del radiofaro. Señaló también que el viento reinante en aquellos momentos —que duró toda la noche y la mañana siguiente, con diferente intensidad— era del Noroeste, por lo que, en definitiva, no parecían existir causas relacionadas con el sistema de ayuda a la navegación que pudiesen haber influido en el naufragio.



Tripulantes del "Mar Doce", y el pesquero abatido por el oleaje. (Fotos: MAGAR.)

ALUMBRADOS CON LOS FAROS DE LOS COCHES

Poco después de producirse el accidente, se acercaron a la zona varios coches, en uno de los cuales llegó el armador del "Mar Doce", el señor Pérez Pan. Todos los coches, que se concentraron en una explanada contigua a la carretera cortada que llega hasta el promontorio de cabo Estay, estuvieron varias horas iluminando con sus focos el casco del buque, donde los tripulantes se esforzaban por arriar los botes, que, finalmente, fueron arrebatados por el mar, sin que pudiesen hacer uso de ellos.

En el lugar del naufragio existen unos rompientes que son perfectamente conocidos por los pescadores y patrones de pesca de Vigo, lo que permite suponer que, en algunos casos, pueda existir cierto grado de confianza, que, unido al embate continuo de las olas y el viento del Noroeste, haya hecho abatir al barco y lanzarlo contra las rocas.

El "Mar Doce", había salido el miércoles para iniciar sus faenas de pesca, dirigiéndose hacia el Sur en dirección a la costa portuguesa. El empeoramiento del tiempo aconsejó al patrón regresar al cobijo del puerto de Vigo y, cuando se dirigió a él, ya dentro de la ría, sobre vino el accidente.

Fuera de la ría de Vigo habían realizado ya el miércoles faenas de pesca y llevaban alguna a bordo que pensaban descargarse en el Berbés.

EL "CAROLO", ESPECIALISTA EN SALVAMENTOS

Uno de los pesqueros que acudieron al salvamento fue el "Carolo", un buque cuyo patrón lleva realizados arduos trabajos de salvamento. Con ocasión del naufragio del "Marbel" en las islas Cíes, fue este barco el que más se distinguió en los esfuerzos por conseguir un salvamento con mayor fortuna. Durante muchos días, después del siniestro, su armador siguió poniéndolo a disposición de la Comandancia de Marina.

EL "MAR DOCE" ERA EL BOU CON EL QUE CHOCÓ UNA LANCHAS DE PASAJEROS

Los días después del naufragio del "Marbel", se había producido un nuevo y trágico accidente en la ría, al chocar una lancha de pasajeros contra el costado del propio "Mar Doce", que ahora yace entre las rocas de cabo Estay. En aquella ocasión un niño de seis meses perdió la vida a sólo unos doscientos metros del muelle del R. C. Náutico. Según los testigos presenciales de aquel accidente, ninguna culpa tuvo el patrón del "Mar Doce" que tenía preferencia en el cruce que realizaban ambas embarcaciones. ■

COMISIONES MARINERAS ESTUDIA EL MARISQUEO EN LAS RIAS DE VIGO Y AROSA

VIGO.—Las coordinadoras del Sindicato de Comisiones Marineras, de las rías de Vigo y Arosa, se reunieron en esta última localidad con el fin de analizar los problemas derivados del cierre de la veda del marisco e informar de las medidas adoptadas en la última reunión del secretariado nacional del citado sindicato, con respecto al problema de la vigilancia y de las guías de circulación de marisco.

Fueron considerados los posibles perjuicios o beneficios de que la veda fuese ampliada durante el mes de marzo, como había solicitado alguna Cofradía, y en base a los informes realizados por biólogos en diversos bancos naturales, informes que ponían de manifiesto que la densidad de almeja comercial, por metro cuadrado de superficie, era muy pequeña y no aconsejaba en absoluto que la veda fuese prorrogada. Así, en caso de prórroga, habría una extracción masiva de marisco no comercializable, que iría destinado fundamentalmente a la repoblación de los viveros particulares. Ante esta alternativa, el acuerdo fue apoyar la decisión de que la veda continúe cerrada.

Dada la crisis que afecta a los pueblos marineros y que está produciendo amplio paro en el sector durante dos meses, con grave quebranto de sus economías, se acordó dirigirse a la Dirección General de Pesca para solicitar que durante estos dos meses (marzo y abril) se liberen las artes del boliche y la rapeta, con lo que en parte se solucionaría el aludido problema. ■

GUIAS

Se informó sobre las gestiones para la supresión total de las guías de circulación de marisco, que permiten su venta en tiempo de veda y causan gravísimo quebranto a miles de mariscadores, puesto que el marisco se esquila en sus bancos naturales y es acción que sólo beneficia a furtivos y cultivadores en parques privados. También se informó del proyecto de vigilancia, que va a ser presentado a la Dirección General de Pesca, mariscadores y medios de comunicación.

La coordinadora aprobó que la veda de longueirón y navaja continúe abierta hasta el próximo mes de abril. Y respecto a la parcelación de las playas en Arosa, sin autorización oficial expresa, se acordó denunciar la situación para que sean tomadas urgentes medidas que acaben con ella. ■

EMPIEZA EL TRASPLANTE DE ALMEJA

VIGO.—En fecha próxima se iniciará en la ría de Vigo la operación que se viene registrando durante los últimos años al comienzo de la veda del marisco y que se ha dado en denominar "Trasplante de Almejas". Auspicia por la Agrupación de Cofradías de Mariscadores de la Ría, contará con el asesoramiento técnico de un biólogo del Plan Marisquero. A un promedio de 50 kilos de almejas por hombre y día y con una duración aproximada de un mes, en los trabajos de traslado del citado molusco participarán más de mil mariscadores de la vara, con una frecuencia de doscientos por día, y serán utilizadas cien pequeñas embarcaciones de motor. Las almejas están extraídas de los bancos situados en las proximidades del relleno de Bouzas y de todas las dársenas del puerto de Vigo, y arrojadas al mar para su crecimiento y repoblación en los bancos de la bahía viguesa más necesitados: ensenada de San Simón, fondo de Moaña, Meira, Canido-Toralla y Cabo de Mar.

Villagarcía de Arosa

GRANDES PERDIDAS EN MARISCO POR LAS LLUVIAS

VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra).—En varios cientos de millones de pesetas se calculan las pérdidas que han producido en los bancos de marisco de la ría de Arosa y de las demás rías gallegas las abundantes lluvias caídas.

Concretamente en la ría de Arosa, en la que desemboca uno de los ríos más caudalosos de Galicia, el Ulla, el nivel de salinidad en las aguas era muy bajo en el primer metro de profundidad, y en algunas zonas esta baja salinidad alcanzaba el nivel de los dos metros, según los análisis efectuados por el Plan de Explotación Marisquera de Galicia.

Este Plan recomendó a los productores de mejillón, que se cría en cuerdas colgadas en bateas, que bajaran las cuerdas para que el mejillón estuviera en profundidades superiores a los dos metros, ya que así se quería evitar la muerte de miles de mejillones.

Este procedimiento se podía usar con los mejillones, ya que las cuerdas en que se crían pueden desenrollarse y poner el mejillón a una mayor profundidad, pero en los bancos naturales de almeja, berberecho, ostras, navaja, etcétera, no se podía usar método alguno y el agua dulce procedente de las lluvias y del río Ulla ha producido una gran mortandad en estos viveros, no sólo en las especies adultas o semiadultas, sino también en la cría. ■

SALINIDAD CASI NORMAL

VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra).—Las aguas de la ría de Arosa están recuperando su salinidad normal, según hizo público el Plan de Explotación Marisquera de Galicia.

Como consecuencia de los últimos temporales de agua, los ríos que desembocan en la ría aumentaron considerablemente el caudal, lo que unido a la intensa agua de lluvia caída, hizo que la salinidad bajase considerablemente y ello afectase gravemente a los bancos naturales de ostras, berberecho, almeja y a las cuerdas de mejillón.

Los daños producidos por la baja salinidad se calculan en varios cientos de millones de pesetas.

Según los datos obtenidos por el citado Plan Marisquero, las aguas tienden a una normalidad en cuanto a su salinidad, lo que se espera conseguir en breve plazo. En algunos casos, como en las zonas del Galineiro y ensenada de La Toja, las aguas presentan salinidades entre el 18 y el 21 por 1.000 a menos de un metro de profundidad, lo que representa todavía un problema para los cultivos de ostra. ■

CONCURSO INFANTIL DE PINTURA ORGANIZADO POR EL I. S. M.

VILLAGARCIA.—Un Jurado compuesto por artistas villagarcianos —Rivas Briones, Bautista Pereira y Pérez del Oro— falló el concurso infantil de pintura convocado por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, en Villagarcía.

Los premios adjudicados son los siguientes:

Primer grupo.—Primer premio, Emilia Balseiro López, de ocho años, de Villagarcía. Segundo premio: María del Carmen Túñez Aguirre, de O Grove, estudiante de quinto de EGB. Tercer premio: María Sol Bea García, también de O Grove, y que estudia quinto de EGB. Cuarto premio: Tomás Pena Nieto, de Isla de Arousa, quinto de EGB.

Se concedieron, asimismo, los siguientes accésits: María Alvarez Riveira, María Begoña Rodríguez Gómez, Angel María Rodríguez Prieto, Rocío Devesa Meis, María de la Concepción Alvarez Otero, Ana Belén Castro Bea, María Dolores Alvarez Rodríguez, Juan Blanco de la Fuente, José Carlos Fariña Ramos, Silvia Montesinos Domínguez y Rosa María Trigo Paulos.

Segundo grupo.—Primer premio: Fátima Vázquez Estévez, de catorce años, de Poboa do Caramiñal. Segundo premio: Juan Manuel Lameiro Barreiro, de octavo de EGB, de Villagarcía. Tercer premio: Gustavo S. Patiño Ríos, de trece años, de Vilaxoán. Cuarto premio: María del Pilar Suárez Viqueira, de trece años, de Villagarcía.

Los accésits concedidos son los siguientes: Antonio Brun Brea, Ana María Alcalde Creo, Modesto López Castro, Juan Francisco Sánchez Losada, Alberto Redondo Porto y Manuel Fernández Briones. ■



Cedeira
CONGRI GIGANTE

Este conger, de más de 35 kilos de peso, fue capturado en Cedeira por pescadores de la localidad. De más de tres metros de longitud, es uno de los mayores que se han extraído de estas aguas en los últimos años. ■

El Ferrol

DON MARIO VILLAAMIL, PRESIDENTE DE LA JUNTA DEL PUERTO

MADRID (Redacción).—Por un Real Decreto del Ministerio de Obras Públicas, de 11 de marzo, se nombra presidente de la Junta del puerto de El Ferrol a don Mario Villaamil Pérez.

El señor Villaamil Pérez sustituye en el cargo a don Anselmo Seoane Pamplín-Vázquez. ■

La Coruña

ARDE EL PESQUERO "ALKARTEGUI"

LA CORUÑA.—Un importante incendio se declaró a bordo del pesquero coruñés "Alkartegui", cuando con doce hombres retornaba a puerto tras las faenas pesqueras.

El incendio fue observado en el "Alkartegui" cuando éste navegaba a unas doce millas de La Coruña, a la altura de Cayón. Se inició en la chimenea y en el puente y fue propagándose a los camarotes, perdiéndose además de toda clase de aparatos para la navegación, incluida la telefonía, las pertenencias de los marineros.

El hecho se produjo sobre las siete de la tarde del domingo 19 de marzo. El barco, tipo "baka", había faenado desde dos días antes en el área de Malpica.

La tripulación del "Alkartegui" fue auxiliada por un pesquero que navegaba por la zona momentos después de declararse el fuego. Este fue quien dio aviso a las autoridades de Marina, saliendo para el lugar el remolcador de altura "Sertosa XVII" y la lancha de la Cruz Roja del Mar "Blanca Quiroga". En balsas, los tripulantes del buque siniestrado pudieron ponerse a salvo, viéndose favorecidas las operaciones de salvamento por el tranquilo estado de la mar.

A su llegada al puerto coruñés los tripulantes del buque siniestrado emprendieron viaje a sus respectivos domicilios, en distintas zonas de la provincia. Sólo uno, el cocinero, José María Abilleira Martínez, de cuarenta y seis años, permaneció en la Casa del Mar, donde declaró que era natural de una aldea cercana a Noya y que en el siniestro del "Alkartegui" había perdido sus ropas, dinero y demás efectos personales. Señaló que la tripulación se dio cuenta del incendio cuando el humo apareció entre la chimenea y el puente, y que pronto las llamas hicieron acto de presencia, haciendo presa en el puente que ardío totalmente, perdiéndose todos sus aparatos.

Dijo también José María Abilleira que al estar impedidos de poder comunicar lo que ocurría a través de la telefonía, desde cubierta agitaban pañuelos, camisetas y trapos, para llamar la atención del pesquero más próximo. Declaró que un mercante pasó muy cerca del pesquero siniestrado y que a pesar de las señas y de haber disparado bengalas, siguió su ruta sin hacer caso.

Uno de los tripulantes abandonó el barco utilizando una balsa, otros seis incluido el señor Abilleira lo hicieron en otra balsa y a bordo quedaban el patrón, el motorista, el contramaestre y dos marineros. Con la cooperación de otros barcos y del "Sertosa", lograron sofocar el siniestro antes de que amenazase a los tanques de combustible.

JORNADAS MEDICAS EN LA CASA DEL MAR DE LA CORUÑA

LA CORUÑA.—En la Casa del Mar ha tenido lugar una mesa redonda en torno al tema "Tratamiento médico y quirúrgico del ulcus gastroduodenal no complicado".

Actuaron como ponentes los siguientes médicos: Don Ramón Trias Rubíes, jefe del Servicio de Cirugía Digestiva del Hospital de la Santa Cruz y San Pablo de Barcelona; don Joaquín Potel Lesquereux, catedrático de Cirugía de la Facultad de Medicina de Santiago de Compostela; don Francisco Peralta Alonso, jefe del Servicio Provincial de Medicina Interna del Instituto Social de la Marina en Vigo; don José Iglesias Corral, jefe clínico de Radiología Digestiva del Hospital General de Galicia; don Eduardo Novoa Morón, del servicio de Cirugía de la residencia de la S. S. Almirante Vierna, de Vigo; doctor Víctor Ruiz Ochoa, gastroenterólogo del Instituto Nacional de Previsión, endoscopista. Coordinador: don Julio Estévez Fernández, del Servicio de Cirugía General del Instituto Social de la Marina, en Vigo. ■

Gijón

DAÑOS INTENCIÓNADOS EN LOS EQUIPOS ELECTRÓNICOS DEL "SIEMPRE EMPERATRIZ"

GIJÓN.—Un hecho incalificable se produjo en el muelle pesquero local, posiblemente en la madrugada del domingo día 5 de marzo, o en la noche de ese mismo día, al causar una o más personas desconocidas irreparables daños en los equipos electrónicos del pesquero matriculado en Candás, nombrado "Siempre Emperatriz", propiedad de los hermanos don Jesús y don Celestino Gutiérrez Muñiz, uno de ellos patrón de la embarcación con residencia en la villa candalina y el otro con domicilio en Gijón.

Este pesquero, con una tripulación que oscila entre los doce y los quince hombres, según las costeras, tiene su base habitual en el puerto avilesino, y había quedado amarrado la noche del sábado, junto a otros, como de costumbre en aguas próximas al edificio de la Cofradía de Pescadores. Cuando en las primeras horas de la madrugada del lunes su patrón y tripulantes saltaron a bordo, para hacerse a las habituales faenas, vieron con profunda consternación que gentes extrañas habían estado a bordo, y al parecer, accediendo al puente desde la cocina y zona del "guardacolor", que forzaron, habían destruido sistemáticamente, posiblemente a golpes de martillo o con un objeto contundente, desde el radar, hasta el sonar, las sondas, detectores de bancos de pesca, equipo de radiotelegrafía y telefonía, y en general, todas las instalaciones electrónicas sin las cuales el buque resulta prácticamente inservible. En una primera estimación, los daños causados se cree superan los cinco millones de pesetas, a lo que habrá de sumarse el coste del nuevo montaje. Y también, lo que es más doloroso, que por esa causa quince familias se quedarán sin ingresos de sus titulares, ya que como se sabe los pescadores dependen económicamente de los frutos que obtienen de su salida a la mar. ■



BARCOS RUSOS

Durante el pasado mes, barcos rusos, con cargamento de motores para aviones, arribaron al puerto de El Ferrol.
(Foto: Europa Press.)

Avilés

OFICINA DE EMPLEO EN LA CASA DEL MAR

AVILES.—En las oficinas de la Casa del Mar de Avilés está ya funcionando desde primeros de marzo el servicio denominado Oficina de Empleo, a fin de regular la contratación de personal tripulante tanto de embarcaciones de pesca como mercantes y que hasta ahora era atendido por el SEAF-PPO. Se reciben ya muchas peticiones de empleo, en especial para la Marina Mercante. En el tablón de avisos de la Casa del Mar se colocan las ofertas de trabajo y se lleva un registro de solicitudes de empleo para facilitar por orden de inscripción a las empresas que piden personal. ■

AUMENTO EL TRAFICO EN EL PUERTO DURANTE 1977

AVILES.—Para la redacción de esta memoria se ha tenido en cuenta la normativa contenida en las diferentes órdenes circulares que desde la implantación de este tipo de trabajo en el año 1958 se han ido dictando, buscando siempre una mayor perfectibilidad y clarificación en los datos aportados. Con ello se persigue el dar a conocer las características fundamentales del puerto y de los elementos de que dispone, así como los datos estadísticos del movimiento portuario.

EL TRAFICO AUMENTO UN 13 POR 100

El tráfico marítimo en el ejercicio de 1977 ha sido de 3.527.176 toneladas de entrada y 2.298.252 toneladas de salida, incluyendo avituallamiento. La pesca, no incluida en el anterior tráfico, supone un movimiento de 11.178 toneladas, con un valor en primera venta de 729.438.562,05 pesetas. El tráfico absoluto suma un total de 5.836.606 toneladas. Estas cifras representan un aumento del 13 por 100 aproximadamente sobre el total del año anterior. Y si se tiene en cuenta que aún persisten las graves dificultades en que se desenvuelve la economía nacional, por una parte, y que por la otra este movimiento de mercancías pudo haber sido superado de no incidir en el otoño las huelgas de tripulaciones en mercantes habituales en este puerto, se llega a la conclusión de que este aumento no sólo tiene importancia por su cuantía, sino que la tiene también en su aspecto significativo. Efectivamente, la culminación de las obras del ensanche, si no a un total rendimiento, sí comienzan a dar sus frutos. Estas obras fueron recibidas provisionalmente en 13 de diciembre

de 1977 y aunque aún habrán de ser completadas por otras obras accesorias para elevarlas hasta su objetivo inicial de facilitar la entrada de buques de 24.000 TPM, en la actualidad ya permiten el acceso de los mayores buques llegados a este puerto y cuyo record es día a día superado. Ciñéndonos al movimiento de mercancías se observa un incremento notable en los tráficos básicos: 672.206 toneladas en minerales de hierro; 102.510 toneladas en hierros, aceros y chatarra; 76.955 toneladas en "otros minerales"; 54.030 toneladas en fuel-oil y 30.491 toneladas en la partida de abonos, siendo más suave el incremento en otros tráficos menos significativos. Por el contrario, decrece el tráfico de carbón en 274.952 toneladas y en 14.659 toneladas el de la pirita, junto con otras partidas cuya línea descendente es casi imperceptible. El análisis de este movimiento nos muestra que las principales partidas proceden en su mayoría de tráficos que utilizan buques de gran porte que son los que ya comienzan a acceder con base en las mejores condiciones infraestructurales del puerto.

AUMENTO EL PESQUERO

El tráfico pesquero ha sido, asimismo, superior en este ejercicio en 248 toneladas, siendo llamativa principalmente la diferencia en el precio medio por kilogramo de pesca que si en 1976 fue de 48,84 pesetas pasó en 1977 a 65,26 pesetas.

LAS OBRAS DE DRAGADO

En el transcurso de este ejercicio el tren de dragado afecto al servicio ha prosseguido la tarea de mantener en unos casos y mejorar en otros los calados en el puerto para potenciar las obras ejecutadas y dar seguridad a la navegación. La draga "Fuensanta" dragó 107.150 metros cúbicos de arena y fango en el canal Pedro Menéndez y 143.200 metros cúbicos de arena en la barra. La draga "Avilés" dragó 27.900 metros cúbicos de fango en los muelles de Ensidesa; 105.050 metros cúbicos de fango en el muelle local; 13.500 metros cúbicos de guijo en la curva de Pachico y 48.100 metros cúbicos de arena y fango en el canal Pedro Menéndez. Por su parte, la draga "Alvargonzález" extrajo 9.250 metros cúbicos de arena en la barra y 62.000 metros cúbicos de arena y fango en el canal Pedro Menéndez. Estos volúmenes se consideran siempre medidos en cántara, y son un claro exponente de la necesidad de tener el material de dragado en buenas condiciones para esta tarea que no admite pausas ni demoras.

Las dos obras principales están prácticamente concluidas. El ensanche del canal de entrada, ya recibido, supone un presupuesto líquido de 1.077.139.814,63 pesetas, cifra superada a la liquidación de la obra, y el muelle de atraque en la margen izquierda de la ría ha desembocado en un reformado para recoger algunos aumentos de obra surgidos durante la ejecución de las mismas, habiendo sido ya aprobado técnicamente en 22 de noviembre de 1977.

Durante este ejercicio han sido redactados los siguientes proyectos:

- Proyecto reformado del muelle de atraque en la margen izquierda de la ría: enero 1977.
- Proyecto de voladuras en roca para dragados con medios propios: septiembre 1977.
- Proyecto de Lonja para contratación de pescado: octubre 1977.

También se ha redactado la liquidación correspondiente al proyecto número 263. Revisión de la draga de rosario "Avilés", en mayo de 1977. ■

Ondárroa

MILLON Y MEDIO DE PESETAS DE MULTA AL PESQUERO "IPARTZA"

ONDARROA.—Un Tribunal de Arcachonne (Francia) ha impuesto una sanción de 800.000 francos (millón y medio de pesetas) al pesquero ondarrés "Ipartzá", apresado por una patrullera francesa cuando faenaba en aguas del golfo de Vizcaya.

La sanción es la más alta impuesta a un pesquero vasco español por las autoridades francesas desde que comenzaron las detenciones. ■

Pasajes (Guipúzcoa)

FRANCIA APRESA AL PESQUERO "MANUAS" ...

PASAJES (Guipúzcoa).—Ha sido apresado por faenar en aguas comunitarias sin licencia el pesquero de altura "Manuas", del puerto de Pasajes, propiedad del armador Fernando Uriondo.

El barco ha sido conducido al puerto francés de L'Orient, y al armador le han sido solicitados 40.000 francos de fianza. ■

... LIBERA AL "ALAI ALDE"

PASAJES (Guipúzcoa).—Ha sido puesto en libertad en el puerto francés de La Palice el arrastrero con base en Pasajes "Alai Alde", del armador Emilio Fernández López.

El pesquero había sido detenido el pasado día 1 de marzo por faenar sin licencia en aguas comunitarias.

El juicio quedó visto para sentencia, que se fijará el 7 de abril.

El armador ha tenido que depositar 20.000 francos para cubrir la sanción y gastos de juicio, además de serie confiscado al pesquero unos 3.000 kilos de pesca y un saco de red.

El "Alai Alde" ha continuado faenando. ■

Santander

BUQUE HUNDIDO

SANTANDER.—El buque mercante de bandera noruega "Elin Christine" se hundió definitivamente en el lugar conocido como Las Quebrantas, frente a la costa de Pedreña.

El mercante noruego naufragó y los cinco tripulantes fueron rescatados con vida, mientras el buque permanecía sobre un banco de arena, hasta que, definitivamente, se hundió.

Se calcula que el buque se encuentra a unos dos metros de las mareas vivas y, dentro de la bahía de Las Quebrantas, muy próximo a la playa de Somo.

La compañía armadora, al parecer, no intentará el rescate del transporte y la compañía aseguradora se hará cargo de él para su desguace. ■



Simulacros de operaciones de salvamento tuvieron lugar en los puertos de Santander (izquierda) y Barcelona (junto a estas líneas), con motivo del Día de la Seguridad de la Vida en la Mar.

DÍA DE LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR

SANTANDER.—El día de la Seguridad de la Vida en el Mar se celebró en Santander con asistencia de diversas personalidades, entre ellas el subsecretario de la Marina Mercante, don Carlos Barreda; presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos, y el de la Junta Nacional de la Cruz Roja del Mar y Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, almirante Amador.

En el puerto santanderino hubo exhibición de diversas operaciones de salvamento, en las que intervinieron las secciones de Santander y Torrelavega; buceadores de Castro-Urdiales; la embarcación de salvamento "Guipúzcoa II", todos ellos pertenecientes a la Cruz Roja del Mar, y el remolcador "Faneca". Posteriormente, en la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, el segundo comandante militar de Marina, don Carlos López-Doriga, pronunció una conferencia sobre seguridad interior y a continuación se proyectó la película "Fuego a bordo".

En el transcurso de su visita a Santander, el subsecretario de la Marina Mercante inauguró el Instituto Oceanográfico. ■ TORRE.

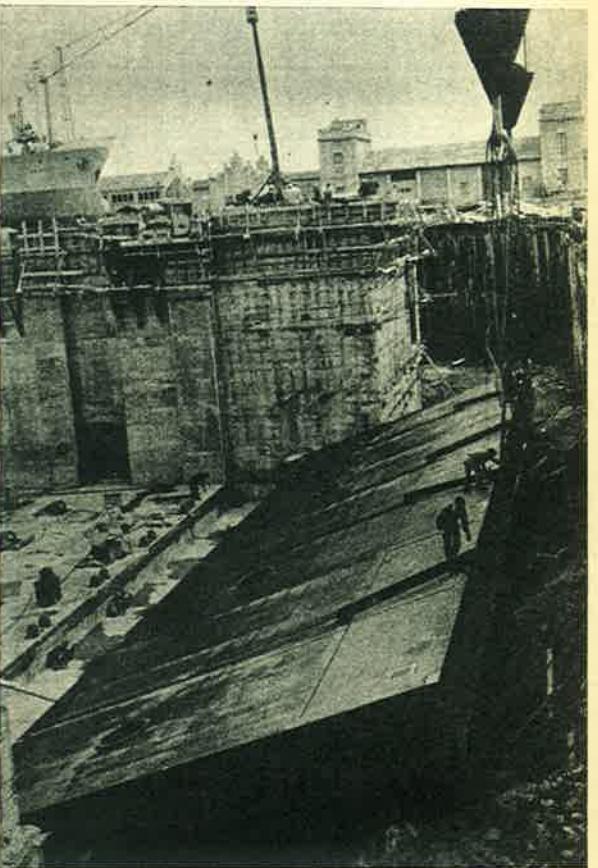
res de cerco de la localidad de Vilanova i la Geltrú y los de Barcelona que se acercan a los lugares de pesca de los primeros. Tras los enfrentamientos registrados entre los tripulantes de las embarcaciones de cerco de la capital del Garraf y las procedentes de Barcelona, que motivaron la paralización de la flota vilanovina formada por más de ciento cincuenta unidades, continúa existiendo entre la gente de mar del puerto de Vilanova un clima de tensión ante las noticias de que, al parecer, los pescadores barceloneses de esta especialidad pretenden faenar nuevamente en aguas del distrito marítimo sin respetar las normas establecidas voluntariamente en cuanto se refiere a la longitud de las artes de cerco, potencia lumínica y horarios nocturnos de salida de puerto, al objeto de garantizar la defensa de la riqueza biológica y limitar la sobrepesca.

En un escrito firmado por los patrones de la flota vilanovesa de cerco, que ocupa a más de trescientos trabajadores, se planteó ante las autoridades de Marina la necesidad de que terminen definitivamente los abusos y provocaciones de embarcaciones barcelonesas que impiden el normal desarrollo de estas actividades pesqueras que registran desde hace varios meses notable crisis de capturas, con la consiguiente merma de ingresos económicos.

DIQUE PARA BUQUES DE HASTA 50.000 TONELADAS

Dentro de pocas semanas, el puerto de Barcelona contará con un sensacional elemento para atender la revisión y reparación de buques de hasta 50.000 toneladas de peso muerto, en seco: un dique, cuya construcción comenzó en 1974.

En la fotografía, una vista de la puerta (sistema Foster, con las bisagras en el plan y abatible hacia afuera), ya apoyada totalmente en tierra y encajada perfectamente entre las paredes laterales del dique. ■



Grupo de alumnos que participaron en los exámenes.

EXAMENES DE MOTORISTAS NAVALES

BARCELONA.—El Tribunal calificador presidido por el almirante jefe del Sector Naval de Cataluña, de quien se espera pueda encauzar una urgente y adecuada solución al problema, estableciendo concretamente las adecuadas normativas y haciéndolas respetar en todos sus aspectos por todos los pescadores. ■

Asimismo, y en Palamós, y en su Casa del Mar, adonde se trasladó dicho Tribunal, se llevó a cabo el correspondiente a los pescadores de la provincia de Gerona, asistiendo, además, el delegado provincial del Instituto Social de la Marina. También estuvo presente el director del SEAF/PPO de Gerona, el alcalde de la localidad, el comandante militar de Marina y otras autoridades.

De un total de 40 alumnos presentados a los exámenes, obtuvieron la titulación 20, aprobando, el resto, distintos grupos. ■

UN PATRULLERO VIGILA LA PESCA DE CERCO, AL SUR DE BARCELONA

VILLANUEVA Y GELTRU.—La Armada española ha desplazado al patrullero rápido "Ordine", con base habitual en Cartagena, al litoral Sur de la provincia de Barcelona, a raíz del empeoramiento de la situación entre los pescado-

Tarragona

HOMENAJE AL DOCTOR VILLANUEVA PELAYO EN SU JUBILACIÓN

TARRAGONA (Corresponsal).—El doctor don Jesús Villanueva Pelayo, inspector médico provincial del Instituto Social de la Marina hasta su jubilación, en agosto próximo pasado, ha sido objeto de un cariñoso homenaje de despedida.

Con esta finalidad se reunieron en un restaurante del interior, con el doctor Villanueva y esposa, los antiguos componentes del Consejo Provincial del ISM, con su presidente, don Eliseo Castaneda Abascal; patrones mayores y secretarios de las Cofradías de Pescadores de la provincia; delegados locales y funcionarios de la delegación provincial; doctores y amigos del señor Villanueva. ■

UN BUEN SERVICIO

Pronunciaron unas palabras de agradecimiento, por la labor desarrollada por el homenajeado, don José Placa Flos, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Tarragona, y que en nombre de las Cofradías de la provincia hizo entrega al doctor Villanueva de un estuche con motivos marineros; el presidente del Consejo Provincial, señor Castañeda, que glosó la larga singladura del doctor Villanueva por el litoral tarragonense, y el delegado provincial, don Antonio Escudero, que resaltó el temple con que el doctor Villanueva contribuyó, en las distintas etapas de la vida del Instituto, al mejor servicio de los pescadores.

El doctor Villanueva, visiblemente emocionado, agradeció la presencia de tantos amigos y sus manifestaciones de simpatía, indicando que siempre dentro de la normativa procuró seguir el lado humano de las situaciones del hombre de mar.

Les fueron entregados al doctor Villanueva y esposa delicados obsequios en señal de afecto y recuerdo por el cariño que han sabido captarse entre las gentes de este trozo de litoral. ■ M.



Valencia

LAS ESPOSAS DE LOS OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE PODRÁN PARTICIPAR EN ASAMBLEAS

VALENCIA.—Los oficiales de la Marina Mercante de Valencia han conseguido elegir una comisión gestora que redactará los estatutos de una asociación profesional.

El acuerdo noticiable y novedoso de su última asamblea es la posibilidad de que las esposas de los oficiales puedan participar de manera plena, siempre que tengan la representación documental de sus cónyuges. El acuerdo fue oreado a propuesta y por mayoría, de la esposa de un oficial.

La comisión gestora nombrada intenta ahora conectar con los marinos de Alicante y Castellón con el fin de llegar a la asociación regional. ■

DOS PESQUEROS ESPAÑOLES, APRESADOS POR SENEGRAL

ALICANTE.—El pesquero alicantino "San Gregorio", con base en Cádiz, propiedad de los armadores don José y don Francisco Senabre Verdú, de Villajoyosa, apresado por una lancha patrullera cuando faenaba en aguas del Senegal, ha sido devuelto a sus propietarios, tras haber abonado una multa de cinco millones de pesetas y haber permanecido cuatro días y cuatro noches retenido en Dakar.

Según informaron los propios armadores, el pesquero, de 36 metros de eslora y 350 toneladas de arqueo, reemprendió regreso a aguas españolas.

Junto con el "San Gregorio", fue apresado igualmente el "Antonio Rodríguez", que faenaba muy cerca del anterior, el cual todavía no ha sido liberado por encontrarse pendiente de juicio, según se ha podido saber en Alicante, ya que, al parecer, el patrón de pesca tuvo alguna discusión con la tripulación del patrullero, por lo que se espera que la sanción sea de catorce millones de pesetas, idéntica a la que el pasado año fue impuesta por los mauritanos al "Ignacia María", otro pesquero de la flota de los señores Senabre, de Villajoyosa.

Tanto el pesquero alicantino como el "Antonio Rodríguez" se encontraban faenando en unas playas cercanas a la costa del Senegal y, según manifestación de los armadores, debieron, por error involuntario, introducirse algunos metros en la jurisdicción senegalesa cuando llevaban trabajando, el primero desde el día 6 y el segundo desde el 13 del actual mes de febrero.

Si bien los pescadores del barco alicantino han recibido relativo buen trato, nos informan que el patrón del "Antonio Rodríguez", don Angel Rodríguez, se halla en una celda esperando la salida del juicio. ■

Según armadores de Santa Pola ULTIMAMENTE SE PESCA EN AGUAS MARROQUIES SIN CONTRATIEMPOS

ELCHE (Alicante).—"Los pesqueros españoles nos estamos aproximando a las costas marroquíes hasta distancias realmente insólitas sin contratiempos. Ocasiones hay en que faenamos a no más de tres o cuatro millas del litoral norteafricano sin la menor contrariedad ni sobresalto por parte de las patrulleras mogrebíes".

Así se ha manifestado un grupo de armadores de Santa Pola, cuyas barcas se dedican actualmente a la captura de cefalópodos. Estos pescadores han añadido que mientras algunos de ellos abonan un canon previamente establecido, a otros no se les ha exigido hasta la fecha, sin que pudieran darnos razón de este trato discriminatorio.

Para faenar en aguas marroquíes, ni unos ni otros disponen de licencia oficial, de cuya tenencia se les releva tácitamente, consintiéndoseles los trabajos propios del mar sin trabas. Confían los armadores que esta situación tendrá la misma vigencia que el contrato pesquero; o sea, cinco años. ■

Cartagena

PESQUEROS RUSOS PARA DESGUACE

CARTAGENA (Murcia).—Llegó a este puerto el buque ruso "Bussol", acompañando a tres pesqueros de la misma nacionalidad, que vienen para ser desguazados.

Los tres pesqueros, que proceden de Murmansk, son el "Gatchina", "Velsk" y "Veha". Estos tres, que realizan su última singladura, "morirán" en Cartagena en el cementerio de buques que hay en la ladera del monte Galeras. ■

Estepona

LOS PESCADORES ADELANTAN LA VEDA DE MOLUSCOS

ESTEPONA (Málaga).—La Cofradía de Pescadores de Estepona ha adelantado la veda de determinadas especies de moluscos un mes antes de la fecha oficial prevista por el Ministerio de Comercio.

Con ello se pretende la no extinción de las crías de las especies de "corruco", conchas finas, chirlas y almejas babosas, que durante todo el mes de abril abundan en estas costas.

Esta veda abarca, por lo que respecta a la jurisdicción de Estepona, desde el límite con Marbella por la parte occidental hasta el límite con la provincia de Cádiz.

La Cofradía de Pescadores de Estepona pretende que las demás Cofradías, desde Torre del Mar a Marbella, y desde el límite de la provincia de Cádiz hasta el Peñón de Gibraltar, adopten la misma medida y prohíban la pesca de los citados moluscos en sus aguas, por suponer esto un beneficio considerable a corto plazo. ■

UN PESQUERO NAUFRAGO FRENTE ALHUCEMAS

MELILLA.—Sobre las 6,15 horas de la mañana del día 8 del pasado mes de marzo, por causas desconocidas, se produjo una vía de agua en la embarcación "Pedrito y Paquita", con base en Motril, a cosa de dos millas de Cala-Iris, proximidades de Alhucemas (Marruecos) y que obligó a la tripulación a abandonar la embarcación, que se hundió rápidamente.

Una hora después, la tripulación pudo llegar en la balsa de salvamento de la embarcación a las costas de Marruecos, donde fueron atendidos por las autoridades marroquíes y posteriormente por el cónsul de España en Villa Nador, quien procedió a la repatriación de dichos tripulantes a Melilla, donde fueron atendidos por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina de dicho puerto y tras los trámites de reglamento, en la Comandancia Militar de Marina, fueron evacuados, en la noche del día 10, a su base de Motril a través de la Delegación Provincial del ISM en Málaga.

En la tripulación, formada por el patrón, motorista y cinco marineros, no hubo que lamentar desgracias. ■

Gibraltar

COLISIONAN UN CARGUERO Y UN TRANSBORDADOR EN EL ESTRECHO

CEUTA.—Continúan sin aparecer los cuerpos de los tres tripulantes desaparecidos del carguero "Manola Toro", que se hundió en aguas del Estrecho de Gibraltar tras colisionar con el transbordador "Isla de Menorca".

Cerca de las doce de la noche del 11 de marzo llegó al puerto ceutí el transbordador siniestrado, entre cuyo pasaje —más de trescientas personas— no se han producido daños personales.

En el puerto de Ceuta se habían congregado numerosas personas, así como servicios sanitarios en previsión de accidentados.

Algunos viajeros manifestaron que al producirse el choque se escuchó un gran estruendo y muchos de ellos rodaron por pasillos y acomodamientos. Poco después el capitán del buque, a través de los altavoces, tranquilizó al pasaje requiriendo serenidad.

Estas mismas fuentes señalaron que se apreció que el barco carguero quedó escorado, debido al desplazamiento de los containers que transportaba, hundiéndose en pocos minutos.

Siete de los tripulantes del carguero fueron recogidos por un barco búlgaro —no ruso como en principio se creía— que posteriormente pasaron al remolcador "San Roque" que los trasladó a Algeciras. Otro de los naufragos fue recogido por otro barco que siguió rumbo a Málaga. ■

Palma de Mallorca

HOMENAJE A UN MARINO CENTENARIO

PALMA DE MALLORCA.—Un homenaje oficial le fue rendido en su domicilio a Guillermo Rosselló Palmer, capitán de la Marina Mercante, de cien años de edad.

En el transcurso de dicho acto le fue entregada una placa de plata por el comandante militar de Marina de Mallorca, en conmemoración de su centenario. Recibió asimismo, del Instituto Social de la Marina, un donativo de treinta y cinco mil pesetas.

Por su parte, la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Baleares le hizo entrega de veinticinco mil pesetas y una renta de mil pesetas mensuales, hasta su fallecimiento, donativo que habitualmente conceden cuando llegan a esta edad.

Guillermo Rosselló Palmer se hizo a la mar a la edad de dieciocho años como piloto en un velero de la Naviera Mallorquina, navegando durante años entre Palma y varios puertos del Caribe.

A los cincuenta años y después de una brillante carrera, ésta se vio truncada al perder la vista, debido a una lesión producida por el excesivo uso del sextante, lo que determinó el abandono de la profesión y el regreso definitivo a Mallorca. ■

(1) "La pesca deportiva en Mallorca". Miguel Massuti. Ediciones Cort. Palma de Mallorca, 1973.

(2) HOJA DEL MAR, número 128, mayo 1976, p. 32.

(3) HOJA DEL MAR, número 147, diciembre 1977, p. 38.

SIGUE SIN APARECER EL REMOLCADOR "DUENDE"

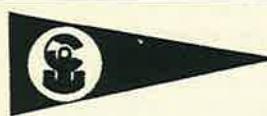
ALGECIRAS.—Desde el pasado día 6 de marzo no se tienen noticias del remolcador "Duende", que navegaba con tiempo bueno y sin novedad por el Atlántico, según una comunicación de su patrón recogida por la costera de Lisboa. El barco, que se teme se haya hundido, llevaba una dotación de seis hombres, tres santanderinos y otros tres de Algeciras. El remolcador debía de haber llegado a Huelva el día 7, y es propiedad de la compañía Ibérica de Remolcadores del Estrecho.

El remolcador zarpó de Santander el 22 de febrero, pero al encontrar mala mar buscó refugio en aguas gallegas, en el puerto de Burela. Más tarde arribó al de La Coruña y se hizo después nuevamente a la mar, al parecer fue en la noche del día 6, perdiéndose luego materialmente todo contacto con el barco.

LA BUSQUEDA

En relación con esta desaparición, la Comandancia de Marina de Huelva ha hecho público un informe en relación a las acciones de rastreo realizadas por orden de las autoridades a cargo de los pesqueros con base en puertos de este litoral.

El día 11 se organizó el despliegue de pesqueros con base en el puerto de Ayamonte con la misión de llevar a cabo la búsqueda del barco en la zona comprendida entre el cabo de San Vicente y el meridiano de Mazagón. El 13 salieron dos helicópteros de la base naval de Rota, y el patrullero ligero de la Marina de Guerra española "Cándido Pérez" con la misión de explorar la zona del cabo de San Vicente hasta Cádiz, todo ello con resultado negativo. También han colaborado en la búsqueda del remolcador pesqueros de Isla Cristina y Ayamonte.



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS CONSIGNATARIOS - FLETADORES - ESTIBADORES

FLOTA

"Horus"	92.000 pies cúbicos
"Lago Negro"	90.000 pies cúbicos
Cádiz:	Puerto Santa María:
Avda. Generalísimo, 2	Muelle comercial, s/n.
Tels.: 27 46 50-27 46 54	Tel.: 86 27 93
Cables: Comatisa	Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA	Telex: 76036 OSA

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)



LOS DESAPARECIDOS

Los tripulantes algecireños son Marcos Lloret Tonda, mecánico naval mayor; Juan Montoya León, patrón de tráfico interior de puerto, y Antonio González López, mecánico. Y los de Santander: Felipe Santillana Castillo, patrón mayor, domiciliado en Laredo; Aquilino Sánchez Chocarro, patrón de cabotaje, y Roberto Campelo Pena, mecánico de primera, ambos domiciliados en Santander.

RECUPERADO UN CADAVER

Dentro de un profundo silencio, sólo interrumpido en ocasiones por el lamento de algunos familiares, arribó el día 16 al puerto de Algeciras el buque "Masagón", de la Compañía Ibérica del Estrecho, portando los restos mortales de don Marcos Lloret Tonda. ■

Cádiz GRANJAS MARINAS DE LA REGION SURATLANTICA

CÁDIZ.—En el curso de una reunión celebrada en la Casa del Mar, se ha constituido la Junta Consultiva de Granjas Marinas de la Región Suratlántica (PEMARES).

Presidió la reunión el subdirector general de Ordenación de Pesca Marítima y Flota Pesquera, a quien acompañaba el jefe de sección de la Dirección General de la Pesca Marítima.

La Junta está constituida por representantes de la Administración, uno del Instituto Español de Oceanografía, los presidentes de Cámaras de Comercio de Cádiz y Huelva, el gerente y el jefe de la sección biológica de PEMARES y los vocales representativos del sector, en el que se encuentran incluidas las provincias de Cádiz y Huelva.

Fue elegido vicepresidente de la Junta Manuel Paredes Quevedo, presidente de la Cámara de Comercio de Cádiz, y a su vez presidente del órgano de trabajo de esta Junta.

Tras la constitución de la Junta se entró en el examen de los problemas planteados, avanzándose bastante en la elaboración de unas propuestas concretas que se elevarán a la Dirección General de Pesca para su más rápida puesta en marcha. ■

Sevilla

DONAN UN BARCO A LA LIGA NAVAL ESPAÑOLA

SEVILLA.—Un antiguo falucho ha sido donado por sus armadores a la Liga Naval Española, según declaraciones del delegado de esta entidad en Sevilla, Domingo Luis Yáñez Polo, al diario "ABC".

Se trata del falucho "San Antonio", de diez metros de eslora, que cuenta con dos camaretas con sus servicios completos, un motor de 100 caballos y está perfectamente equipado.

Tras la donación por parte de sus armadores, el "San Antonio" se ha convertido en el "Ln-1".

La Liga Naval Española es una asociación independiente encaminada a la promoción del mar en la vida nacional y de los intereses marítimos españoles.

Según manifestó el señor Yáñez Polo, el barco donado se destinará "al disfrute, totalmente gratuito, de los niños andaluces. Así, en cortas singladuras, conocerán los pueblos de la costa de Andalucía". ■

Huelva

EL "ALVAREZ ENTRENA 18", EN LIBERTAD

Más de seis millones de pesetas han tenido que pagarse a Senegal para la liberación.

HUELVA.—El pesquero "Alvarez Entrena 18", retenido durante cinco días en el puerto de Dakar, ha sido puesto en libertad por las autoridades del Senegal.

El pesquero, según información facilitada a Efe por Antonio Entrena Cumbreiras, dirigente de la firma armadora, había sido apresado por una lancha patrullera del Senegal, cuando navegaba con rumbo a Mauritania, con las redes recogidas, es decir, sin estar faenando.

Para la puesta en libertad del pesquero, la empresa propietaria ha tenido que pagar una multa de más de seis millones de pesetas. ■

Lepe

LA BARRA DEL TERRON, PUNTO NEGRO DE ACCIDENTES EN LA PESCA DE BAJURA

HUELVA.—La Unión Local de CC. OO. de Huelva ha comunicado lo siguiente:

Un grupo de unos ochenta pescadores de bajura celebraron asamblea en Lepe para discutir y afrontar la cada vez más precaria situación de la entrada por la barra del Terrón.

La aparición progresiva de bajos debido a la disminución del caudal del río Piedras como consecuencia de la construcción del pantano (aguas arriba) y la deficiente baliza-

ción de la entrada viene provocando una serie de accidentes de progresiva frecuencia: "Primo Santana" (febrero-76), "Franco Muriel" (febrero-76 y 77), "Manolo Enrique", "Isabelita Concepción", "Nuestra Señora del Carmen", "Valverde", "Cebra", son algunos de los nombres de una larga lista de pesqueros que vienen sufriendo percances graves y accidentes en ese punto, aunque afortunadamente y hasta ahora no haya habido que lamentar víctimas.

La espera durante cuatro o cinco horas (sobre todo en temporal) para poder entrar por la barra del Terrón aprovechando la subida de la marea aumenta la jornada laboral de los pescadores y la peligrosidad, que se agudiza aún más cuando el paso de la barra debe hacerse de noche al carecer de señales luminosas las balizas existentes.

Cuando la entrada se hace imposible por la barra del Terrón y los pesqueros se ven obligados a entrar en otros puertos de la costa, aumentan los costos de la producción por el mayor consumo de gas-oil y el traslado de las tripulaciones a sus domicilios.

Ante la urgente necesidad de solucionar estos problemas antes de que haya que lamentar algún accidente con pérdidas humanas irreparables, la asamblea acordó:

- Nombrar una comisión de portavoces formada por marineros y pequeños armadores y representación de CC. OO. y UGT, para:
- Recabar de las autoridades colaboración para conseguir una correcta balización de la entrada a la barra de Terrón, con señales luminosas y un dragado de la barra. ■

Ayamonte

PRESTAMO A LA COFRADIA PARA CONSTRUIR UN COMPLEJO DE FRIO

MADRID.—A quince millones de pesetas asciende el importe de un préstamo otorgado por el Ministerio de Comercio a la Cofradía de Pescadores de Ayamonte, para la construcción de un complejo de frío, que constará de fábrica de hielo, cámara de congelación y cámaras para conservación temporal de las especies de consumo. ■

Lanzarote

QUEJAS POR LAS TRABAS MAURITANAS EN LAS AGUAS DEL SAHARA

LANZAROTE.—Ciento diecisésis barcos de la flota artesanal de Lanzarote podrían verse obligados a amarrar en el puerto de Arrecife si no disminuyen las exigencias de Mauritania para poder faenar en aguas del Sahara Occidental.

Numerosos barcos de esta flota, sobre todo los de mayor tonelaje, han abonado ya el canon exigido en el tratado de pesca hispano-mauritano, si bien las modestas unidades de trabajo de Lanzarote de veinte toneladas y con seis hombres de tripulación han tenido problemas económicos, ya que es indispensable para poder retirar las licencias pesqueras enrolar a dos nativos de Mauritania en la tripulación y en caso de no hacerlo deberán abonar al mes 18.000 pesetas por cada uno.

Ante esta polémica situación, una comisión de armadores se ha trasladado a Madrid para informar a las autoridades competentes del grave problema económico que se les plantea. ■

Arrecife de Lanzarote

TRASLADADOS

A SU PAIS MARINEROS FALLECIDOS

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Los restos mortales de los cuatro tripulantes del mercante francés "Prométhée", fallecidos el pasado 16 de marzo en el incendio que sufrió dicho buque, fueron trasladados a París por vía aérea.

El mencionado buque sufrió un incendio a bordo cuando navegaba a unas cincuenta millas del litoral lanzaroteño y los cadáveres de las víctimas de este siniestro fueron posteriormente trasladados al puerto de Arrecife.

Los mencionados cadáveres corresponden a Francois de Guen, marinero; Christian Durand, mecánico; Gilbert Mu-chault y Roger Alouet, ambos camareros. ■

REGRESARON LOS NAUFRAGOS DEL "LOS MILAGROS"

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Regresaron a Arrecife los siete naufragos del pequeño motopesquero artesanal "Los Milagros", de diez metros de eslora y 14 toneladas brutas, que en la tarde del pasado 18 de marzo se hundió cerca de la costa africana, en el lugar conocido por Las Negritas (20 millas al Norte del límite entre Marruecos y el Sahara Occidental).

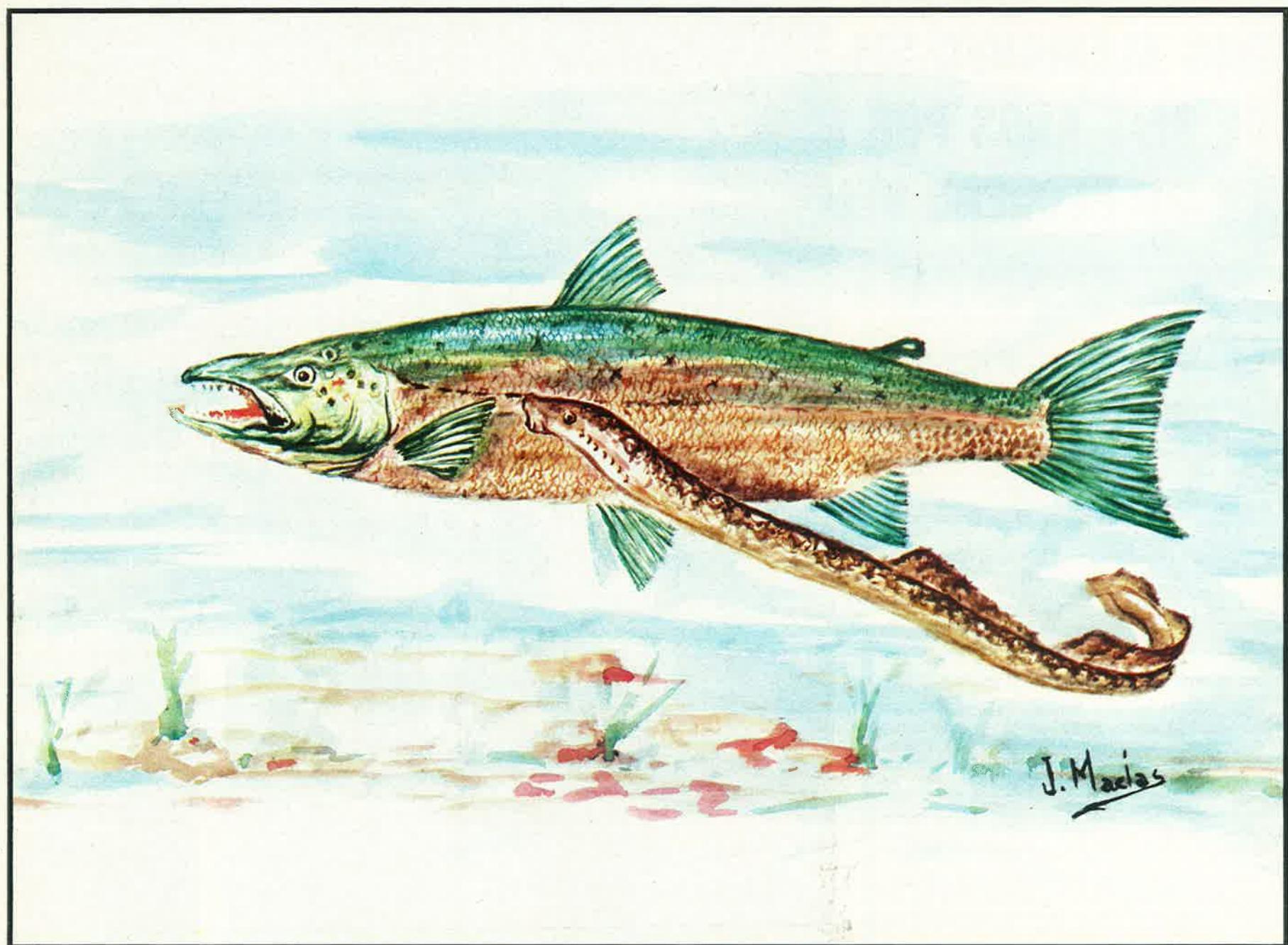
Todos los marineros rescatados son naturales de Arrecife, a excepción del patrón, que era de Fuerteventura. ■

Tenerife

ESTUDIO SOBRE LA COMERCIALIZACION DE LA PESCA

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Un estudio sobre la comercialización de la pesca en Canarias será realizado próximamente, según un acuerdo adoptado en el pleno de la Mancomunidad interinsular de la provincia.

El presupuesto del citado estudio se eleva a 270.000 pesetas y obedece, según declaró el presidente de la Mancomunidad, a la necesidad de garantizar la colocación en el mercado de los productos del mar. ■



Entrevista con el ictiólogo José Macías Cordero

LOS PECES QUE CRUZAN EL ATLÁNTICO

Por GINES DE GEA

Don José Macías Cordero tiene una doble y acusada personalidad, tanto por sus profundos conocimientos en ictiología como por sus excepcionales condiciones artísticas como pintor.

Su amor por la Naturaleza le lleva a desarrollar al máximo su vocación artística. O, por el contrario, es su condición de pintor quien encuentra el verdadero marco en el mundo animal. Sus múltiples exposiciones han sido siempre objeto de la mejor crítica.

Macías ha escrito mucho de peces; artículos y libros. Con su cámara fotográfica y sus pinceles recorre puertos y se adentra en el mar en busca de un copioso material en forma de fotos y dibujos.

Ahora, tras muchos años de estudio e investigación, José Macías está a punto de hacer público su gran libro sobre peces, obra ésta que los expertos y estudiosos consideran de antemano como una imprescindible obra de consulta.

Además de responder a nuestras preguntas, José Macías ha tenido la gentileza de brindarnos como exclusiva para HOJA DEL MAR un bello dibujo original sobre la migración de la lamprea.

—En su denominación corriente, ¿qué peces son los que cruzan el Atlántico?

—Son varias las especies de peces que cruzan el Atlántico, principalmente con fines reproductores.

—Pero no es sólo la reproducción la causa de los desplazamientos. También la alimentación, la conservación de la especie, buscar condiciones favorables para la prole, mantenerse en aguas con temperatura adecuada o con la salinidad favorable, etcétera, pueden ser también motivo de viajes a lo largo de su vida.

—Mencionándoles por sus nombres vulgares, destacan como peces emigrantes el salmón y la anguila, siguiéndoles otros como la caballa, atún, bonito del Norte o albacora, merluza, ba-

ca con alta concentración de sal a aguas dulces, no es propia en la mayoría de los peces, ya que el pez de agua salada no puede vivir en aguas dulces, y, por el contrario, el de las dulces moriría en el mar. Todo ello obedece a la presión osmótica, mediante la cual el pez marino tiene en su sangre una concentración de sales que se equilibran con la existente en el agua del mar, evitando así que los tejidos se deshidraten por pérdida de líquidos. En el pez de agua dulce el fenómeno es de tipo inverso.

—El hecho no tiene lugar en el caso del salmón, que puede soportar concentraciones variables, gracias a las modificaciones fisiológicas que experimenta, disminuyendo su riqueza salina antes de pasar a la vida fluvial y equilibrando así la presión de sus líquidos.

—Cinéndonos al salmón del Atlántico, su punto de partida se encuentra en las zonas pelágicas del centro del Atlántico Norte, próximas a Islandia y Groenlandia, desde donde los adultos, bien nutridos, cebados y maduros sexualmente, reciben la llamada de la reproducción, que se pone de manifiesto por la disminución salina en sangre, por el olfato, por su instinto ancestral, posición del Sol, cambios hormonales, etcétera, poniéndose en camino hacia los ríos donde nacieron. Grandes bandos de ellos se dirigen a las costas Nororientales de Améri-

ca del Norte, y otros a las Noroccidentales europeas.

—Llegados a los ríos, remontan aquéllos hasta lugares apropiados donde el agua sea poco profunda (a veces casi ni les cubre), en cuyos fondos arenosos o pedregosos realizan la puesta. Y, terminada esta fase de reproducción, algunos de ellos suelen regresar a sus cuarteles marinos.

—Otro pez que cruza el Atlántico es la anguila. Pero en este caso se trata de una especie cuya migración es totalmente contraria a la del salmón, es decir, es catadroma, o pez que vive gran parte de su vida en el río, pasa a las aguas del mar para reproducirse.

—Los adultos, una vez desarrollados en el río, reciben la llamada de la reproducción, y desde estos ríos de las costas atlánticas europeas inicián un largo recorrido a través del inmenso océano hasta llegar al mar de los Sargazos, en cuyo punto de llegada, al Sur de las Bermudas, realizan su freza a grandes profundidades.

—Este viaje es más corto para las anguilas procedentes de los ríos de la vertiente oriental de las costas americanas, que han de recorrer tan sólo 1.000 millas para llegar a ese mismo mar de los Sargazos.

—Largas travesías éstas. Pero, ¿cuánto suelen durar? (Pasa a la página 38.)

—Esta facultad que le permite pasar de aguas

DOS ALEMANES VIAJARON MAS DE SEIS AÑOS POR EL MUNDO EN UN PEQUEÑO VELERO

Hace seis años el carpintero Otto Zimmermann y Helmut Fiedler construyeron un barco de vela de ocho metros de largo y medio de ancho. Lo bautizaron "Astronotus".

Unas semanas más tarde, después de haber hecho las pruebas necesarias, embarcaron para su primer gran viaje. Su proyecto era hacer un viaje alrededor del mundo. Silenciosamente y sin acompañantes dejaron el puerto de Wilhelmshaven, en el mar del Norte, a las tres de la madrugada.

Y ahora seis años y medio más tarde volvió el "Astronotus" a Wilhelmshaven con sus dos tripulantes.

Esta vez les esperaba mucha gente, reporteros, fotógrafos, televisión y había entrevistas, medallas y telegramas.

Otto Zimmermann tiene ahora cuarenta años y él mismo afirma que este viaje encerraba en efecto muchos peligros. Todos sus conocimientos sobre los océanos, la navegación y la técnica náutica los había adquirido antes de zarpar únicamente por los libros.

Había grandes peligros durante el viaje. Se salvaron milagrosamente de un huracán. En las islas Fichi repararon el barco y lo estabilizaron mejor.

El viaje representa todo un record transatlántico, ya que navegaron con su "Astronotus" de las islas Canarias hasta Trinidad, en veintitrés días.

"NO HEMOS HECHO NINGUNA HAZAÑA"

Otto Zimmermann es de la opinión que un barco es evidentemente tan fuerte y estable como la tripulación misma. "Por lo tanto, hemos hecho todo lo posible y no nos hemos permitido ninguna debilidad. Pronto nos hemos dado cuenta de que las fuerzas psíquicas son más importantes que las físicas. Muchas veces tuvimos que vencer el pánico con entereza y sano juicio para alcanzar las últimas cien millas hacia la orilla. Pero no han sido hazañas heroicas. Había momentos que sólo pudimos confiar en la suerte y en la ayuda de Dios".

¿Pero valía la pena esta aventura, esta incertidumbre de lo conocido, este riesgo, este esfuerzo moral y físico de dominar todas las dificultades? Ellos contestan que eso era su voluntad y lo consiguieron.

El carpintero Otto Zimmermann es también un zoólogo aficionado y quería conocer todo, no solamente en los acuarios y jardines zoológicos, sino en su propio ambiente. Y, en efecto, llegó a conocer la flora y la fauna en todo el mundo. Los corales, con los maravillosos peces. Observaron las tortugas, focas, caimanes, lagartos, reptiles en las islas Galápagos; los elefantes trabajadores, en la selva de Ceilán; cocodrilos, serpientes y canguros, en Australia; serpientes venenosas, en el templo malayo; delfines, en el Amazonas, y tiburones de todas las especies, en los mares. Su ruta la cruzaron continuamente ballenas y delfines. Pero lo más interesante de su viaje eran los hombres, hombres de todas las razas. Los indios del Brasil y del Ecuador, los amables indígenas de las islas del Caribe y también los malayos, chinos e indonesios.

Durante los seis años y medio que estuvieron de viaje pasaron "solamente" un año en alta mar.

"NOS APUNTARON DESDE LA COSTA DE ARABIA"

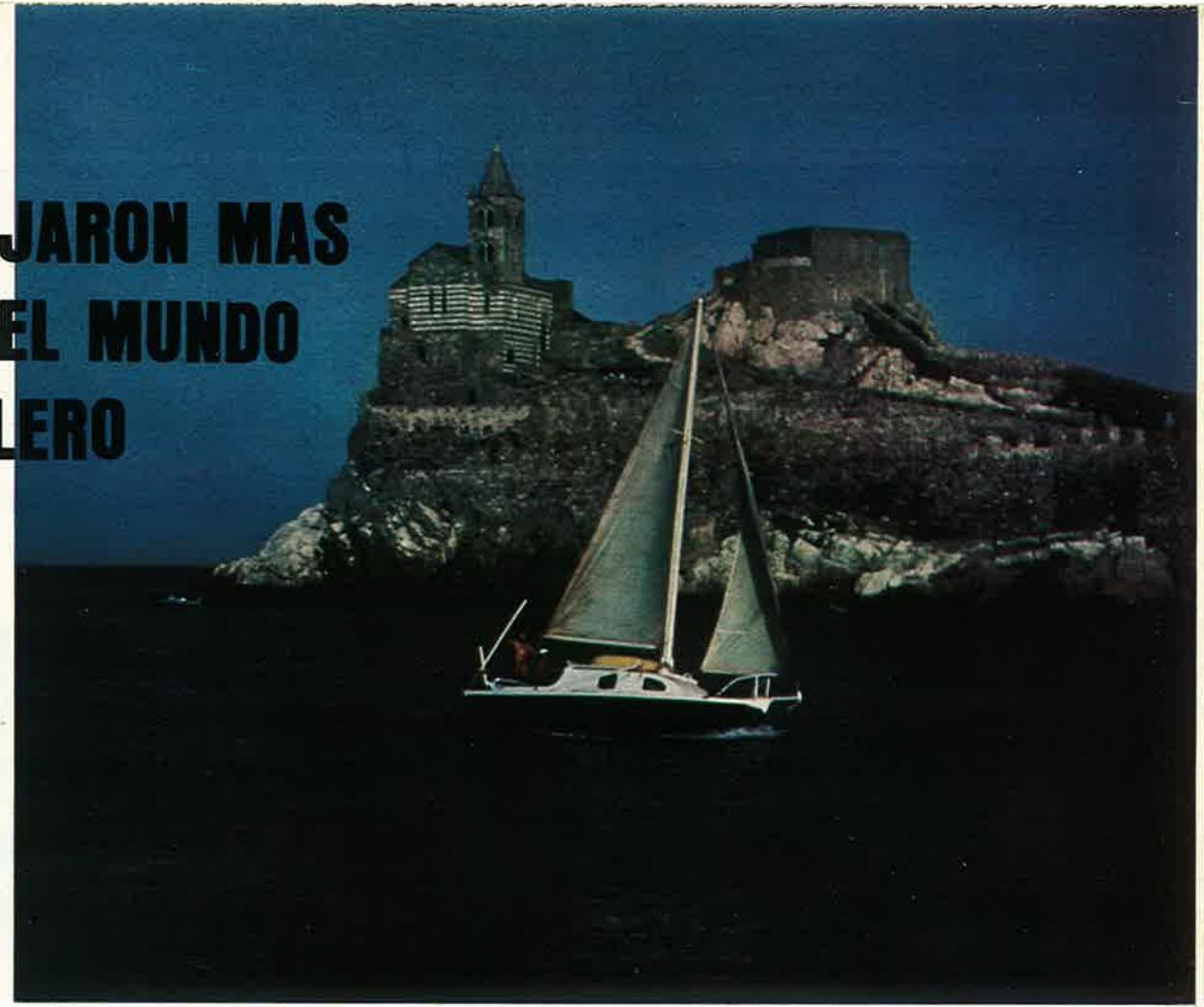
Hubo más aventuras en tierra. En Colombia fueron atacados por unos bandoleros en pleno día; en Buenaventura les robaron una lancha, pero la encontraron registrando casa por casa. En las islas Nicolaren, en el océano Índico, fueron detenidos durante doce días por oficiales hindúes. Las autoridades no les dieron ninguna explicación.

Por fin el "Astronotus" pudo seguir su rumbo hacia Ceilán. En Aden no les dejaron desembarcar a pesar de una grave afección pulmonar de Helmut Fiedler. En el mar Rojo fueron apuntados con armas de fuego desde la costa. Afortunadamente no les dispararon.

Y repiten de nuevo: "Queríamos vivir esta aventura y sabíamos que una vuelta al mundo en barco no es un simple paseo".

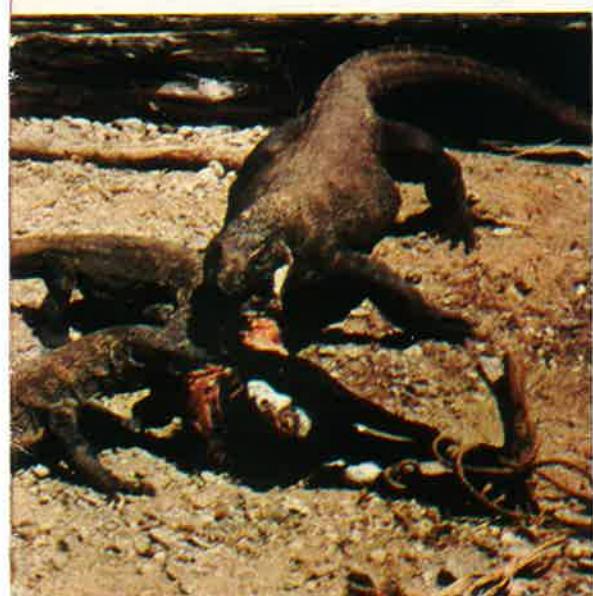
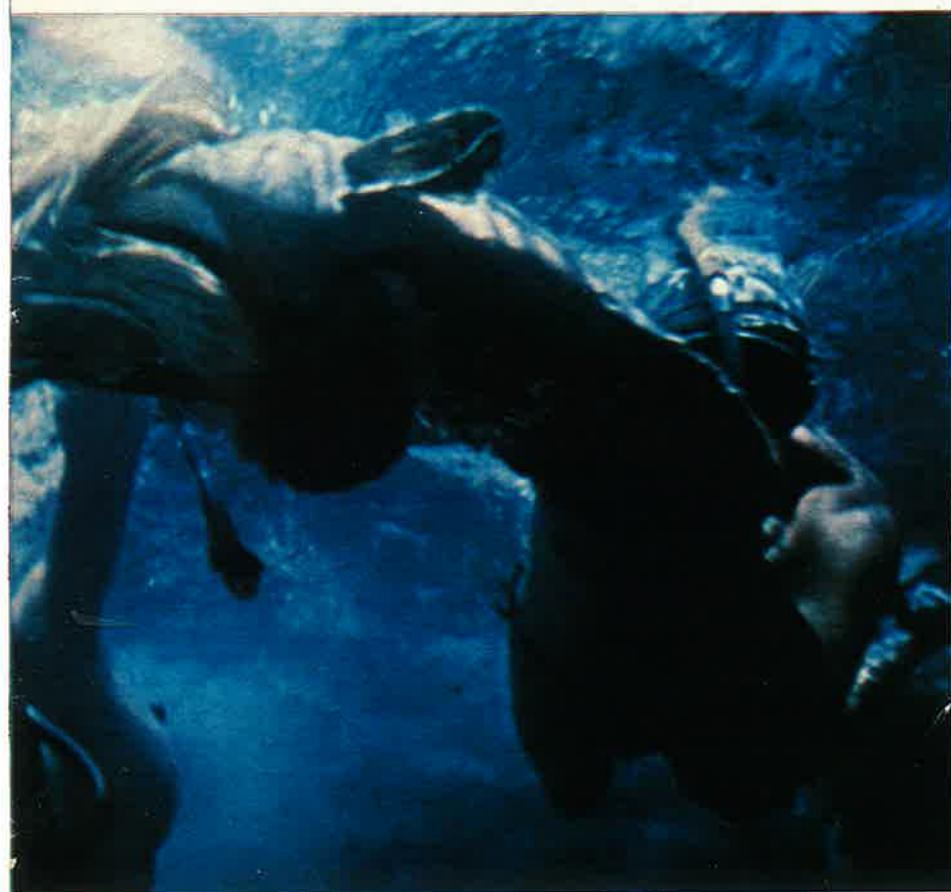
Ya están proyectando otro viaje a países exóticos. Pero esta vez lo harán en un barco más grande, más potente, más estable y no como el "Astronotus" que era como una cáscara de nuez. ■

COPYRIGHT BUNTE



EL ALBUM DEL "ASTRONOTUS"

Al regreso (seis años y medio después), los alemanes de Westfalia tienen no sólo en el recuerdo las aventuras vividas. El álbum fotográfico del periplo del "Astronotus" espiga una serie de imágenes vividas: la navegación; el ensueño de las playas de Tahití; la belleza de las indígenas melanésias, que resalta el traje típico; la fiesta malaya del Año Nuevo en Pula Penang, con las regatas de los barcos-dragón; reptiles que devoran una cabra, en la indonesia isla de Colombo; la lucha con un pez púa



gigante, de unos 700 kilos, que ganaron los alemanes, como se puede suponer porque lo cuentan... Quizá sepa a poco este resumen de seis años y medio, cuajado de anécdotas, pero en lo que fue fundamental la aventura del periplo mismo. (Reportaje exclusivo para Hoja del Mar, en España, de BUNTE).

LOS PECES QUE CRUZAN EL ATLÁNTICO

(Viene de la página 35.)

—La duración de estos viajes depende, naturalmente, de la distancia a recorrer. Puede estimarse que el salmón del Atlántico hace una media diaria de setenta a cien kilómetros.

"El salmón plateado del Pacífico, llamado también "salmón rey" o salmón de California, es un empedernido viajero que, desde su nacimiento en curso alto del río Columbia, inicia el viaje por el mar, alimentándose durante su juventud de plancton, y haciéndose más tarde depredador, hasta que al cabo de cuatro años, y tras recorrer setecientas millas, llega a las islas de Reina Carlota.

"Bastante estudiada ha sido la fase migratoria de la anguila. Este pez, refiriéndonos a la especie europea, tarda en recorrer la distancia existente hasta el mar de los Sargazos unos cuatro años, con unas seis mil millas. La anguila americana, más próxima a dicho mar, suele tardar entre ocho y doce meses, a razón de unos treinta kilómetros diarios.

—¿Qué son: viajes únicos o periódicos?

—La periodicidad en el viaje de los salmones es difícil, ya que únicamente sobreviven un uno o dos por ciento de los que frezaron por primera vez. Esta minoría, tras de reponerse durante dos años en el mar, vuelven a la tremenda odissea de la ovoposición.

"En el caso de la anguila no existe regreso a los ríos una vez acabada la reproducción. Mueren o quedan allí donde frezaron, a profundidades del orden de los quinientos a los mil metros. Su denominación de peces monodrómicos viene del griego "único viaje".

—Independientemente de la necesidad reproductora, ¿qué otros móviles originan los grandes viajes de los peces?

—Digamos, por ejemplo, que la temperatura. Existen especies que al ser sensibles a las mínimas variaciones de temperaturas, se ven obligados a permanecer siempre en aquellas aguas de calor constante.

"Pero las aguas no están quietas; continuamente están en movimiento por la existencia de aguas calientes y frias. Este fenómeno hace que estas especies se vean obligadas a seguir las grandes transgresiones anuales que las aguas realizan desde las zonas tropicales al casquete polar, o a su retorno —regresión— a la zona de donde partieron. Esto le sucede, por ejemplo, a la mayor parte de los túnidos.

"La alimentación es otro de los factores importantes de la migración. Son numerosas las especies que se ven obligadas a cambiar de lugares cuando su principal fuente de alimentos también se desplaza. En este caso podemos citar al bacalao, que al ser de aguas frías se permite acercar durante el invierno a las costas, por ser más abundante allí la comida.



Salmón.

- Los salmones realizan sus largos viajes migratorios a razón de 70 a 100 kilómetros por día.
- La anguila ha de recorrer 6.000 millas, en un viaje de cuatro años, para llegar a los ríos desde su lugar de nacimiento.
- La lamprea se adhiere al salmón para que la remolque en su viaje.
- 18.000 toneladas anuales de angulas se capturan en Europa.

—¿A qué profundidad viajan los peces?

—Unos, superficialmente, y otros, en las profundidades. El salmón del Atlántico se desplaza en la zona pelágica, donde existe el plancton y aquellas otras especies de que es depredador. La anguila, nada más salir de los ríos, alcanza grandes profundidades, que no deja hasta llegar al mar de los Sargazos. De aquí la dificultad enorme de hacer capturas de ellas durante el viaje para poder verificar estudios sobre su comportamiento.

—Es de suponer que serán muchos los peligros en estos viajes.

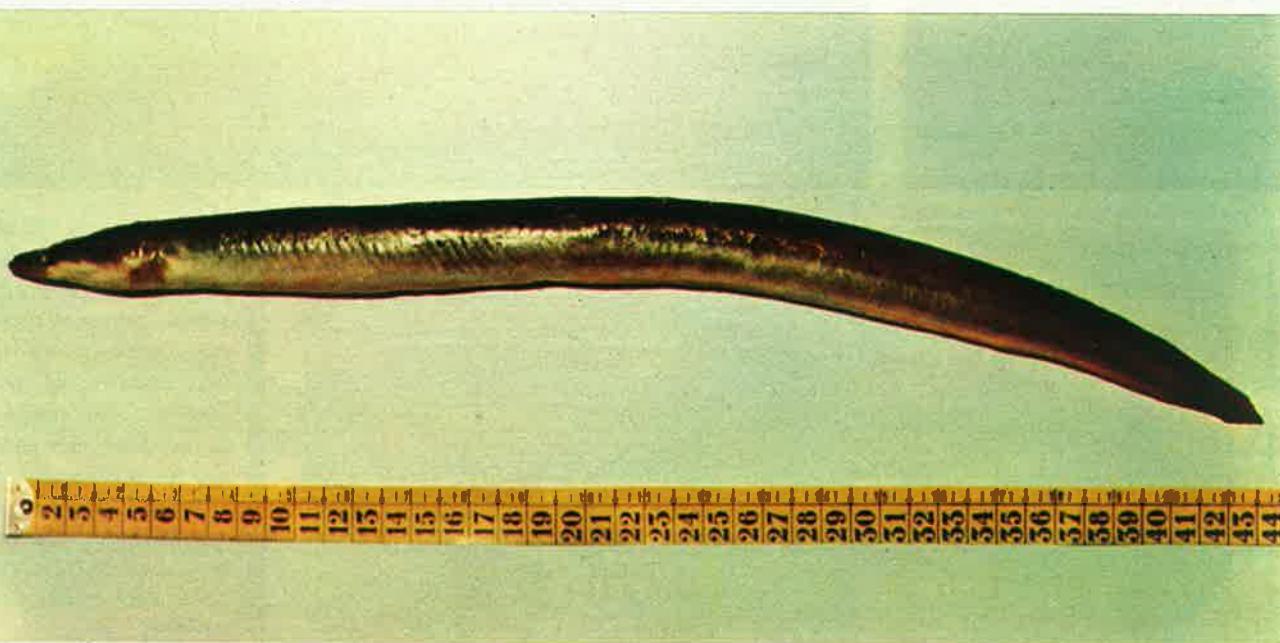
—Muchos, y casi siempre de muerte. Las especies mayores son siempre devoradoras. Los salmones pequeños que abandonan los ríos son pasto de tiburones, así como de las lubinas, bacalaos y lampreas, entre otros. Durante su permanencia en el río, el salmón tiene como enemigo al hombre y a diversos mamíferos terrestres, que desde la orilla o nadando buscan su presa.

"Pero es la anguila la que más riesgos corre. Al nacer, cuando mide tan sólo cinco milímetros, se ve obligada a atravesar todo el océano sobre la superficie del agua, arrastrada al principio por la corriente del Golfo y el viento. Si tenemos en cuenta que tardarán cuatro años en el viaje, para llegar al río con siete u ocho centímetros de longitud, son de imaginar sus múltiples vicisitudes y las pocas que llegarán a su destino. Esto se contrarresta con la capacidad reproductora de la anguila, cuya puesta es de ocho a diez millones de huevos. Su pesca por el hombre es tan codiciada que solamente en Europa se capturan al año unas dieciocho mil toneladas.

—¿Qué anécdota podría darnos sobre el pez que emigra?

—Como dato curioso, más que como anécdota, merece citar el caso de la lamprea y su singular forma de viajar.

"Al carecer de mandíbulas y tener la forma ventosiforme su boca, se adhieren al cuerpo de los salmones cuando éstos inician su marcha hacia los ríos, realizando así gratis su viaje. Cuando llegan al lugar del río que consideran más adecuado, se desprenden de su remolcador, dejando que el salmón siga remontando el curso hasta aguas más arriba. ■ G. DE G.



Anguila.

CRÓNICAS INTERNACIONALES

IRLANDA ABANDONA LA RECLAMACION DE LAS 50 MILLAS EXCLUSIVAS

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—En febrero, a pesar de una huelga de patrones de buques de pesca, una gran manifestación de pescadores, durante una visita del comisario Gundelach, de la Comunidad Económica Europea, y un verdadero río de resoluciones de varias organizaciones políticas, obreras y sociales, el ministro irlandés de Pesca, Brian Lenihan, aceptó las últimas propuestas de la Comisión de Bruselas, abandonando así la reclamación irlandesa, tantas veces expresada de una zona irlandesa exclusiva de pesca de cincuenta millas. Las propuestas aceptadas, aunque de momento lo sean sólo por diez meses a partir del primero de abril, permite a los pescadores de las otras naciones de la CEE la entrada en la zona de cincuenta millas, hasta una distancia de doce millas de la costa —en ciertos casos más aún—, pero da prioridad a los barcos irlandeses en toda la zona, sobre todo en la próxima a la costa. El documento es complejo, con secciones abiertas a varias interpretaciones.

Al principio, la organización de los patrones irlandeses, IFO, se declaró resueltamente opuesta a la aceptación por el ministro de las propuestas de Bruselas. Después de una entrevista con el ministro, el jefe de la organización, Joey Murrin, que se ha hecho un personaje célebre en la televisión irlandesa a causa de la campaña de las cincuenta millas, con sorpresa, anunció la aceptación por su organización de las mismas. Pero, el 4 de marzo se reunió en Consejo Ejecutivo de la IFO, y por diez votos contra tres repudió el anuncio de Murrin.

Este hecho subrayó la división profunda que existe en la industria pesquera irlandesa después de tanto tiempo pasado en un estado de incertidumbre sobre su futuro. Porque ese mismo día, la Campaña para la Conservación de las Comunidades Pesqueras, reunida en Dublín, anunció que, aunque desilusionada del fracaso de la campaña por las cincuenta millas, aceptaba que había posibilidades por el desarrollo de la industria irlandesa en las propuestas de Bruselas, pero solamente a condición de que cada interesado en la industria, patrones, pescadores, marineros, obreros de los astilleros, de las fábricas de conservas de pescado, habitantes de los puertos de pesca, científicos que investigan las posibilidades de la oceanografía y la biología marina y amas de casa, se reuniese en un consejo oficial de la industria de pesca, bajo la presidencia del ministro, para tratar profundamente sobre la situación actual de la industria y su potencial según las propuestas de Bruselas.

LOS PESCADORES PEQUEÑOS ACUSAN A LOS GRANDES

Parece, en efecto, que muchísimos patrones de barcos pequeños y muchos pescadores de los grandes acusan a la IFO de representar solamente a los patrones ricos, y de no interesarles por el problema cada día más serio de la conservación de las diferentes especies, sobre todo el arenque, que se encuentran en aguas irlandesas. Muchos patrones de buques pequeños declaran que los buques grandes irlandeses están causando una destrucción más grave que los extranjeros, acusación que refuerza los argumentos de la CEE en favor de una política de conservación, con la cual los buques grandes de todas las nacionalidades tendrían que quedarse pescando lejos de la costa. Al mismo tiempo se hace cada día más evidente que los pescadores-marineros creen que, en la mayoría de los casos, no reciben de los patrones de los grandes buques el tratamiento que les corresponde.

LAS MULTAS VIOLAN LA CONSTITUCIÓN

Tuvieron lugar también dos acontecimientos de importancia para la misma industria; el Tribunal de La Haya manifestó que la declaración unilateral de una zona de pesca exclusiva irlandesa de 50 millas, hecha hace un año por el Gobierno de Dublín, viola las condiciones de entrada en el Mercado Común aceptadas por el Gobierno irlandés en el momento de entrar, y el Tribunal irlandés sentenció que las multas, recientemente y con regularidad impuestas por Tribunales inferiores, en casos de infracción por buques extranjeros de la ley irlandesa sobre los límites, violaban uno de los artículos de la Constitución irlandesa. Multas mucho menos serias deben ser impuestas.

En lo que va de año, la lucha sigue por parte de los patrulleros de la Marina de Guerra irlandesa, entre ellos el nuevo "Emer", muy popular entre los marineros de este servicio, contra una serie de buques de pesca españoles y franceses, varios de los cuales fueron detenidos.

Las exploraciones del fondo oceánico para encontrar yacimientos de petróleo aumentarán durante este año, sobre todo a lo largo de nuestra costa occidental y los científicos se pronuncian cautelosamente optimistas.

OBJETO DE LA ARMADA INVENCIBLE

En febrero, correspondiendo con una conferencia muy fructífera sobre el buceo deportivo y arqueológico, se celebró en el Museo Nacional en Dublín una exposición de objetos salvados por los miembros del Drerry Sub. Aqua Club (Irlanda del Norte) de un buque veneciano naufragado en la costa irlandesa después de ha-



TEMPORALES EN PORTUGAL.—Olas gigantescas rompiendo contra el muro de contención de la carretera Lisboa-Estoril, durante las fuertes tormentas que se registraron en la costa atlántica durante el pasado mes de marzo. (Foto: EUROPA PRESS.)

ber participado en la campaña de la Armada Invencible de Felipe II. Varios de los objetos eran de origen español y en la primera semana de marzo se abrió en Galway, durante la Edad Media y en el siglo XVI el puerto por excelencia del comercio irlandés con España, una exposición hispano-irlandesa de amistad, en la

cual se subrayaron las relaciones tradicionales entre los dos pueblos.

Llegaron al puerto de Dublin durante el segundo mes del año, el buque de cabotaje "Windler Star", de 336 toneladas, y el "Wendle Surf", 316 toneladas, procedentes ambos de puertos españoles. ■ J. DE C. I.

RECUPERACION DE LAS CONEXIONES MARITIMAS CON EL CONTINENTE

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Durante más de tres siglos, es decir, después del comienzo de la conquista inglesa del siglo XVI, el comercio irlandés y toda la vida económica y social del pueblo irlandés sufrió lamentablemente el hecho de que la gran mayoría de nuestros intercambios comerciales se hacían por los puertos ingleses. Faltando la industria, años después de la conquista, la producción artesanal que florecía en Irlanda en la Edad Media, exportábamos sobre todo productos agrícolas a bajo precio hacia el mercado siempre creciente de la Inglaterra que lanzaba la "Revolución Industrial", y recibíamos a cambio productos industriales, sobre todo ingleses, a precios bastante altos —caso clásico del colonialismo—, con una proporción no muy grande de artículos de lujo para la minoría rica. Los productos irlandeses que de vez en cuando se infiltraban en los mercados continentales era de los que había excedentes en Inglaterra, o los que podían ser vendidos en Europa con grandes beneficios para comerciantes ingleses. Nuestro papel era el de convertirnos en la despensa agrícola de la isla reina, y si por casualidad un irlandés quería viajar a los países del continente europeo, tenía que pasar por puertos británicos.

ESPLendor MEDIEVAL

Desaparecieron los siglos medievales, en los que se hallaban en nuestros puertos buques llegados de casi todos los continentes entre Sevilla y Gdansk, gran cantidad de ellos de propiedad irlandesa y en los que, en puertos como Brujas y Burdeos, había colonias de comerciantes irlandeses ligadas a las familias locales, miembros de las cuales residían en puertos irlandeses como Waterford. Las colonias mercantiles y de armadores irlandeses de los siglos XVII y XVIII, y que contribuyeron mucho a la vida ciudadana de Sevilla, Burdeos y Nantes eran, por supuesto, colonias de desterrados, víctimas de la conquista.

Logramos en 1922 nuestra independencia política, pero económicamente seguimos dependiendo de la economía británica, con los intercambios con el continente pasando la mayor parte siempre por puertos británicos.

RECONSTRUCCION DE ANTIGUOS ESLABONES

Establecido a principios de la guerra mundial de 1939, el Instituto Marítimo de Irlanda propuso desde el comienzo de sus actividades la reconstrucción de los antiguos eslabones marítimos que nos vinculaban en la Edad Media con nuestros coetáneos, ambición que va realizándose poco a poco.

Durante los años 50, la primera compañía estatal de navegación, la Irish Shipping Limited, desarrolló relaciones directas intermitentes con varios puertos continentales, sobre todo bálticos (importaciones de madera y exportaciones de productos agrícolas). En los años 60 el Estado compró, empujado por argumentos continuos en la prensa, en reuniones públicas y del Instituto Marítimo, la compañía moribunda británica The British and Irish Steam Packar Company.

Transformada por una dirección dinámica, esta compañía ha logrado establecer relaciones regulares

con puertos europeos de la Mancha y del mar del Norte, ayudando mucho a la diversificación del comercio internacional del país, del cual, en nuestros días, la mitad solamente (proporción natural, dada la contigüedad de los dos países) se desarrolla con Gran Bretaña, y de la cual también una proporción creciente de exportaciones es de productos fabricados en vez de productos agrícolas. Entre tanto, los armadores de Arklow y de Grenore, casi los únicos privados que quedaban antes del registro reciente en Irlanda de buques de la gran compañía británica-irlandesa Bell, reestablecían enlaces que tenían años en el último siglo de la dominación británica.

NUEVOS "FERRIES"

En los años 70 están creándose eslabones marítimos con el continente más populares para el ciudadano medio irlandés. La compañía estatal Irish Shipping Limited, después de una tentativa no muy lograda de coparticipación con una compañía extranjera de buques-ferry, compró el ferry "Saint Patrick" y estableció su filial, Irish Continental Lines, con salidas, al principio solamente en el verano y más tarde, durante todo el año, del puerto de Rosslare hacia El Havre.

Recientemente, dado el gran éxito de la experiencia, compró en Suecia la Irish Continental Lines el ferry "Stena Scandinavica", rebautizado "Saint Killian", buque de 7.118 toneladas (el "Saint Patrick" es de 5.285 toneladas), permitiéndose así desde el mes de mayo próximo una salida diaria de Rosslare para el continente, cinco por semana a El Havre, y dos a Cherburgo. El "Saint Killian", construido hace cuatro años en Kraljevica (Yugoslavia), llevará hasta 1.500 pasajeros y 250 vehículos por viaje.

Y al mismo tiempo, la compañía francesa Britanny Ferries va a abrir este año un servicio entre Cork y Roscoff (Bretaña francesa) con el "Princess of Britanny", 5.465 toneladas, 1.000 pasajeros, 220 vehículos. Este servicio y el existente entre Rosslare y Cher-

burgo se limitarán al principio, probablemente, a los meses veraniegos.

PESCA PROBLEMÁTICA

En este momento, no se sabe con claridad lo que se reguló en Bruselas después de tantas y tan largas discusiones sobre el porvenir de la industria de pesca de la CEE. Hay varias interpretaciones de las palabras del ministro Lenihan, que ha hablado, desde su última vuelta de la capital belga, de zonas de participación general, de cuotas (anatema para los pescadores irlandeses, que no ven cómo serían controladas) y de una zona más o menos exclusiva de hasta dos horas de viaje medio para buques de pesca nacionales. Se entiende también que se van a imponer cuotas, inspecciones rigurosas de redes y reglas de conservación, comprendiendo períodos de prohibición de pesca, también a los pescadores irlandeses.

La IFO, organización de los patronos irlandeses, se muestra hostil, y prepara una huelga de varios días, o una manifestación en las calles de la capital contra el ministro y el comisario para la Pesca de la CEE, señor Gundelach, que visitará este mes Irlanda.

La Campaña para la Conservación de las Comunidades Pesqueras, por el contrario, se muestra más optimista, sobre todo en cuanto a la idea de regulación estricta de la industria nacional desde el punto de vista de conservación y del crecimiento de investigaciones científicas en nuestras aguas, y se pronuncia satisfecha de una zona irlandesa que comprendiera las aguas cubiertas por un viaje medio de dos horas de un buque de pesca del tipo medio tipo irlandés. En esta Campaña, hay representantes del sindicato de pescadores, de la industria de transformación del pescado, de amas de casa, de varias aldeas de nuestra costa occidental, dependientes enteramente de la pesca, con algunos patrones y miembros del consejo administrativo del Instituto Marítimo.

SIGUE LA CAPTURA DE PESQUEROS ESPAÑOLES

Entre tanto, sigue en las aguas de la gran zona CEE la caza por patrulleros irlandeses de buques de pesca españoles, que tratan, sin duda, de establecer derechos tradicionales españoles en estas aguas para el día de la entrada española en la CEE. Comparecieron dejante de un Tribunal irlandés en Raphoe Donegal, durante la última semana de enero, los patrones de los buques de pesca españoles "Urre Txindorra" e "Itxam Ondo", acusados de pesca ilegal en los alrededores de la isla Tory, parajes notorios por sus tempestades invernales. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

LOS BAJOS PRECIOS SOVIETICOS AFECTAN A LA MARINA MERCANTE OCCIDENTAL

OSLO (Noruega).—Una naviera noruega anunciaba el desguace de sus petroleros "Sir Winston Churchill" y "Jorek Traders", de 95.300 y 99.347 toneladas, respectivamente, con lo que quedaba salvada aquella semana con la desaparición de 560.000 toneladas de barcos, si añadimos a las dos unidades señaladas otras pertenecientes a diversas navieras de este país. El primero de dichos petroleros había quedado anclado desde finales de 1975 por falta de fletes, a pesar de ser una unidad relativamente moderna.

Se acaba de anunciar ahora que otro petroleo gigante noruego —el "Velma", de 356.000 toneladas— tendrá que ser anclado por tiempo indefinido, sin que desde su botadura a finales del pasado año en astilleros suecos haya recibido contrato alguno para el transporte de combustible.

En total existen actualmente unos 90 barcos noruegos anclados, totalizando once millones de toneladas, y situaciones semejantes deben afrontar las flotas de los demás países occidentales, consecuencia de la difícil coyuntura en el mercado internacional de fletes, así como de las severas normas de seguridad adoptadas en la última conferencia de la Organización Internacional Naviera, IMCO, celebrada en Londres.

COMECON.—Frente a esta aguda situación de crisis, que afecta indistintamente a las navieras occidentales, la Marina Mercante perteneciente a los países del COMECON ha estado mostrando una creciente actividad y preponderancia, que preocupa en grado creciente a los sectores afectados privados y oficiales del mundo occidental.

Los países del Este de Europa están poniendo en marcha un vasto programa de desarrollo de sus Marinas Mercantes, especialmente en lo que hace referencia al transporte de mercancías en barcos especiales, como es el caso concreto de la Unión Soviética, cuya flota de unidades dedicadas al transporte de cabotaje ha sido la mayor del mundo a partir del año 1974, y va en constante aumento.

PRECIOS.—Varios países del Mercado Común han intentado establecer contactos bilaterales con la URSS para que aquel país modifique su política de bajos fletes, en relación con los establecidos con las navieras occidentales, sin que se haya logrado resultado positivo alguno en tales tentativas.

Da la sensación de que los países del Mercado Común Europeo preparan ahora una política común, con el objetivo de combatir por diversos medios la táctica de los bajos precios de fletes ofrecidos por la Unión Soviética, inferiores en un 40 por 100 al de los habitualmente cotizados por las navieras occidentales.

OBJETIVOS.—Es impresión generalizada en círculos noruegos y del Mercado Común especializados en temas marítimos que los países del COMECON se han impuesto a sí mismos una línea muy definida en el apartado del transporte de mercancías por vía marítima, cuyos objetivos pueden ser más políticos que meramente económicos.

El factor puramente económico del transporte por mar pesa menos en las flotas estatales de los países del Este que en el caso de las navieras occidentales, cuya vida depende de una economía sana. Uno de los diversos factores que inciden en esta problemática es que las tripulaciones de los barcos rusos, por ejemplo, ganan solamente una quinta parte de lo que sus colegas occidentales perciben para el mismo trabajo. ■

LAS DOSCIENTAS MILLAS, UN PROBLEMA PARA JAPÓN

TOKIO (De nuestro corresponsal).—Las doscientas millas de mar patrimonial, en que los recursos pasan a ser patrimonio de los países adyacentes a ellas, ha afectado muy seriamente a los países que, como Japón, se han dedicado durante años a la explotación de esas aguas, que antes de adoptarse tal medida eran internacionales.

Hace un año se estableció por parte de la URSS las 200 millas de mar patrimonial en la zona del Pacífico Norte, y el consumidor medio fue afectado por el alza de los precios del pescado.

En el puerto de Koshiro, por lo menos, no afectó la adopción de las 200 millas de mar patrimonial, ya que este puerto es la base más grande del Japón, donde la flota que pesca en la zona del Pacífico Norte aquí desembarca sus capturas. El año pasado estas capturas superaron las del año anterior, logrando con ello, por novena vez, sobrepasar sus capturas anuales. Pero debido a la elevación de los precios del pescado capturado en la zona del Pacífico Norte, su valor en Japón subió demasiado, teniendo este producto por su alto precio el segundo o tercer lugar en el país.

La cooperativa pesquera de la ciudad paga anualmente lo correspondiente a doce meses a cada uno de sus trabajadores, mientras que el valor total de la venta del producto representa, en bonos, el equivalente a ocho meses de pago para cada empleado.

Está, por ejemplo, el caso de los pescadores que pescan el "Alaska poliac" con el que hacen el kamaboko (pasta de pescado cocida), pescado que actualmente tiene el precio de ochenta yens por kilogramo, aproximadamente, pues el año pasado el precio fluctuaba entre los 35 ó 40

yens por kilogramo. Los arrastres de este tipo no sufrieron ninguna alteración, porque los barcos estuvieron operando desde antes del 1 de abril, cuando las restricciones rusas fueron impuestas.

En el caso del salmón y del salmón-trucha, el precio se cotizó a 1.600 yens por kilogramo, o sea, al doble del precio que tenía el año anterior, que era de 700 u 800 yens. Este precio se mantuvo incluso después de la temporada.

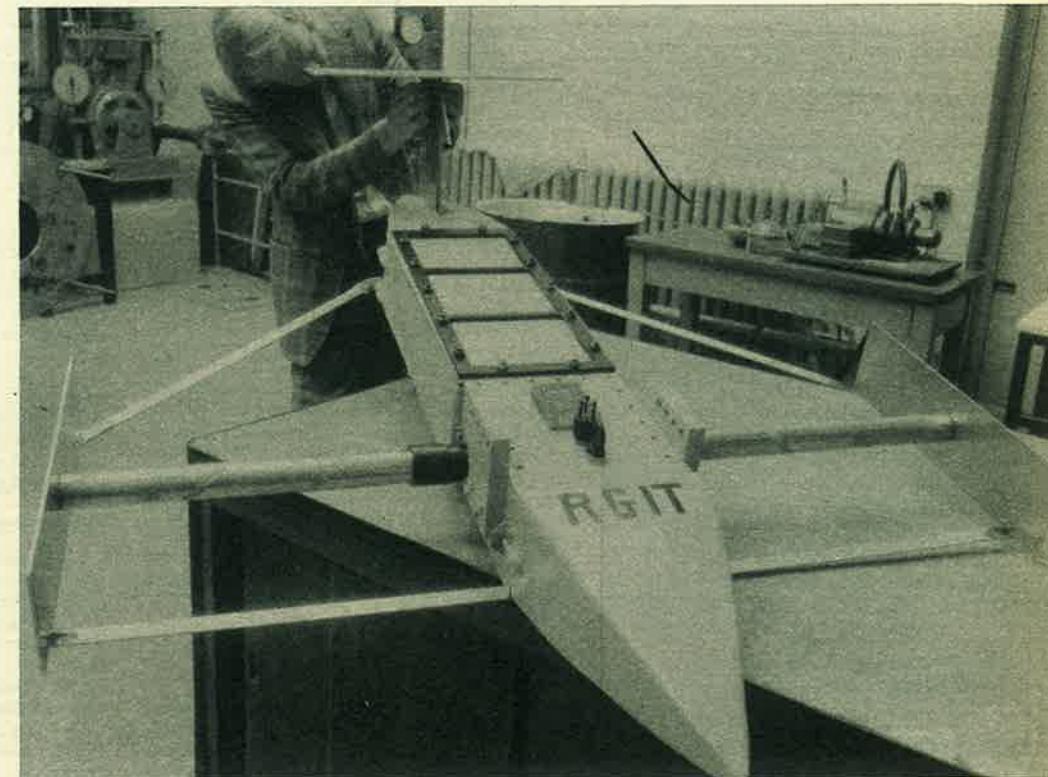
La elevación de los precios del pescado se debió al miedo de los corredores de Bolsa de que los barcos tuvieran dificultad para completar la reducida cuota de pesca, durante la recortada temporada. La reducción de la temporada se debió al convenio de pesca Japón-URSS. Además de que la salida de los barcos hacia la pesca se vio retrasada más de lo usual: desde el 1 de mayo, que debió haber salido, al 24 del mismo mes.

De cualquier manera, desde que los Estados han buscado la protección de los recursos marinos, los países pesqueros como son Japón, España, Polonia, Noruega, Suecia, Inglaterra y otros han quedado afectados y sus flotas tienen que operar de acuerdo con pactos bilaterales que se establezcan con países cuyas aguas adyacentes fueron siempre sus caladeros habituales.

En el caso del salmón, aún el 18 de febrero no se ponían de acuerdo en cuanto a las restricciones impuestas por los rusos, ya que éstos no están conformes en que se utilice el término "prohibición" ni "restricción total" en las conversaciones sobre el salmón, considerando que cada país tiene la jurisdicción exclusiva sobre los recursos dentro de las aguas territoriales. ■

ABIU ZAMUDIO.

DESTINADO A RECONOCIMIENTOS SUBMARINOS



ESCOCIA (Gran Bretaña).—Sin más que una pieza móvil, este nuevo aparato sumergible remolcado —equipable con televisión, sonar de exploración lateral u otros teledetectores— hace inspecciones y reconocimientos submarinos con mayor precisión y velocidad que cualquier otro de su género, según manifiestan fuentes técnicas bien informadas.

El RGIT —siglas del Robert Gordon Institute of Technology de Gran Bretaña, donde se está poniendo a punto— posee la interesante característica de que sube a la superficie sin necesidad de usar un torno, gracias a un rotor de accionamiento eléctrico con cilindros protuberantes del casco. Al mandar potencia al rotor, giran los cilindros y generan

una fuerza en sentido descendente en virtud del efecto Magnus de la velocidad de un fluido sobre un cilindro en rotación; al mismo tiempo, el vehículo se estabiliza giroscópicamente. La intensidad del efecto varía en función de la velocidad de rotación de forma que el sumergible permanece a cualquier profundidad seleccionada. A más velocidad de giro, mayor profundidad, y parando o invirtiendo el giro del motor, asciende en unos minutos a la superficie.

Las pruebas realizadas confirman que el aparato se desplaza en la eslora de la embarcación remolcadora y se está trabajando para que siga un rumbo predeterminado a la derecha o a la izquierda de ella. ■

GINEBRA

PIDEN QUE SE TRATE LA MATANZA DE FOCAS EN LA COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS

GINEBRA.—Dos miembros de la fundación helvética de ecología Franz Weber, y el mismo Franz Weber, considerado en los medios europeos como un verdadero agitador ecológico, denunciaron en conferencia de prensa que el Gobierno canadiense desembolsó seis millones de dólares para que los sacrificadores de bebés-foca "puedan masacrarse en paz, lejos de las miradas indiscretas". Los ecologistas denunciantes afirmaron que "los observadores no pueden acercarse al lugar de la matanza y se les impone —dijeron— respetar un límite de ochocientos metros.

Weber y sus dos colaboradores, Denis Rougemont y Jean Bernard Wetzell, que aseguraron tener cifras fidedignas, señalaron que desde el 10 de marzo hasta la fecha habían sido sacrificados a golpe de garrote en los glaciares de Groenlandia 180.000 bebés-foca, y que el actual periodo de matanza duraría seis semanas. Todo esto —agregaron— por no dañar la piel del animal, guiados por motivos estrictamente comerciales.

Haciendo alusión a la complicidad del Gobierno canadiense, sostuvieron que las autoridades de ese país "tienen la audacia de afirmar que las víctimas de esta cacería no sufren y que sus convulsiones musculares una vez que comienza la hemorragia de sangre no constituyen sino reacciones normales de todas las bestias en el instante de morir".

Denis Rougemont sostuvo que este comportamiento del hombre frente a los bebés-foca era muy similar a "la conducta del hombre frente al hombre en todas las sociedades", y remarcó que "estos llamados cazadores reciben cuatrocientos dólares por seis semanas de faenas".

LIBROS

'LAS CIEGAS HORMIGAS', de Ramiro Pinilla

En 1960 se concedía el Premio Nadal a "Las ciegas hormigas", de Ramiro Pinilla, novela que podemos encuadrar dentro de la corriente social entonces en boga.

Monta Pinilla su tinglado épico en torno al naufragio de un carguero inglés, que queda desmantelado en la playa de La Galea. "Fue un desgarramiento de entrañas. No resultó un verdadero choque, sino una superposición majestuosa: el barco se reventó y se posó sobre las rocas, como si quisiera, por fin, descansar en ellas. Podría pensarse que la sola fuerza del viento lo había levantado. Saltaron varias planchas y el carbón se desparramó como el pus negro de una herida reventada", escribe, para pintarnos, de forma gráfica, la situación del barco, al que las olas, en una mar desatada, acosan impavidas.

Inmediatamente, en la noche horrible, en mitad de la tormenta, se moviliza toda aquella población heterogénea, gentes de Algorta, Guecho, Berango, Sopelana y Neguri, compuesta, en mayoría, por emigrantes del campo a la ciudad que viven, los días festivos, dedicados a la pesca de caña en aquellas aguas bravias y, los demás días, como éste, atentos al zarpazo del mar y a la presa acorralada y moribunda entre las rocas, para arrancarle el carbón. Bajo la lluvia, a la luz débil de los farolillos de acetileno, se acierta a ver la piel brillante del buque, con los intestinos desparramados. "La noche es dura, si —dice uno de los protagonistas—, pero lleva de vida. Es soberbia esta batalla al aire libre: el poderoso viento esforzándose por levantar titánicamente el invencible mar y convertirlo en montañas líquidas".

Personajes como Sabas, Pedro, Cosme, Fermín, etc., quedan fuertemente dibujados, como en un retablo, en ese friso épico de la novela, donde ni siquiera la muerte, con su rostro de espanto, es capaz de hacerles renunciar a la lucha. Y allí están todos, como las ciegas hormigas, haciendo frente a las olas y a los carabineros, escapando, bajo la tormenta, con su carga de carbón y de espanto.

La noche se cierne, como un avefría, sobre los acantilados de La Galea, en donde quedan apagados los gritos, una vez más, de aquellas gentes anónimas, protagonistas de esa lucha cotidiana por la vida.

La novela tiene páginas plenamente logradas, anuncio ya, entonces, de la probada categoría literaria de su autor. ■ JOSE ASENJO SE-DANO.

"Conversaciones sobre la guerra", presentado en Granada y Barcelona

MADRID.—Los días 7 y 15 del pasado mes de marzo tuvo lugar en Granada y Barcelona, respectivamente, la presentación del libro "Conversaciones sobre la guerra", ganador del Premio Nadal 1977, y cuyo autor es nuestro colaborador José Asenjo Serrano.

Las presentaciones del Nadal fueron hechas, en Granada, por el rector de la Universidad, don Antonio Gallego Morell, y en Barcelona, por don Antonio Vilanova, catedrático de Literatura de dicha Universidad. Ambas resultaron muy brillantes. ■

PINTURA

EL SIGLO XIX: GEORGE WEBSTER Y RICHARD NIBBS

Nacido a finales del siglo XVIII y muerto en 1832, toda la vida de George Webster fue dedicada exclusivamente a la pintura al óleo, a diferencia de prácticamente la totalidad de sus predecesores, que compaginaron sus óleos con la pintura a la acuarela, preferentemente, al grabado y al dibujo de los navios de su época.

Sin haber sido coetáneo del gran maestro marinista Van der Velde el Joven, su extensa obra está realmente inspirada en la obra del maestro holandés. Una de las primeras obras que de él se conocen, titulada "An 80-Gunman-of-war off Pendennis castle, Falmouth", está firmada en el año 1801, y, desde luego, al contemplarlo se afirma la convicción que de él tienen sus críticos, sobre su influencia a que antes aludía, no sólo por el delicado y muy detallado navío inglés de tres mástiles que figura como principal motivo de este cuadro, sino por el dibujo y tratamiento sofisticado del mar al estilo también de Van der Velde.

A partir de 1797 inició sus exhibiciones en la Real Academia inglesa, habiendo realizado un sinnúmero de ellas con grandes premios y éxitos, todas ellas muy bien ejecutadas, sobresaliendo en particular en las que la Academia celebraba con los más afamados artistas de la época, bajo los motivos de "La batalla de Trafalgar", "La batalla del Nilo", etcétera.

Un importante contribuyente a las exposiciones de obras sobre los mencionados temas de la Real Academia fue Richard Nibbs, quien destacó tanto en sus cuadros al óleo como en la acuarela. Nació en 1816 y murió en 1893, considerado por los críticos de arte ingleses como uno de los más grandes marinistas del siglo XIX, pues tenía una gran técnica y originalidad en los motivos de sus escenas marineras.

En el Royal Pavilion de Brighton podemos admirar un lienzo titulado "HMS Vengeance", uno de sus más bellos cuadros, en el que muestra al centro un gran navío inglés de tres mástiles navegando en popa en mar llana, rodeado de otras cinco embarcaciones más pequeñas, que, quizás por descuido del artista, navegan cada una a su aire, pues la disposición de las velas no se corresponde con la disposición del aparejo, según el viento que incide y propulsa al navío de la armada real, objeto principal de este cuadro.

En el mismo pabellón figura también otra obra suya titulada "The landing of Queen Victoria at Brighton chain pier in 1843". Un cuadro de grandes dimensiones, más de dos metros de largo, y de gran interés histórico por el detalle y minuciosa descripción del navío de la Reina, uno de los primeros buques construidos con propulsión a vapor, acompañado por decenas de embarcaciones de todos los tipos que escoltan el atraque del buque real. Al fondo, a la derecha del lienzo, se observa el puerto de atraque, cuyo detalle fascinó a los grandes maestros ingleses Turner y Constable.

Lo curioso de este artista es que antes de ser cocinero fue fraile, pues cuando niño se embarcó en los buques de la armada británica como músico profesional, y a los pocos años cambió su instrumento musical por los instrumentos de arte pictórico, para hacer honor con gran dignidad y talento a los recuerdos que las bellas estampas marineras vividas en su juventud dejaron grabados en su retina. ■ ESTEBAN ARRIGA.

CINE

"EL ACORAZADO POTEMKIN"

Desde hace meses, aunque sólo en los circuitos minoritarios de las salas de arte y ensayo, el público español contempla al fin una de las cintas clave en la evolución estética y estilística del séptimo arte: "El acorazado Potemkin", dirigida por Sergio Mijailovich Eisenstein, en el año 1925.

Hemos necesitado, pues, muchos, demasiados años, para contemplar una obra que en 1978 no puede ser enfocada a niveles críticos normales, lo cual sería absurdo, sino tan sólo con el reconocimiento de estar ante un clásico, ante un monumento arqueológico, por supuesto muy superado en muchas de sus facetas, pero con la garra y la fuerza todavía de las auténticas obras de arte.

El "Potemkin" circuló también a niveles reducidos en 1931, por algunos cine-clubs de la naciente República española, pero tampoco llegó a trascender a las masas, cuando precisamente la obra del autor soviético tiene un enfoque y una intencionalidad claramente dirigidas a la sensibilidad popular, en una clave épica y enaltecedora. El film narra la rebelión heroica de la tripulación y marinera de un acorazado zarista, rebelión que se produce a bordo de su barco, en el aislamiento del mar, pero cuya acción va a traspasar a tierra firme, insistiendo Eisenstein en la dureza y condiciones infrumanas de estos héroes del mar. La clave de epopeya y el aliento revolucionario recorren una obra maestra en su utilización del montaje y en su planificación, que han pasado a la historia del cine, como la famosa secuencia de la escalinata de Odessa.

La presencia ahora, más de cincuenta años después de su realización, de esta obra maestra de un drama del mar nos sirve de auténtico "test" sobre la validez y supervivencia de su mensaje ante los grandes públicos, de cómo el "Potemkin" mantiene su garra y su fuerza de atracción cuando al fin es asequible a una gran parte del público español. Así, junto a su carácter de obra "de filmoteca", de estudio clásico para cinéfilos y eruditos del séptimo arte, la cinta de Eisenstein mantiene viva una fuerza dialéctica y una intencionalidad que sin duda fue el elemento más buscado por el gran maestro ruso.

Bienvenido, pues muchos años después de ser gestado, "El acorazado Potemkin", testimonio heroico de un barco, de su tripulación y de la epopeya de todo un pueblo. ■ JUAN FABIAN DELGADO.

MONACO



EMISIONES DE TEMA NAVAL

Mónaco.—Con ocasión del 150 aniversario del nacimiento del famoso novelista Julio Verne, se ha hecho una serie de: 0,05, 0,25, 0,30, 0,80, 1, 1,40, 1,70 y 5,50 francos, figurando en los dibujos alegorías relacionadas con sus más famosas obras y, naturalmente, varios de estos dibujos son de tema naval.

Además, este mismo principado tiene dos efectos, de 0,80 y 1 franco, en relación con el acuerdo Ramoje, tomado a iniciativa del príncipe Rainiero III para la protección de las aguas del litoral mediterráneo, firmado el 10 de mayo de 1976 entre Francia, Italia y Mónaco.

República Democrática Alemana.—Hay una serie de: 5, 10, 20, 25 y 35 pfennigs, en donde figuran una locomotora, un tranvía, un aeroplano, un automóvil y un buque que forman parte de los fondos del Museo del Transporte, de Dresden. El buque es el primero de vapor que navegó por el río Elba.

OFERTA DE MATERIAL FILATELICO

En primer lugar indicamos que todos los pedidos deben hacerse al redactor de esta sección: Luis María Lorente. Avenida del Mediterráneo, 48. Madrid-30, enviando por giro postal el importe de lo solicitado, más 15 pesetas por gastos de envío.

Catálogos: España especializado 1978, 475 pesetas; España especializado 1977 (encuadrado), 450 pesetas; España, edición normal, 300; Suiza-Liechtenstein, 1978, 225; Francia-Andorra-Mónaco 1978, 250; Exposición España 75, 50; Exposición España 75, con las dos hojas recuerdo en negro, 2.600; Michel Alemania junior 1978, 360; Michel Alemania especializado 1977, 1.000; Michel Alemania especializado 1978, 1.300; Michel Austria especializado, 550; Michel Alemania enteros postales 1977 (último), 885; España Láma 1978, 150.

Brunei: Petróleo (149/51), 45 pesetas; vistas (161/63), 43; arte (167/71), 60; visita Reina Isabel (172/75), 45; vistas (176/79), 50; aviones (180/81), 34; Interpol (184/85), 30; boda princesa Ana (186/87), 40; sultán (192/207), 810; UPU (208/10), 60; Churchill (211/12), 40; aviones (31213/15), 50; sultán (232), 5; Reina Isabel (217/19).

Bulgaria: OIT (1.680), 22 pesetas; Dia del Bosque (1.701), 5; Gobierno popular (1.708/13), 70; T. Tzervovski (1.716), 25; pintura (1.717/25), 225; deportes (1.726/31), 90; pesca (1.732/39), 80; balnearios (1.744/47), 50; pintura (1.920/25), 110; Angel Kanchev (1.954-muestra), 4; Olimpiada Munich (1.955/59), usados, 40; balnearios (1.960/65), usados, 42; personalidades revolucionarias (1.966/70), usados, 8; URSS (1.971), usados, 6; Halterofilia (1.972, usados, 14); flores (1.973/79), usados, 45; máscaras (1.980/85), usados, 80; Copérnico (1.992, usados, 14); Vasil Levski (1.990/91), usados, 12; bisutería (1.993/98), usados, 39; Vietnam (1.999), usados, 7; flores (2.000/05), usados, 95; Alex Stambouliiski (2.007 A), usados, 21; fauna (2.008/13), usados, 95; sublevación de 1923 (2.014/15), usados, 3; sublevación de junio 1923 (2.016/19), usados, 38; Congreso olímpico de Varna (2.020/21 y HB 41), 220; sindicatos (2.022), 4; pintura (2.023/31 y HB 42), 260; Lenin (2.061/62), 30; Dimitri Blagaev (2.063), 5; arte popular (2.064/70), 60; ganadería (2.071/76), 50; Campeonato del Mundo Fútbol (2.077/82 y HB 45), usados primer dia), 85; Comecon (2.083), usados, 6; exposición filatélica infantil (2.084/87 y HB 46), 250; flores (2.094/99 HB 47), 175; festival (2.088/93), usados, 18; pioneros (2.102/03), 5; Unesco (2.110), 11; Federación automóvil (2.104), 12; Ejército popular (2.105/09), 42; Año Nuevo (2.113), 5; creación del Estado búlgaro (2.114/21), 80; Código postal (2.122), 4; flores (2.123/27), 45; organización revolucionaria (HB 49), 60. ■ LUIS MARIA LORENTE.

FILATELIA

SERIE DE MONACO SOBRE JULIO VERNE

Después de los varios retrasos habidos, por fin el día 28 de marzo se pusieron a la venta y circulación los trípticos que debían haberse emitido hace un año. Estos trípticos tienen los nominales de: 3, 5 y 8 pesetas, estando dedicados, respectivamente, a Juan de Juni (1507-1577), Pedro Pablo Rubens (1577-1640) y Tiziano Vecellio (1477-1576). En el primero figura el grupo escultórico del Santo Entierro que está en el Museo Nacional de Escultura de Valladolid; en el segundo, el cuadro "Lapitas y Centauros", del Museo del Prado, y en el tercero, "La Bacanal", también en ese museo. Además, en cada tríptico va la efigie de cada uno de los artistas mencionados. Dados los nominales de cada tríptico, el valor total de la serie es de 48 pesetas. La estampación es en calcografía combinada con offset, y la tirada, de 9.000.000 de trípticos.



Por
NESTOR
LUJAN

EL ROMESCO

QUIZA para muchos españoles el romesco sigue siendo un enigma, a pesar de que en estos últimos tiempos la salsa de romesco ha sido conocida fuera de los límites estrictos de Tarragona y su costa. Porque el romesco, que fue en su origen un guiso de pescado, tiene unos límites geográficos precisos, ya que más allá del campo de Tarragona no tiene vigencia popular, aunque ahora, como es natural, como todas las cosas típicas, haya sido traído y llevado, quizás excepcionalmente.

Sobre el romesco existe un curioso opúsculo escrito por mi viejo amigo Antonio Alasá Domingo, que se firmaba con el seudónimo "Máximo Burxa", publicado en 1951. Este opúsculo, editado por el Sindicato de Iniciativas de Tarragona, es, a mi modo de ver, la más rotunda autoridad sobre este condumio que está lleno de secretos misteriosos, algunos de los cuales Alasá descubre en su libro. Digamos, sin embargo, que se ha dicho tradicionalmente romesco a distintos platos de la provincia de Tarragona.

Uno solo ha triunfado totalmente, que es este romesco de Tarragona capital, que es un glorioso plato de pescado, aunque hay unas pequeñas variedades especiales para ensalada, para callos e incluso para coles.

La palabra romesco significa también otras comidas en distintas provincias catalanas. Por ejemplo, en la Segarra y el Urgel es una comida compuesta de bacalao "esqueixat", o sea, bacalao seco desfibrado, aceite, ajo y guindilla picante. Y en la región de Tortosa, romesco es una comida de judías con bacalao, acompañada de una salsa de pimientos. El romesco a que nos referimos se hace con pescado fresco, lubina o bien rape o peces roqueros; pero como imagino que el lector está queriendo saber exactamente cómo se guisa, me apresuro a copiar la fórmula que da mi amigo Alasá en el citado opúsculo, hoy tan raro y difícil de encontrar:

"Cómo preparar un excelente romesco" (cinco raciones): "Es cuestión muy machacona guisar un excelente romesco, por lo que es esencial disponer de un buen mortero y de su correspondiente mano morena. Primeramente pongamos al fuego la cazuela, a ser posible de hierro, con un cuarto de litro de aceite refinado, y friamos ligeramente un pimiento de 'romesco', seco y sin semillas ni rabo, y una rebanada de pan blanco. Pongamos en el mortero un poco de sal, tres granos de ajo y 10 ó 12 avellanas o almendras tostadas; machaquemos hasta que quede todo convertido en una pasta homogénea, a la que añadiremos el pimiento ligeramente frito; volvamos a machacar, hasta que la rebanada de pan esté frita, en cuyo caso la meteremos en el mortero; retiraremos la cazuela del fuego, y con la 'manita'

del mortero, dale que dale hasta que la pasta esté bien fina. Entonces es llegada la hora de añadirle el 'secreto' personal de cada cocinero. Y una vez realizado, pongamos de nuevo la cazuela al fuego, y cuando el aceite esté bien humeante, verteremos el contenido del mortero, tapando la cazuela por espacio de medio minuto. Se añaden dos cuajones de agua caliente en la que se hayan cocido unos cangrejos de mar, se introduce el pescado (750 gramos) y se cuece unos diez o quince minutos (este tiempo dependerá de la clase del pescado) y a chuparse los dedos, con perdón sea dicho".

Es muy importante para el romesco los pimientos del romesco, que sólo se cultivan en el campo de Tarragona; son pequeños, terminados en una punta achatada, y tienen un brillante color rojo cárdeno. Hoy, el romesco, convertido en salsa aparte, se hace con flor de agua seca que se ponen en remojo el día anterior. Se ha de decir que estos pimientos, tanto si se fríen como si se raspa su pulpa, deberán probarse antes de echarse al mortero, ya que puede darse el caso de que salga alguno en extremo picante por haber sido cultivado al lado de algunas plantas de guindillas.

Añadamos que si se quiere que el romesco sea muy picante, se le puede añadir guindilla. Los mejores pescados para el romesco son los de carne blanca, grasa y suculenta, como la merluza de palangre, la lubina, el rape, el atún, el bonito, el rodaballo, la raya y el congrio. En cuanto a los pescados de roca, como sabemos son sabrosísimos, pero en este caso tienen el inconveniente de sus espinas.

Una advertencia muy importante es que el romesco no se puede acompañar con ninguna otra salsa, pero sobre todo, no se puede mezclar con el alioli, es decir, el ajiaceite. Son el romesco y el alioli dos grandes salsas para pescado que se odian francamente y no ligan en absoluto.

En cuanto a la bebida, el campo de Tarragona da vinos excelentes. Para hablar de vinos exclusivamente tarragonenses, la comarca de la Tierra Alta, con su capital Gandesa, produce excelentes vinos blancos, de graduación muy elevada, pero que ligan muy bien con este plato, con el cual podría tomarse también un vino de la Conca de Barberá o del Bajo Penedés. Si realmente el romesco es muy picante —cosa que no aconsejo porque arrasará el gusto delicado del pescado—, entonces ya no importa y se podrá beber el vino de Falset, la capital del Priorato, con su alta graduación y su gusto peculiar. Pero esto no es aconsejable: el romesco debe realzar el sabor del pescado, no devastarlo. Por esto es tan difícil hacerlo en su justa proporción y por esta razón existen los secretos que le conservan en su justa delicadeza. ■ N. L.

TIEMPO en la MAR



POR FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE ABRIL

Mes, el de marzo, que hoy comentamos, de muchos y muy persistentes temporales por la mayor parte de nuestras zonas marítimas y, principalmente, de las atlánticas. Sin duda por aquello —según el refranero castellano— de que “en los tiempos cuaresmales, los ponientes vendavales...”.

Hubo un período de relativa calma durante los primeros días (los once primeros) del mes, pero inmediatamente después, las depresiones atlánticas —machaconas, persistentes y estacionarias— mantuvieron frecuentes temporales de Poniente, afectando a todo el Atlántico Norte, principalmente entre los paralelos 43 y 55 N.

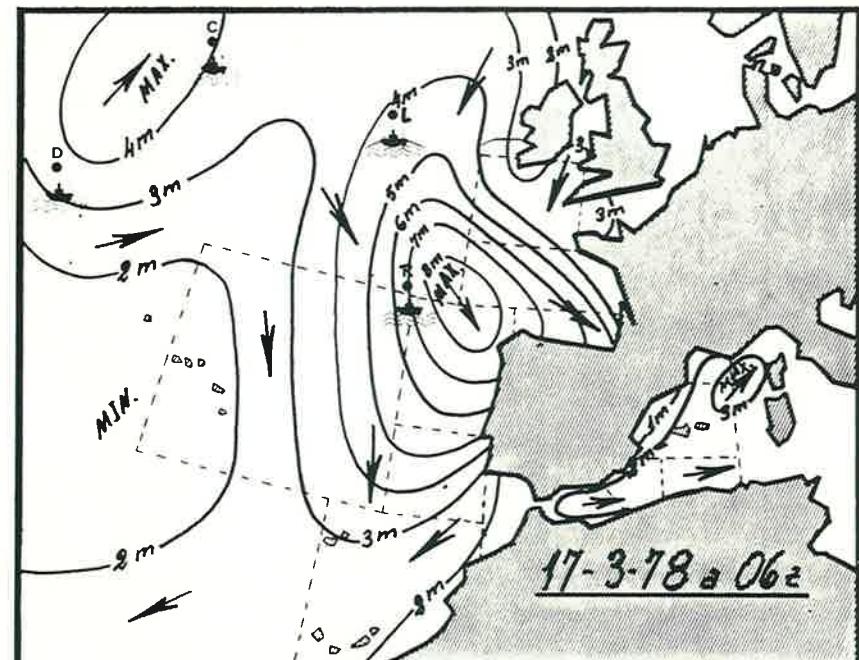
El mapa del grabado adjunto —que corresponde, como ven, al día 17— es, sin duda, el más significativo de los analizados, durante el pasado mes de marzo, por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional por lo que se refiere exclusivamente a nuestras zonas de vigilancia, pero no si ampliamos las miras a todo el Atlántico Norte y aun a regiones próximas a nuestras mencionadas zonas, pues entonces observamos oleajes de 12 metros el día 14 en un radio de acción de 150 millas a partir del punto 50° N. 18° W.; de 11 metros el 16 en 49° N. 18° W.; de 10 metros el día 25 en 55° N. 30° W.; de 10 también

el 27 en 53° N. 32° W. y nuevamente de 11 metros el día 28 en 50° N. 30° W. Todo esto por reseñar tan sólo oleajes de mar montaña, es decir, de más de nueve metros.

Pero fijándonos en el mapa número 1 del grabado adjunto que, repetimos, es el que da más mar en nuestras zonas, destacaremos mar arbolada del NW. en Finisterre, en la mayor parte del Cantábrico y de Vizcaya y en el SW. de Gran Sol, con temporal —por otro lado— del NW. entre los paralelos 44 y 49° N. y al E. del meridiano 19° W. y con rachas atemporaladas de Poniente en Alborán y Palos.

Y pasando ya al apartado de los pronósticos para este mes de abril, el mapa número 2 muestra el número previsto de días de temporal o de rachas atemporaladas para nuestras zonas. Predominan los Ponientes, principalmente los Noroestes, excepto en las Canarias, donde son Nordeste. De todos modos, disminuye —y mucho— el número de temporales con respecto al pasado marzo, lógico —de otro lado— desde el punto de vista climatológico. Como siempre, las flechas indican claramente la dirección prevista del viento en días de temporal.

El mapa número 3 del grabado adjunto esquematiza el estado medio previsto

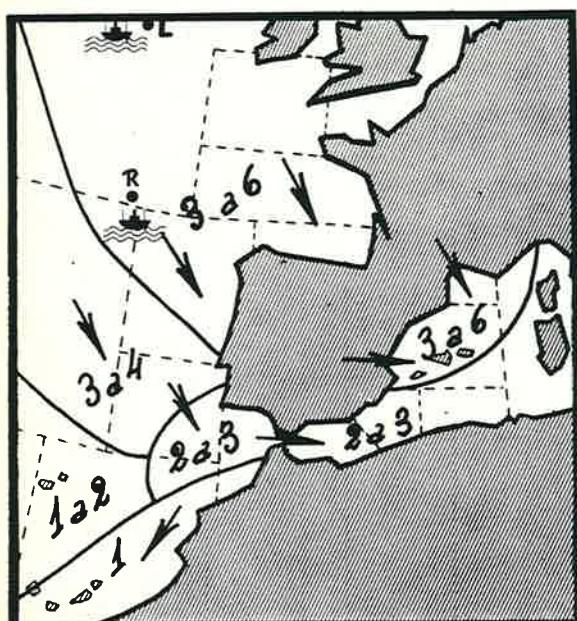


MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas, durante el pasado mes de marzo, por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. Corresponde, como ven, a las 06 Z del día 17. Los números de las isólinas expresan, como siempre, la altura en metros de las olas.

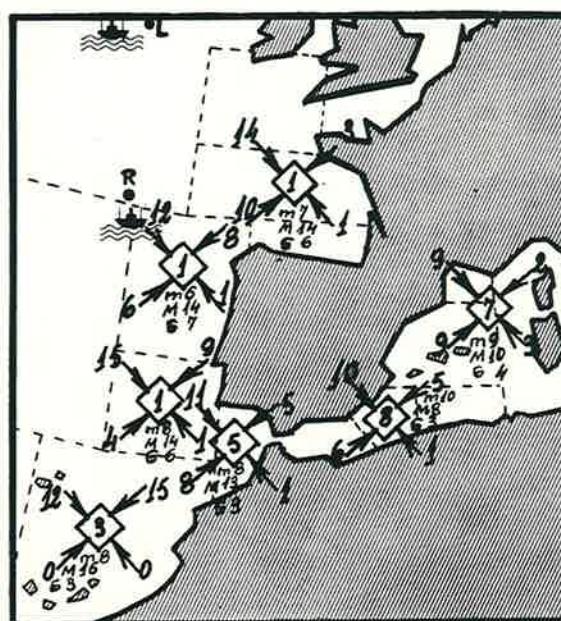
del viento y de la mar para el presente mes de abril. Las flechas que inciden sobre cada uno de los lados del rombo —para cada zona— indican la frecuencia (según el número que aparece junto a ellas) con que se espera que la mar proceda del cuadrante correspondiente: para el primero del N. al E., para el segundo del E. al S., para el tercero del S. al W., y para el cuarto del W. al N. Además la cifra que figura en el centro de cada rombo representa el número de días de mar llana que, salvo en la mar de fondo, coincide con el número de días de calma. Los que, al sumar, faltan hasta completar los treinta que integran abril, corresponden a direcciones confusas de viento. Por otro lado, pero ya debajo o a la derecha de cada rombo, aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejilla (olas de hasta un metro), representada por una “m”; de marejada a fuerte marejada (olas de dos a tres metros), simbolizada por una “M”, y de mar gruesa o más (olas de cuatro metros en adelante), expresada por una “G”. Tam-

bien aquí tiene validez cuanto decíamos antes con respecto a la dirección del viento, pero aplicándolo al oleaje: que los días que, al totalizar, faltan hasta completar los treinta que integran abril, corresponden a oleajes intermedios o confusos.

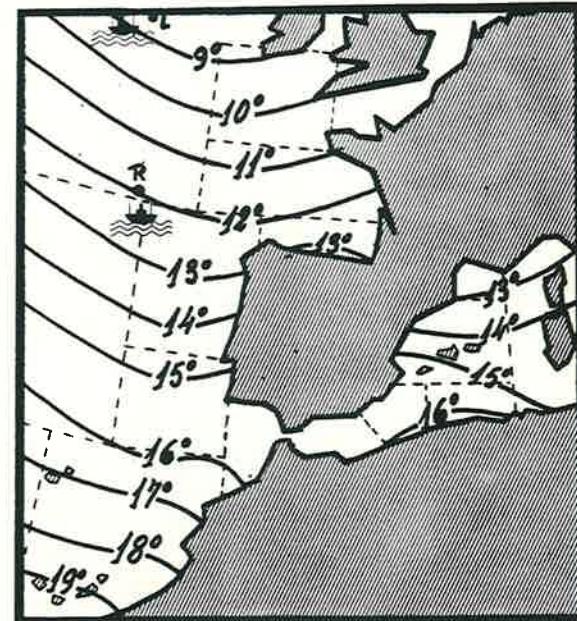
Para terminar, y refiriéndonos ya al mapa número 4, éste representa gráficamente el reparto de las temperaturas medias del agua del mar en superficie (SST), previstas para este mes de abril. En conjunto, se mantienen bastante estacionarias con respecto al pasado mes de marzo. La excepción corresponde a las zonas de Vizcaya, Cantábrico, Finisterre y mediterráneas, donde se prevé un ascenso de un par de grados por término medio. Todo ello, en esencia, está de acuerdo con la previsión termométrica para este mes del Centro Meteorológico Mundial, máxime teniendo en cuenta que la temperatura superficial del agua del mar suele ser ligeramente superior —salvo en verano y no siempre— a la del aire situado inmediatamente por encima. ■



MAPA NUMERO 2.—Días previstos de temporal para el mes de abril en curso. Las flechas indican la dirección prevista del viento en días de temporal.

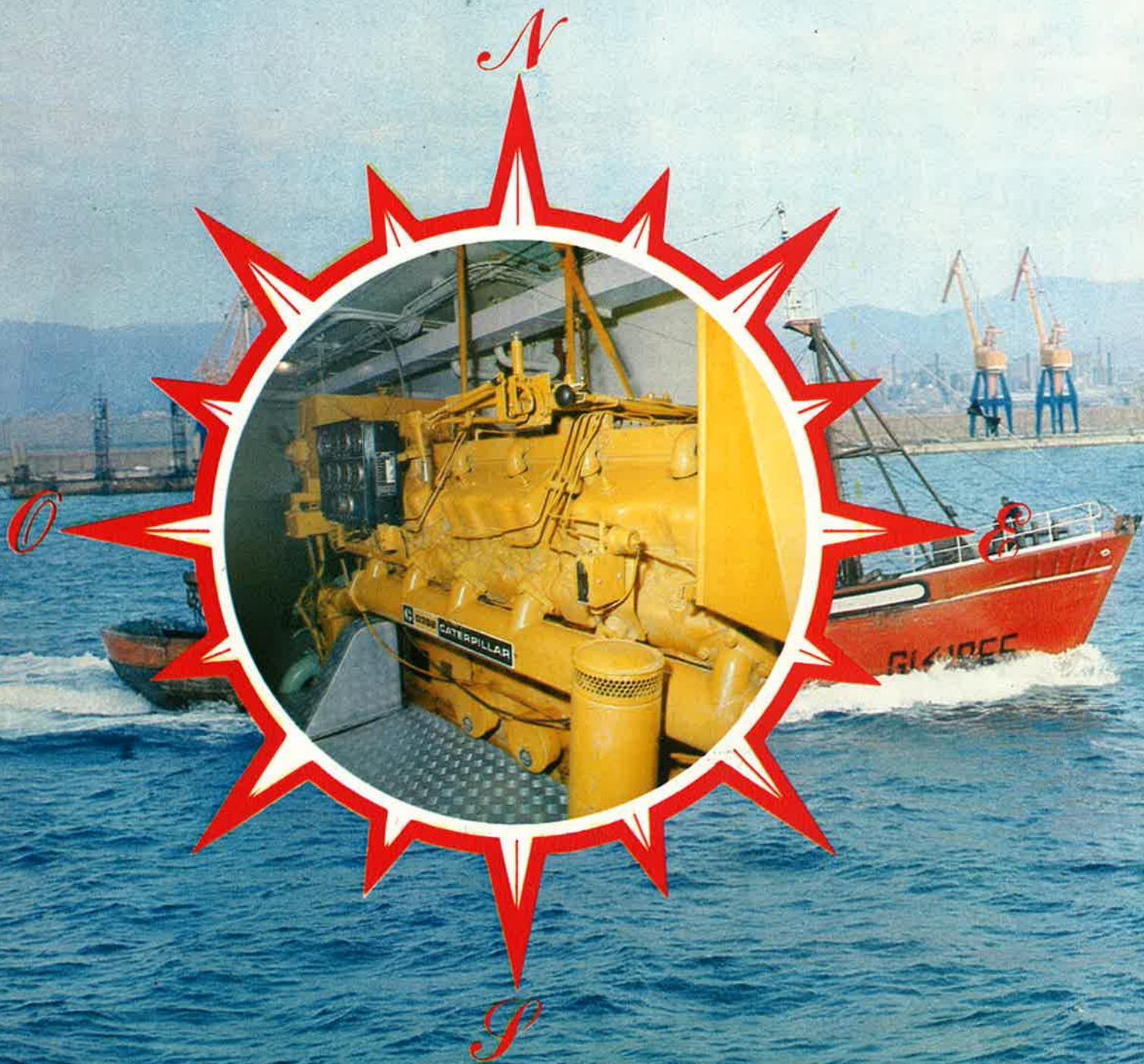


MAPA NUMERO 3.—Estado previsto del viento y de la mar para el presente mes de abril.



MAPA NUMERO 4.—Temperatura media prevista del agua del mar en superficie (SST) para el mes de abril actual. Las isotermas, como es norma obligada, van rotuladas en grados centígrados.

EN SITUACIONES DIFÍCILES SOLO SE SALE AIROSO CON NUEVOS BRIOS



RENUVE SU POTENCIA Y... ¡SALGA AIROSO! CON
CATERPILLAR

● MOTORES MARINOS
PROPULSORES
125 a 1125 BHP

● GRUPOS
AUXILIARES
75 a 1250 BHP



CENTRAL:
Plaza de las Cortes, 6.
Tels. 448 27 00 y 445 71 50.
Télex 27752 (FTOSA)
MADRID-14.

ARGANDA - BARCELONA - VALENCIA - BILBAO - OVIEDO - SEVILLA - TENERIFE - LAS PALMAS
ZARAGOZA - MÁLAGA - LA CORUÑA - LÉRIDA - PALMA DE MALLORCA

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.