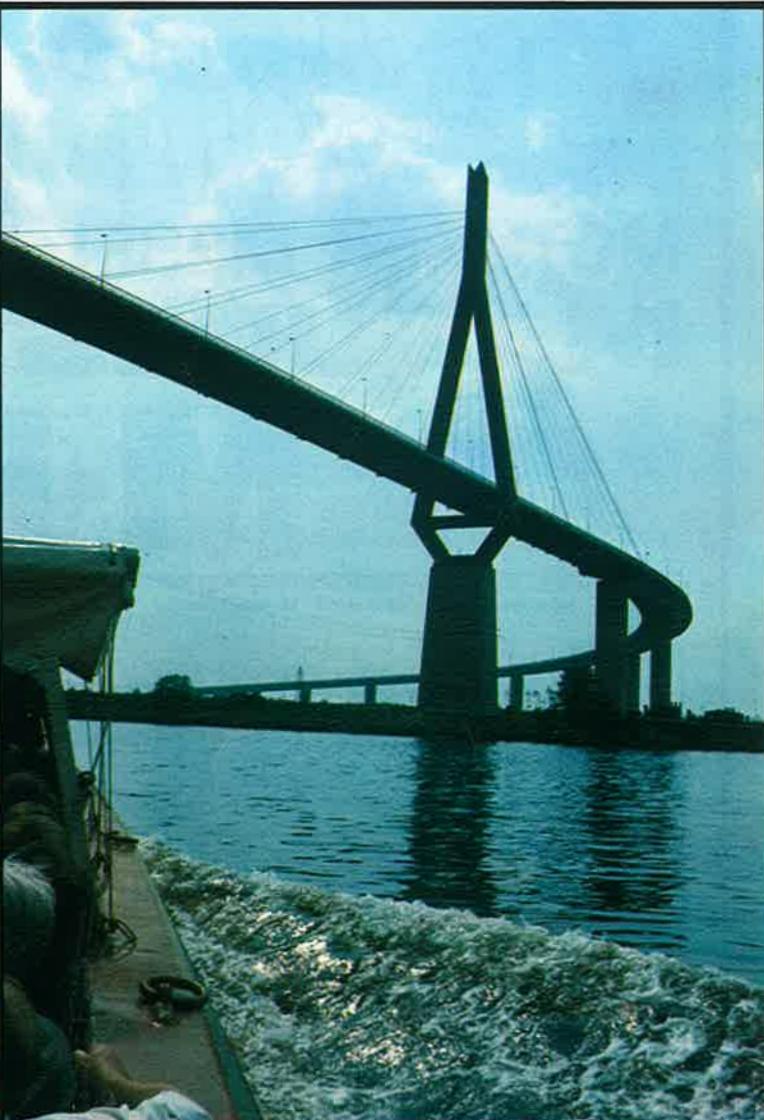


hoja del mar

NUMERO 153

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

CREDITOS POR IMPORTE TOTAL
DE 2.400 MILLONES DE PESETAS
PARA EL SECTOR PESQUERO

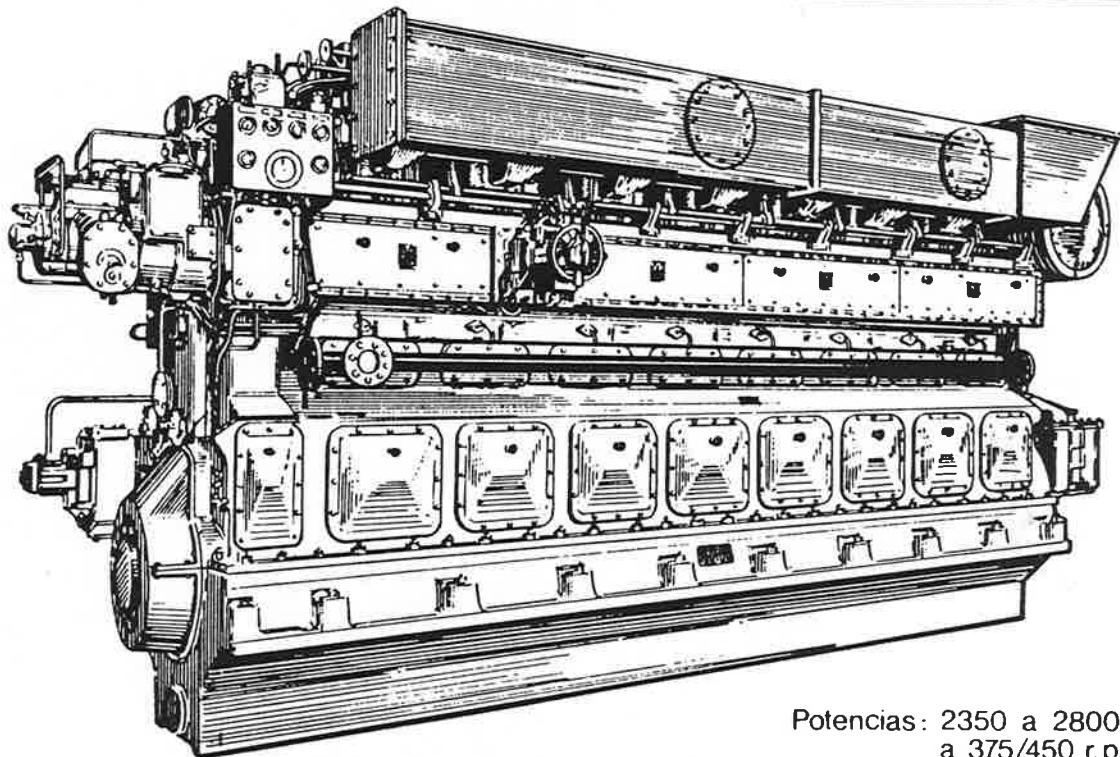


MEDICINA MARITIMA

Se ha celebrado en Hamburgo una reunión internacional sobre Medicina marítima, en la que, por primera vez, ha estado representada España, y ha participado en ella un facultativo del Instituto Social de la Marina. En páginas interiores ofrecemos amplia información sobre dicha reunión, que se completa con estas fotos de portada, en las que pueden verse un remolcador en aguas del puerto alemán, cerca de St. Pauli, el impresionante puente Köhlbrand sobre el Elba, y detalle de uno de los canales de acceso a los embarcaderos para el tráfico fluvial de pasajeros. (Fotos: JUAN A. BARTOLOME.)

Un 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 MARÍTIMA, S.A.**

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

CAMBIOS DE DOMICILIO

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

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

COLABORACIONES ESPONTÁNEAS

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

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

**MANUAL
DE SEGURIDAD
SOCIAL
DEL MAR**

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

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 Chilliida. Cartagena: Antonio Fernández Suárez. Castellón: Antonio González Sobáco. Ceuta: José Luis Villaplana. 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 Rápida: 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. Tokyo: 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. Harguindeguy.

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.

CREDITOS DE 2.400 MILLONES DE PESETAS PARA EL SECTOR PESQUERO

MADRID (Redacción).—En virtud de dos leyes aparecidas en el "Boletín Oficial del Estado" de 30 de mayo, se han concedido tres créditos extraordinarios por un importe total de 2.400 millones de pesetas para diversas subvenciones del sector pesquero. Los textos respectivos dicen así:

LEY 23/1978, de 26 de mayo, sobre concesión al presupuesto en vigor de la sección 23, Ministerio de Comercio, de un crédito extraordinario de pesetas 1.072.605.395, para subvencionar al sector de la pesca suministros de gas-oil y fuel-oil por el período de tiempo comprendido entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de 1977.

Artículo primero.—Se legitiman los gastos derivados de los acuerdos del Consejo de Ministros de diecisiete de junio de mil novecientos setenta y siete, en relación con el otorgamiento de subvenciones al sector de la pesca por los suministros de gas-oil y fuel-oil, por el período comprendido entre el uno de julio y el treinta de septiembre de mil novecientos setenta y siete.

Artículo segundo.—Se concede un crédito extraordinario de mil setenta y dos millones seiscientas cinco mil trescientas noventa y cinco pesetas, aplicado al presupuesto en vigor de la sección veintitrés, Ministerio de Comercio, servicio doce, Subsecretaría de la Marina Mercante; capítulo cuatro, Transferencias corrientes; artículo cuarenta y cinco, A empresas; concepto nuevo cuatrocientos cincuenta y seis, para subvencionar al sector de la pesca por los suministros de gas-oil y fuel-oil realizados en el período comprendido entre el uno de julio y el treinta de septiembre de mil novecientos setenta y siete.

LEY 24/1978, de 26 de mayo, sobre concesión de dos créditos extraordinarios, por un importe total de 1.328.900.000 pesetas, para abono del subsidio de desempleo o ayudas equivalentes a la jubilación anticipada a los trabajadores de la flota pesquera del Norte y Noroeste de España y de subvenciones a los armadores de la misma flota.

Artículo primero.—Se reconocen como obligaciones legales del Estado, en la parte que no puedan ser cubiertas con cargo al Fondo Nacional de Protección al Trabajo o al Instituto

Social de la Marina, las derivadas de los acuerdos del Consejo de Ministros de cinco de agosto de mil novecientos setenta y siete, en relación con el otorgamiento de subsidio de desempleo o de ayuda por jubilación anticipada a los trabajadores de la flota pesquera del Norte y Noroeste de España, que faena en las aguas jurisdiccionales de la Comunidad Económica Europea y de subvenciones a los armadores de la misma flota pesquera.

Artículo segundo.—Se conceden dos créditos extraordinarios por un importe total de mil trescientos veintiocho millones novecientas mil pesetas, con aplicación al presupuesto en vigor de la sección cero ocho, Fondos Nacionales; servicio cero tres, Fondo Nacional de Protección al Trabajo; capítulo cuatro, Transferencias corrientes; artículo cuarenta y ocho, A familias; concepto nuevo cuatrocientos ochenta y dos, Al Patronato Administrador del Fondo, para el pago del subsidio de desempleo o ayudas equivalentes a la jubilación anticipada a los trabajadores de la flota pesquera del Norte y Noroeste de España que faena en las aguas jurisdiccionales de la Comunidad Económica Europea, por importe de trescientos cincuenta millones cien mil pesetas, y otro de novecientos setenta y ocho millones ochocientas mil pesetas, aplicado al mismo presupuesto de la sección diecinueve, Ministerio de Trabajo, Sanidad y Seguridad Social; servicio cero ocho, Dirección General de Gestión y Financiación de la Seguridad Social; capítulo cuatro, Transferencias corrientes; artículo cuarenta y cuatro, A la Seguridad Social; concepto nuevo cuatrocientos cuarenta y seis, Instituto Social de la Marina. Aportación del pago del subsidio de desempleo a los trabajadores de la flota pesquera del Norte y Noroeste de España o de subvenciones a los armadores de la misma flota, que faena en las aguas jurisdiccionales de la Comunidad Económica Europea.

Artículo tercero.—El Ministerio de Hacienda podrá acordar las transferencias entre los expresados créditos extraordinarios que sean necesarios para la realización del programa conjunto de ayuda a la flota pesquera del Norte y Noroeste de España. ■

DON GONZALO VÁZQUEZ, DIRECTOR GENERAL DE PESCA

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 2 de junio, a propuesta del ministro de Transportes y Comunicaciones fue designado director general de Pesca Marítima don Gonzalo Vázquez Martínez.

DATOS BIOGRAFICOS

El señor Vázquez Martínez nació en El Ferrol en 1936. Casado, licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales e ingeniero técnico naval, ha desarrollado su actividad profesional en la Empresa Nacional Bazán, en la Dirección General de Industrias Navales y en la Asociación de Investigación de la Construcción Naval. En la actualidad es director gerente de una empresa pesquera, perteneciendo a diversas asociaciones pesqueras nacionales y regionales. Es autor de trabajos sobre esta especialidad y ha formado parte de misiones pesqueras exteriores. ■

Por la extensión de las aguas jurisdiccionales LA FLOTA BACALADERA ESPAÑOLA, LA MAS PERJUDICADA

La Asociación Gallega de Armadores de Buques de Pesca de Bacalao (Argaba) ha realizado un estudio que publica la revista España Pesquera, el cual consideramos de notable interés para nuestros lectores, razón por la cual lo reproducimos en estas páginas.

Las perspectivas de la flota bacaladera no pueden ser más desastrosas para el presente año. Tanto en Canadá como en Estados Unidos y en Noruega, las cuotas concedidas a España no han podido ser más raquíáticas. Las perspectivas de nuevos caladeros es una utopía y ni en Groenlandia ni en el mar de Barents se ha conseguido nada para nuestros bacaladeros. Ante esta sombría perspectiva, más de un centenar de unidades, entre bous y parejas, dedicados a la captura de esta especie, se encuentran sin caladeros donde poder faenar.

SITUACION DE LAS PESQUERIAS DE BACALAO PARA LA FLOTA ESPAÑOLA ANTECEDENTES

Tradicionalmente, la flota española de pesquerías de bacalao realiza su actividad en aguas

ESPAÑA, TERCERA FLOTA MUNDIAL EN TONELAJE

Acaba de salir a la calle un número extraordinario de la revista "Industrias Pesqueras", que dirige don Valentín Paz Andrade, con motivo del primer aniversario del cincuentenario de la publicación. A lo largo de más de un centenar de páginas se incluye un verdadero informe sobre la situación del sector, con colaboraciones de destacados especialistas en la materia.

Según datos que entresacamos de la revista, en 1977 la estadística de descargas en los puertos españoles representa un total de 1.379.360,7 toneladas, lo que frente a 1.540.686,8 de 1976 supone una diferencia de 161.326 toneladas, es decir, descendió un 12 por 100, aproximadamente.

"Aun siendo ostensible el descenso de la producción física, la misma curva no sirve para representar el de la producción económica —señala la revista—, cuyo sector principal es el índice de precios medios". Así, la pesca descargada en 1976 supuso un valor en primera venta de 77.084 millones de pesetas, frente a los 87.200 millones que corresponden a 1977.

Por otro lado, recoge la estadística de buques de pesca de los diferentes países, publicada por el Lloyd's Register of Shipping, que comprende las unidades superiores a las 100 toneladas de registro bruto. El primer lugar de la lista, con 3.964 buques y 3.479.179 toneladas, corresponde a la URSS; le sigue Japón con 2.943 barcos y 976.215 toneladas, y el tercer puesto es para España, con 1.797 buques y 580.181 toneladas. Sigue a nuestro país Estados Unidos, con 1.290 buques y 426.181 toneladas de registro. A continuación figuran Perú, Corea del Sur, Noruega, Gran Bretaña, Francia y Canadá.

Esta lista se refiere al primero de julio de 1977, si bien hay que tener en cuenta que con posterioridad a esa fecha nuestro país se ha deshecho de más de un centenar de buques, aportados a sociedades mixtas en el extranjero. ■

de las costas canadienses, norteamericanas y más recientemente en las de Noruega.

Las capturas obtenidas por las unidades de pesca de nuestra flota son procesadas con sal, y en los últimos tiempos, algunas unidades, las menos y de construcción más reciente, al llevar alguna bodega con instalaciones de frío, congelan una mínima parte de sus producciones.

La modalidad de pesca utilizada mayoritaria y genéricamente lo es por el sistema de pareja, existiendo también unidades en la modalidad de bous.

El desarrollo de la actividad de nuestra flota bacaladera podemos señalar que se ha producido con normalidad —en lo que a disponibilidad de caladeros se refiere— hasta finalizar el año 1976, aun cuando los caladeros de Canadá y Noruega estaban en dicha época regulados y contingentados por ICNAF, el primero, y (Pasa a la página siguiente)

LA FLOTA BACALADERA ESPAÑOLA, LA MAS PERJUDICADA

(Viene de la página anterior)

NEAF, el segundo. No obstante, hasta la fecha señalada, las cuotas que tales organismos multilaterales asignaban a nuestro país, lo eran en niveles suficientes para atender las necesidades de la flota.

EXTENSION GENERALIZADA DEL MAR TERRITORIAL

Modificado el "status" del mar territorial, con la extensión generalizada de los países costeros a 200 millas, concretamente en lo que al bacalao se refiere, éstas se producen: Canadá, 1 de enero de 1977; USA, 1 de marzo de 1977, y Noruega, 1 de enero de 1977; los caladeros de la flota bacaladera hasta esa fecha en mares considerados libres, pasan a depender de dichos Estados ribereños.

Las consecuencias de la extensión no se hacen esperar, y los resultados para nuestra flota se reflejan en el cuadro comparativo anexo 1 en lo que se refiere a los caladeros de Canadá y Noruega, ya que de los USA han sido totalmente cerrados a las flotas extranjeras y consiguientemente a la española.

Además de las contingencias de cuotas —a todas luces insuficientes y exigüas— se nos limitan los días de permanencia en el caladero, asignándose, concretamente para el año 1978, los días que se reflejan en el cuadro anexo 2 para los caladeros de Canadá.

Hacer cualquier otro comentario sobre la insuficiencia de cuotas, es decir, falta de caladeros, sería vano, pues las cifras reflejadas demuestran sin lugar a dudas la dramática situación del sector.

PERSPECTIVAS DE FUTURO

El panorama ensombrecedor se acentúa todavía más al especular sobre las perspectivas o posibilidades futuras de disponibilidad de caladeros.

Los de Canadá, basta con observar la curva de decrecimiento que se opera en la asignación de cuotas de los años 1976, 1977 y 1978 para concluir, sin lugar a dudas, cuál será el nivel del año 1979 y siguientes. La intencionalidad del Gobierno canadiense parece obvia, expulsarnos del caladero de manera definitiva o, lo que sería lo mismo, asignarnos unas cuotas ridículas o insignificantes, con lo cual no tendríamos otra opción que abandonarla nosotros.

En cuanto a Noruega, dichas perspectivas son más tajantes e inflexibles; ya han anunciado a nuestro Gobierno que para el año 1980 tendremos que abandonar definitivamente el caladero.

Con Norteamérica ya hemos reflejado que en los últimos años no se nos ha asignado cuota. El caladero está irreversiblemente perdido para nuestra flota.

Otro caladero habitual para nuestra flota al que no nos hemos referido anteriormente por considerarlo también irreversiblemente perdido, ya que por una parte, en los últimos años no hemos tenido cuotas y, por otra, el hecho de que dichos caladeros están dentro de las aguas ju-

risdiccionales de la CEE; se trata del de Groenlandia.

¿Otras posibilidades de caladeros? Aunque muy limitadas, teniendo en cuenta las malas condiciones climatológicas de la zona, así como el bajo rendimiento de explotación que se obtiene, tenemos la posibilidad complementaria para alcanzar algunos días más de pesca en la zona de "Svalbard" (Spitzberg); sin embargo, aunque dicha zona está sujeta al Tratado de París de 1920, al que España está adherida, parece ser que Noruega quiere ejercer, de manera unilateral, sus facultades de contingencia y veda, y aun desconociendo el tratamiento que nuestro Gobierno dará al tema, pensamos que también esta pequeña posibilidad complementaria de la que veníamos disfrutando en los últimos años pueda desaparecer o, en el mejor de los casos, reducirse considerablemente por efectos de contingencia de cuotas.

El mar de Barents sería otra posibilidad también complementaria si la URSS se aviniese a la concesión de cuotas de bacalao para nuestra flota. El hecho cierto es que a pesar de los esfuerzos negociadores de nuestro Gobierno con el indicado país, no parece probable la firma de un acuerdo con la URSS que propicie el acceso de nuestra flota a dichos caladeros.

¿Nuevos caladeros? La posibilidad es remota, por no decir inalcanzable, ya que todos los indicios de posibilidades se encuentran inexorablemente en las plataformas de países que han declarado la extensión de sus aguas jurisdiccionales a 200 millas. En el momento actual sospechamos, juntamente con nuestra Administración pesquera, las posibilidades de una prospección en la Antártida, experiencia de la que ya de antemano tenemos nuestras dudas, al considerar, por una parte, que los posibles caladeros estén

comprendidos en aguas de jurisdicción argentinas o chilenas, y, por otra, que los elevadísimos costos de explotación que motivaría una explotación comercial en dichas áreas tan lejanas, fuesen inviables para su desarrollo y ello siempre y cuando se encontraren especies comerciales.

CONCLUSION

La conclusión es evidente: el sector extractivo de pesca de bacalao se encuentra ante una crisis cierta e irreversible.

Las empresas se ven abocadas al amarre de sus buques durante largos períodos de cada año en el mejor de los casos, de no producirse otros factores de incidencia todavía más drásticos.

Las características técnicas específicas de la flota bacaladera, al elaborar el pescado salado, harían inviable su reconversión, aun en el supuesto de que pudiera disponerse de alternativas de caladeros para otras modalidades de pesca y de procesamiento del pescado, supuesto que en el contexto de la pesca española desgraciadamente no se produce.

Las consecuencias lógicas socioeconómicas que se producen originan una grave crisis al sector extractivo bacaladero, a la que, de alguna manera, la Administración, en colaboración con el sector, habrá de buscar soluciones; soluciones que contemplen globalmente la realidad de la situación, dirigidas a paliar los tres grandes estamentos en juego: repercusiones a los trabajadores, a las empresas y al mercado y consumidor español, que incluye en su dieta proteica al bacalao.

En el cuadro anexo 3 se reflejan empresas, unidades de pesca y trabajadores afectados de la región gallega. ■ Reproducido de "ESPAÑA PESQUERA".

Preocupación en el sector de transporte del petróleo

LOS ARMADORES, OPUESTOS A LA HOMOLOGACION DE TARIFAS

MADRID.—"En algunos medios se menciona la posibilidad de una futura equiparación de las tarifas de transporte de petróleo a las que —coyunturalmente— rigen en los mercados internacionales. Esta eventualidad, que pudiera primariamente parecer atinada, dado el bajísimo nivel actual de los fletes internacionales, deja de serlo si se profundiza sobre las condiciones en que la Marina Mercante nacional ha de venir efectuando estos transportes", señala el boletín de Iber tanques, asociación que agrupa a los armadores de buques-tanques.

Es un hecho —dice— que las compañías privadas que explotan sus buques en el mercado internacional han comenzado ya a registrar en sus filas las primeras suspensiones de pagos y quiebras, pese a que gozan la ventaja de libre contratación para sus nuevas construcciones, sin que se les imponga a hacerlo en determinado país a determinado precio. Quien hoy pueda construir en Japón o Corea sabe que el buque le costará un 50 por 100 más barato, sin aludir a plazos y condiciones.

COMPETITIVIDAD DETERIORADA

Iber tanques argumenta que es reciente la época de fletes internacionales altos —hasta dieciocho veces más elevados que los actuales—, en que al armador español se le prohibió sacar los barcos al mercado internacional para aprovechar beneficiosamente la coyuntura. Y ello en aras de poder garantizar, controlándolo, el ritmo de abastecimiento y el coste de transporte de las materias primas que utiliza la industria nacional, a la que se deseaba proteger en lo posible de las veleidades y altibajos usuales en el mercado internacional, permitiéndole planificaciones operativas a largo plazo en las que poder obtener rentabilidades medias muy considerables.

Finalmente, el boletín añade: "Este panorama de competitividad deteriorada, con las tarifas congeladas desde hace un año, en que por ley debieron haber sido actualizadas, con la supervivencia amenazada en beneficio de todavía no se sabe quién ni a cambio de qué, es cuando alegremente se pretende suscitar como meta aquello de lo que —aquí y fuera— todo el mundo hueye o se organiza para combatirlo. ■

Convoca la Liga Naval

PREMIO PARA OBRAS TEATRALES DE TEMATICA MARINERA

La Liga Naval Española, que entre sus múltiples fines tiene el de promover la presencia de lo marítimo en cuantas actividades de la vida nacional sea posible, en colaboración con don Conrado Blanco, fundador y director de "Alforjas para la Poesía", ha establecido un premio para la mejor obra libre de teatro dotado con 100.000 pesetas.

Serán preferibles aquellas que en el desarrollo de su tema, bien por la situación donde se desenvuelve, por los personajes o por los diálogos, se refieran al mar o a los hombres y las cosas que con él se relacionan. ■

CUADRO COMPARATIVO DE LAS CUOTAS ASIGNADAS A LA FLOTA BACALADERA ESPAÑOLA EN CANADA Y NORUEGA

ANEXO 1

CANADA

ZONAS

Año	Especie	2GH	3J = 3KL	3NO	3M	5Z	4VSW	4TVN	3AS	Tons. Total
1976	Bacalao	—	41.000	18.400	2.090	6.645	9.600	1.725	9.250	88.710
1977	Bacalao	450	16.270	11.460	1.250	—	—	—	—	29.430
1978	Bacalao	450	6.330	5.730	2.000	—	—	—	—	14.510

NOTA: Estas cuotas se refieren a pescado en vivo, lo que, consecuentemente, en su transformación a salado habrá que aplicarles un coeficiente reductor del 50 por 100.

Presidió el ministro de Cultura

CENA MARITIMA DE LA LIGA NAVAL ESPAÑOLA

MADRID.—El ministro de Cultura, don Pío Cabanillas, presidió en un restaurante madrileño la tradicional cena marítima anual que organiza la Liga Naval Española.

A la cena asistieron también, entre otras personalidades, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Arévalo Pelluz; el secretario de Estado para la Administración Pública, José Luis Grau; el director general de Transportes Marítimos, los directivos de la Liga Naval, el secretario general de Transportes Marítimos y el presidente de la Empresa Nacional de Transportes de Marruecos, que se encuentra de visita oficial en España.

Al término de la cena, y después de las palabras del presidente de la Liga Naval, almirante Martel Viniegra, intervino el ministro de Cultura, quien se refirió a la relación de su Departamento con los temas navales, que, según dijo, deben entenderse en su doble versión de universalidad y comunidad, características esenciales de la vida del hombre en el mar.

Al término de su intervención, el señor Cabanillas abrió un coloquio con los asistentes que inició con la indicación de que el Ministerio de Cultura está intentando crear un nuevo concepto acerca de la distribución de las distintas subvenciones que concede, y aseguró a este respecto que en cualquier caso se garantizará un 30 por 100 de la subvención que se solicite, siempre que se justifique debidamente el desarrollo de un programa anual de actividades y que éstas tengan una continuidad controlada por el Departamento.

Una parte del coloquio estuvo dedicada a temas deportivos y en ese punto el ministro significó la importancia del deporte, en general, como creador de una conciencia cívica que educa en el mantenimiento de unas reglas de juego esenciales para la convivencia en una sociedad democrática. En este sentido también manifestó su propósito de hacer asequibles las actividades deportivas a toda la población del país.

Otro tema planteado durante el coloquio fue el de la libertad de expresión, a propósito del cual, don Pío Cabanillas se mostró tajantemente partidario de su defensa, aun con los riesgos que pueda comportar a consecuencia del libre acceso de las publicaciones a personas de cualquier edad. Las precauciones del Departamento con referencia a la pornografía, precisó, se orientan hacia cuatro fundamentales: estudio de la capacidad de asimilación por la sociedad de los distintos mensajes, delimitación por edades, especificación de lugares de venta o de exhibición y fiscalización exigente.

Asimismo anunció al respecto que el Ministerio de Cultura tiene en proyecto un estatuto de protección de la infancia, para lo cual se está considerando la actitud de otros países de estructura similar al nuestro, destacando que "la sanidad de los países se deriva de los comportamientos éticos generales y no tanto de los sexuales, como en ocasiones parece entenderse".

En relación con las expectativas de la juventud española, otro de los puntos planteados, el ministro recordó que su Departamento ha encargado al profesor Linz una encuesta sobre la juventud que ha arrojado unas conclusiones en su opinión escalofriantes: la juventud sólo acepta la autorrealización, rechaza esquemas autoritarios no emanados de su propia estructura, sus juicios de valor están muy limitados por su propio entorno y sus criterios de referencia son imprecisos. ■

Según el ministro de Industria

LA COMPETITIVIDAD, "REGLA DE ORO" PARA LA CRISIS NAVAL

MADRID.—"El conjunto de medidas que el Ministerio de Industria estudia para hacer frente a la problemática del sector naval van encaminadas a reactivar la demanda, en lo que sea posible, agilizar el funcionamiento burocrático, ordenar el mercado y el sector y enfocar la crisis financiera del mismo."

Esta afirmación ha sido hecha por el titular del citado Departamento, Agustín Rodríguez Sahagún, en el discurso pronunciado ante los asociados a Construnaves (Constructores Navales Españoles), que han celebrado su Asamblea general anual.

El ministro subrayó que su equipo estudiaba seriamente los problemas del sector naval, para enfocarlos de un modo realista de tal forma que, a pesar de la crisis profunda por la que atraviesa, no exista peligro de desaparición. "Aunque la crisis existe —ha añadido—, los constructores no deben eludir su responsabilidad en ella, originada por los triunfalismos pasados y por el nacimiento de muchas empresas sin capitalización".

REGLA DE ORO

El señor Rodríguez Sahagún se ha referido a que una regla de oro ha de estar centrada en la preocupación de la competitividad del sector, así como en el hecho de que las empresas deben dirigirse a perfecionar una estructura adecuada de fondos propios y ajenos. Ha concluido afirmando que las medidas urgentes irán encaminadas a la ayuda de los casos más graves y expresando su idea de que, en pocas horas, espera poder ofrecer un marco totalmente elaborado para intentar el relanzamiento del sector naval.

Anteriormente a esta intervención, el presidente de Indunares, Julio Roca Cabanillas, hizo uso de la palabra y señaló que

es notoria e incuestionable la ruptura del equilibrio producción-demanda que, en el sector naval, se ha presentado a nivel mundial, y expresó que el restablecimiento del equilibrio se logrará tratando de incrementar la demanda y no sólo con la reducción del volumen de producción.

Tras referirse a que las medidas de reestructuración de la industria naval deben ir dirigidas a descargar de obligaciones económicas a los astilleros, el señor Roca expuso su temor ante la posible tendencia a agrupar a todo el sector público de astilleros, cuyo grupo representaría del orden del 90 por 100 de la total capacidad de la construcción naval.

APOYO

Por su parte, el presidente de Construnaves, Francisco Aparicio Olmo, puntuó que en el último año el sector naval no ha recibido la política de apoyo y reestructuración necesaria, por lo que se hace difícil evitar la rápida insuficiencia de la cartera de pedidos, la cual —ha añadido— "ofrece unas previsiones para 1979 de 700.000 toneladas, que suponen menos del 50 por 100 de la capacidad de la construcción naval española".

Señaló también que no cree en la aceptación de la única opción que se ofrece, si la política de apoyo no se hace presente, como es el abandono del sector, ya que ello tiene unas responsabilidades sociales, económicas y nacionales, que no han sido eludidas por ninguna nación.

Concluyó reiterando su pensamiento de que sin esa política de apoyo, la supervivencia del sector es impensable, así como que se hará inevitable el cierre de empresas y el descenso del empleo para el presente año de unos 8.000 trabajadores. ■



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS CONSIGNATARIOS - FLETADORES - ESTIBADORES FLOTA

"Horus"

"Lago Negro"

92.000 pies cúbicos

90.000 pies cúbicos

Cádiz:

Avda. Generalísimo, 2

Tels. 27 46 50-27 46 54

Cables: Comatisa

Telex 76036 OSA

Puerto Santa María:

Muelle comercial, s/n.

Tel. 86 27 93

Cables: Comatisa

Telex 76036 OSA

En El Escorial

TURNO DE VACACIONES PARA PESCADORES Y SUS ESPOSAS

MADRID (Redacción).—Durante los días 16 al 31 de mayo se ha celebrado en El Escorial un Turno más de Vacaciones dirigido fundamentalmente a pescadores en activo y sus esposas.

Asistieron al Turno 45 matrimonios procedentes de Alicante, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, La Coruña, Las Palmas, Madrid, Mallorca, Tenerife, Santander, Tarragona, Valencia, Vigo y Villagarcía de Arosa.

PRIMERAS VACACIONES

Estos quince días de vacaciones han transcurrido entre una serie de visitas recreativas y culturales al monasterio de El Escorial, monumentos y museos más importantes de Toledo, La Granja, Aranjuez, Riofrío y Segovia. Asimismo se organizaron, dentro de la residencia, juegos de mesa y salón, bailes y concursos de disfraces, creando un clima grato. Para algunos era la primera vez que disfrutaron quince días de descanso y esparcimiento después de treinta años de matrimonio.

Las visitas a los centros de importancia en el entorno de El Escorial terminaron con la venida a Madrid, donde el Instituto Social de la Marina les obsequió con una comida, presidida, en representación del presidente del organismo, por don Gregorio Ramos Charro, jefe del Servicio de Fomento Social.

La visita a Madrid terminó con la asistencia a una obra de teatro que cerraba el ciclo de las actividades de entretenimiento que se habían montado para el Turno de Vacaciones. Contribuyó de manera decisiva al buen ambiente y al grato desarrollo del Turno de Vacaciones la entrega que al mismo prestó la asistente social del Instituto, señorita Encarna Guillén. ■

La Compañía Ibaizábal, puntuiza

DESDE HACE TRES AÑOS HAY EN ESPAÑA REMOLCADORES DE SALVAMENTO

MADRID (Redacción).—En relación con una información que recogemos en "Hoja del Mar", en su número de abril, referente a la próxima entrada en funcionamiento del primer remolcador de salvamento en España, se ha puesto en comunicación con nosotros el director general de la Compañía de Remolcadores Ibaizábal, de Bilbao, para puntualizar que no es cierto que el remolcador de salvamento que entrará en funcionamiento concretamente en Vigo, sea el primero que se construye y funciona en España, puesto que dicha compañía dedica cuatro, de los 18 barcos remolcadores con que cuenta, a salvamento; siendo éstos el "Ibaizábal I", "Ibaizábal II", "Ibaizábal III" e "Ibaizábal IV". Tales buques tienen una potencia de 4.500 CV. y cuenta con una tripulación a bordo en guardia permanente. Más concretamente, tres de los mismos se encuentran día y noche en el puerto petrolero de Bilbao (Petronor), y realizan su trabajo desde hace más de tres años.

Al tiempo que recogemos la puntualización de la Compañía Ibaizábal, queremos dejar constancia de que la noticia no tuvo su origen en la Redacción de "Hoja del Mar", sino en los medios informativos nacionales habituales. ■

SÁNCHEZ DE LEÓN: "LA SEGURIDAD SOCIAL NO PUEDE SER LA VICTIMA PROPICIATORIA QUE PAGUE LAS DIFICULTADES DE LA CRISIS ECONOMICA"

MADRID (Redacción).—Han sido designados los siguientes delegados territoriales del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social: don José Sánchez Bernal, en Albacete; don José Luis Vallejo Flores, en Alicante; don José A. Fernández de Aguilar Torres, en Almería; don José Losana Méndez, en Ávila; don Alfredo Fernández Barrios, en Badajoz; don José Antonio Salvá Miquel, en Barcelona; don Marcos Reoyo Cuesta, en Burgos; don Telesforo Torres González, en Cáceres; don Joaquín Gómez Chaparro, en Córdoba; don Benjamín Domínguez López, en Cuenca; don Rafael Salaverry Barañano, en Guipúzcoa; don Rafael García Santolalla, en Granada; don Juan Antonio Andrés Rodríguez, en Huesca; don Manuel Fidel de Santa-Olalla Pérez, en Jaén; don Avelino Caballero Díaz, en León; don Juan Cabrerizo Portero, en Málaga; don Ángel Fernández Nafría, en Murcia; don Isidro Burón Lobo, en Palencia; don Antonio Fernández-Barja García, en Pontevedra; don Nicolás Fernando Martín Fernández, en Salamanca; don Vicente Diego Bedía Trueba, en Santander; don Juan José Revilla Ibáñez, en Segovia; don Juan Ramón Zaragoza Rubira, en Sevilla; don Luis López Villalba, en Teruel; don Emilio Zapatero Villalonga, en Valladolid; don Francisco Martínez Sampedro, en Vizcaya; don Francisco Esteban Hanza, en Ceuta; don Jesús Pérez Torres, en Lugo; don Francisco José Giner Baixauli, en Valencia, y don Alfredo Collado Vicente, en Zaragoza.

En la última toma de posesión —de diecinueve de los resenados—, celebrada el pasado día 22 de mayo, el ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Enrique Sánchez de León, pronunció un importante discurso, que a continuación reproducimos íntegramente:

"Cada uno de vosotros os habéis convertido, a partir de hoy, en el responsable máximo, en el ámbito territorial de vuestra competencia, de las atribuciones que el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social tiene conferidas. Sería bastante en el estricto término administrativo del acto, pero no lo sería en el ámbito de las responsabilidades que asumís y de los servicios que a partir de este instante estáis obligados a prestar.

Sería injusto por mi parte, conocedor de primera mano de las responsabilidades, de las dificultades, pero también de las ilusiones de este Ministerio, si no os dijese el sentimiento profundo de gratitud que en estos instantes alberga mi ánimo y el de todos mis colaboradores, sabedores perfectamente de que sois conscientes de que tenéis asumida la gran responsabilidad que comporta el poner en marcha el mecanismo de instrumentación de los derechos de los españoles respecto a su salud y respecto a sus necesidades sociales. No os va a ser fácil la tarea. Pero no hay tarea hermosa, si no es difícil. Estamos en un trance de la vida política del país, que traducida al ámbito de nuestras competencias se perfila con imágenes conflictivas, con demandas exigentes, con crispaciones, a veces incomprensibles, otras lógicas, para las que hay que dar respuesta en cada caso y para las que hay que tener decidido propósito de enfrentamiento. Yo diría que este Ministerio pudiera ser la síntesis del proceso reformista de nuestro país. Se está construyendo una nueva mentalidad, un nuevo sistema de convivencia; y se está haciendo y propiciando desde las plataformas existentes; se está haciendo con paciencia y sin ninguna pausa.

Sabed que tenéis ante vosotros la tarea, no de construir ex novo, desde la nada, sino lo que es mucho más difícil en un país emotivo y meridional como el nuestro: aglutinar, conectar, homogeneizar, hacer eficaz todos aquellos retazos de competencia que mantienen asumidos por la práctica de nuestro Departamento. En cada una de vuestras demarcaciones territoriales sois el único y más alto responsable. Sabed de antemano que el Departamento tiene un gran espíritu y un decidido empeño descentralizador. Sabed que todo el honor y todo el sacrificio os corresponde y solamente tenéis la absoluta seguridad, a partir de este momento, de que vuestras prácticas, vuestras decisiones, vuestra autoridad serán respaldadas a ultranza por nuestro ministro.

Esto es así y tiene que ser así en un ámbito de eficacias en el que queremos movernos. A partir de hoy, todos los servicios de la Seguridad Social, sean los referidos a prestaciones económicas, sean los referidos a prestaciones sanitarias o a los servicios sociales; todo, absolutamente todo lo que es competencia de este Ministerio —quede bien claro— está bajo vuestro mandato, vuestra decisión y vuestra responsabilidad. Los organismos institucionales de la Seguridad Social, todos y cada uno de ellos, los organismos de los servicios sociales, tanto en su urdimbre administrativa como en el conjunto, toda la organización sanitaria dependiente del Estado y dependiente de la Seguridad Social, todos y cada uno de los centros, tenéis mando.

jurisdicción y autoridad sobre ellos. Y al describir esto no estoy intentando en absoluto magnificar vuestra actuación, sino reseñar los perfiles de vuestra responsabilidad.

No es un Ministerio el nuestro que esté consolidado en la práctica administrativa. Nosotros, naturalmente cada día, no es que improvsemos, sino que estamos creando. Os encontraréis con dificultades de coordinación, de interpretación, de asentamiento físico de todo tipo. Pero evidentemente esa ya no es una tarea que pesa sobre los hombros de unos cuantos empeñados a nivel nacional, sino que la carga es mucho más liviana porque tenemos que realizarla y conseguirla entre todos.

Tenéis el encargo, mio personal, que hago a la Subsecretaría del Departamento y a la Inspección General de Servicios, de que en ningún momento quiebre todo orden de información y toda la corresponsabilidad. Que no dejéis que nos aislamos en las mayores o distintas responsabilidades del nivel central. Esa es una exigencia con vosotros mismos y con todo el equipo. Si hay algo con lo que el ministro no sabe trabajar es con los individualismos, con los protagonismos. En esta casa hay que desecharlo, porque tenemos grandes tentaciones; evidentemente nuestro esquema de actuación es tan amplio, nuestro organigrama tan enjundioso, que probablemente cualquiera de nosotros puede sentirse tentado de protagonismos. Y hemos elegido para el servicio una etapa de ser eficaces antes que ser brillantes, para construir y no adornar sobre andamiajes, que, en definitiva, pueden estar asentados sobre edificios de difícil asentamiento.

Este es un Ministerio difícil y complicado sobre el que se ejercitan a diario miles de justas demandas de los españoles ante las cuales no tenemos respuestas para todos, pero evidentemente tenemos que conseguir que sea el mayor porcentaje de las mismas aquellas que se atiendan y se cobijen bajo nuestra actuación. Yo estoy tentado de hacer un discurso romántico de exarcebación de vuestra ilusión. Me lo obvia el hecho de que habéis aceptado un puesto tan difícil como éste y me imagino que sois conscientes de que entre todos tenemos que construir eso a lo que hacía referencia: una consolidación y una práctica y una realidad en el ejercicio de derechos tan entrañables para los españoles como son el derecho a su salud y a un servicio social que provenga, bien de la Seguridad Social, bien del Estado.

En nombre propio y de mis colaboradores, en nombre de mis compañeros de Gobierno, en nombre de esa tarea tremenda, pero hermosa, que queremos conseguir, yo quiero daros las gracias por vuestra aceptación. Quiero decir públicamente que vuestro 'currículum', enjundioso y brillante en el orden personal, técnico y profesional, se ha enriquecido con un acto en el que quisieramos se sintiesen participes todos los españoles de buena fe, que es un acto de disposición, entrega e ilusión a tareas más difíciles en momentos más difíciles, en los sitios más difíciles. Y ello, naturalmente, debe resaltarse aquí, porque no decirlo sería una especie de egoísmo institucional al que de ninguna manera querría adherirme.

Id contentos, reflexivos y cautos a vuestras provincias, sabedores —repito y perdón por la insistencia— de que es más difícil ordenar que construir de nuevo. Nosotros tenemos dispersas, desenhebradas, incoherentes, muchas prá-



El ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Enrique Sánchez de León, durante su discurso en el acto de toma de posesión de los delegados territoriales del Departamento.

ticas que hay que ordenar para una mayor eficacia. Yo os pido que en cuanto lleguéis a vuestros respectivos destinos, después de las lógicas incitaciones, sugerencias, informaciones, etcétera, que podáis aportar, reunáis a vuestros colaboradores para que de allí se saque la única conclusión lógica que yo quisiera que saliese de este acto. Y es que ya somos más, la carga es más liviana entre todos y las metas de nuestras conquistas, evidentemente, están más cerca. Quiero también señalaros vuestro protagonismo no en vuestras provincias, sino en la propia Administración Central. Fijaros que hasta la fecha no tenéis más normas que un simple Decreto de creación de Delegaciones Territoriales que nosotros naturalmente podíamos haber desarrollado; que podíamos haber desplegado en sus posibilidades y capacidades con órdenes ministeriales y en disposiciones de todo tipo. Y hemos querido que esas órdenes, y esas disposiciones, y esa normativa seáis vosotros los que las construyáis para que no os las encontréis hechas y podáis participar en ellas desde el principio. Sois en estos momentos —perdón por la expresión gráfica— una creación política y de responsabilidades, y todavía no sois un organismo administrativo con competencias bien establecidas, con normativa exacta, con recursos justos. Eso vamos a hacer a partir de ahora, porque así es como estamos construyendo el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social. Con orden, participación, sin empujarnos. Otras de las cosas en que, por favor, tenéis que tener todo el rigor y todo el riesgo es que las demandas justas no os atosiguen por no poderlas satisfacer. Tendréis críticas injustas e inútiles, para lo cual hay que tener el ánimo templado y no emotivo, porque es mucho más difícil la humildad que la soberbia —para algo es una virtud y la otra no—; no os preocupéis por las ineficacias primeras, porque es evidente que no se le puede pedir ni a un Ministerio, ni a sus responsables, ni a vosotros, más que aquello que puede dar vuestra acreditada competencia, vuestro buen nombre profesional y el empeño de servicio que con este acto demostráis.

Este es un Ministerio que empieza. Y nosotros no pretendemos ningún tipo de espectacularidad, ningún tipo de proselitismo político más que aquél que se enhebra con nuestras propias convicciones, y hemos venido aquí y vosotros vais a comprobarlo, a trabajar. A ser eficaces, a servir. Esa es la gran tarea que todos tenemos que realizar. Quiero terminar insistiendo en una de las ideas señaladas. Vosotros no sois los que obedecéis a la Administración Central, vosotros sois los corresponsables en la decisión. Si de alguna manera esta afirmación tiene que instrumentarse en los niveles intermedios, en las personas que van entre el ministro y los delegados suyos en cada provincia, quiero también llamar la atención de las personas que desenvenuelan su ámbito en ese terreno. Yo sé que la Subsecretaría del Departamento, concretamente la Inspección General de Servicios en estos instantes, va a verse absolutamente atosigada por vuestras demandas. Que se instrumenten y que se posibiliten. Que se hagan eficaces. Pero sabed que no somos nosotros desde la Adminis-

tración Central quienes tenemos que resolver los problemas, sino que debemos de ser todos los que aportemos solución. Porque os encontraréis con la más hermosa de las tareas —también con la más difícil— y en ese empeño, Dios lo quiera y estamos absolutamente convencidos, vamos a hacer la gran reforma que necesita este país en el ámbito de nuestras competencias; exactamente igual que hemos sido capaces, y lo estamos siendo, de hacer una reforma política en la que nadie creía hace unos años y que hoy está al alcance de todos los españoles. En la medida que sepamos cumplir las demandas que se nos dirigen, en la medida que estemos conformes con nosotros mismos, en la medida en que sepamos entregar administrativamente lo que hoy es sólo una decisión política, en la medida en que las normas que dictemos, que son las que se van a elaborar con vosotros, sean eficaces para conseguir esto. Sólo así habremos dado un paso grande e ilusionado y hermoso en la práctica de construir una convivencia mejor entre todos los españoles. A partir de este momento, en cada una de vuestras Delegaciones Territoriales, sois los absolutos responsables. No permitáis que tomemos decisiones por vosotros, porque también se corre el riesgo de un centralismo psicológico que anula las posibilidades a pie de obra. Pero tampoco consistáis en un aislamiento cortocircuitado, en el que cualquier práctica de la vida, la vanidad, el ejercicio del poder, la comodidad, etcétera, os asalte. Con esas circunstancias, y sabedores de que no es en absoluto fácil lo que vais a hacer, pero es el gran servicio que me imagino que cada día de la perspectiva que tras de vuestro 'currículum' existía en el afán de ser algo importante en la construcción de una España nueva, creo que puede enmarcarse este acto en el que yo termino felicitándome y felicitándome a mí en nombre del Departamento, por la aportación, capacidad y sentimiento de servicio que comporta el nombramiento de unos delegados territoriales de un Ministerio que, nada más y nada menos, tiene que organizar la sanidad total y la Seguridad Social y que se inserta, naturalmente, dentro de las coordenadas más sensibles de un pueblo que requiere mejor convivencia.

Muchas gracias". ■

DON FERNANDO LOPEZ BARRANCO, DIRECTOR DEL SERVICIO SOCIAL DE HIGIENE Y SEGURIDAD DEL TRABAJO

MADRID (Redacción).—Por una Orden del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social de 26 de mayo, aparecida en el "Boletín Oficial del Estado" del 30 del mismo mes, se nombra a don Fernando López Barranco Rodríguez para el cargo de director ejecutivo del Servicio Social de Higiene y Seguridad del Trabajo. ■



Organizado por el Instituto Social de la Marina

FUNERAL POR LAS VICTIMAS DEL "MARBEL"

VIGO (Corresponsal).—A las once de la mañana del sábado día 13 de junio se celebró en el salón de actos de la Casa del Mar de esta ciudad un solemne funeral, organizado por el Instituto Social de la Marina, en sufragio de las víctimas del congelador "Marbel". Como recordarán nuestros lectores, el naufragio, ocurrido en las islas Cíes, ocasionó veintisiete muertos, o desaparecidos, de un total de treinta y seis tripulantes. Unicamente pudieron salvarse nueve trabajadores, del mayor accidente marítimo ocurrido en la ría de Vigo, que lograron llegar a tierra milagrosa y desesperadamente.

Hasta el momento han sido identificados nueve cadáveres que, en su día fueron

entregados a sus familiares. Diversos restos humanos han ido apareciendo en la mar, o playas —Portonovo, Dorroj, Sanxenxo e incluso Muros— sin que haya sido posible su identificación. Los familiares de los tripulantes desaparecidos expresaron entonces su deseo de que se procediera a su enterramiento en una sepultura común para rendir culto a sus deudos. El lugar elegido fue el cementerio de Bouzas, cedido gratuitamente por aquella parroquia, siempre vinculada a nuestras gentes del mar. El Instituto Social de la Marina organizó el traslado de los restos, solicitando la autorización de la autoridad judicial de Marina, y sufragó los gastos ocasionados, así como la construcción de la sepultura.

SOLIDARIDAD

Presidió el acto el presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos Linares; don Antonio Fernández Barja, delegado territorial de Sanidad y Seguridad Social; comandante de Marina, don Luis Lago López; don Carlos Sueiro, diputado por Pontevedra y representante del presidente de la Xunta de Galicia; don David Pérez Puga, senador por Pontevedra; don Francisco Cameselle, concejal del Ayuntamiento de Vigo; el coronel comandante de Plaza del Ejército de Tierra; don Saturno Rodríguez Blanco en representación de la Diputación Provincial; don Ignacio Cela, comandante de la Etea, y el de-

legado del ISM de Vigo, don José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto. También estuvieron presentes miembros del Consejo Provincial del ISM; delegado provincial de Villagarcía de Arosa, don José María Aguirre; el director, profesores y alumnos de la Escuela Marítimo Pesquera de Vigo, e Instituto Politécnico del Atlántico.

El funeral constituyó una muestra más de solidaridad del pueblo de Vigo con sus hombres del mar, asistiendo alcaldes, patrones mayores de ciudades del litoral, Cofradías de Pescadores, armadores, centrales sindicales relacionadas con los trabajadores del mar y personas del mundo marí-

(Pasa a la pág. siguiente)

SOLEMNE OFRENDA EN EL TEMPLO VO



FUNERAL POR LAS VICTIMAS DEL "MARBEL"

timo y pesquero. Ofreció la Misa el señor obispo de la diócesis, monseñor Cerviño y Cerviño, y sacerdotes del Apostolado del Mar, ocupando lugar preferente las viudas y familiares de las víctimas del naufragio.

Una vez celebrado el acto religioso en la Casa del Mar los asistentes se trasladaron al cementerio parroquial de Bouzas —proximidades del Polígono de Coya—, donde se rezó un responso y se realizó una ofrenda floral ante la sepultura donde reposan los restos de los tripulantes no identificados del "Marbel". El dolor de los familiares se hizo patente en torno al mausoleo, materialmente cubierto de coronas y ramos de flores, con escenas de patetismo por parte de viudas, huérfanos y padres de las víctimas del naufragio.

AYUDA ECONOMICA

El carácter emotivo de estos actos fue completado con una expresión bien patente de la solidaridad que existe entre los hombres que navegan. Se trata de la entrega a las viudas y familiares de las víctimas de la recaudación obtenida por aportaciones voluntarias de compañeros, entidades y particulares, con motivo del señalado naufragio. El total de lo recaudado asciende a 3.639.560 pesetas.



VIGO (Corresponsal).—Con la tradicional solemnidad se celebró el día 4 de junio la ofrenda nacional que —en nombre de la Armada, la Marina Mercante y la deportiva— presentó este año el presidente del ISM, don Julio Cienfuegos Linares.

El acto se inició a las 12 de la mañana, con asistencia del gobernador civil de la provincia, don Faustino Ramos, general comandante militar de la plaza de Vigo; alcalde de Nigrán y miembros de la Corporación; don Carlos Sueiro, diputado y representante de la Xunta de Galicia; delegados provinciales de Sanidad y Seguridad Social, don Manuel Fernández-Bara, y de Trabajo, don Manuel Teijeiro; comandante de Marina de Vigo, don Luis Lago López; de la Escuela Naval Militar y de la ETEA, don Saturno Rodríguez Blanco; representante de la Diputación Provincial de Pontevedra; representante del Ayuntamiento de Vigo; delegado provincial del ISM, José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto, y otras autoridades y representaciones. Particularmente invitados asistieron alcaldes de las ciudades costeras, patrones mayores de Cofradías, numerosas pensionistas de la mar y familiares de los niños que reciben educación en el colegio de Panjón del ISM. El pueblo de Panjón se sumó masivamente al acto, abarrotando el templo y sus inmediaciones, donde ofrecían la nota colorista grupos de muchachos ataviados con el traje regional gallego procedentes de los grupos de danza de las Casas del Mar de Bueu y Cangas.

La Santa Misa fue oficiada por el obispo de la diócesis, monseñor Cerviño Cerviño, y sacerdotes del apostolado del mar y el párroco de Panjón. Ocupaba un sitio preferente monseñor Jesús Espinosa Rodríguez, secretario general del Patronato Nacional de la Ofrenda del Mar.

OFRENDA

En el momento de la homilia tuvo lugar la ofrenda a cargo del presidente del ISM, quien se expresó así:

“Madre de Dios, Madre y Señora nuestra: Un año más venimos a tus plantas para haceros la ofrenda de los hombres de la mar, en este templo votivo de Panjón que alza sus piedras en la orilla atlántica y alza en su estatura tu luz carmelita, como un faro inextinguible, guía y refugio espiritual de nuestra navegación.

Un año más, Señora, venimos hasta ti con la humilde ofrenda; la ofrenda que no encierra sino la firme renovación de nuestra fe en vuestro Hijo y en vuestra mediación corredentora. Es la fe, Señora, que hace andar sobre las aguas, con pie seguro; que nos sostiene sobre ellas y sobre el oleaje de la vida, hasta rendir viaje en el seno de Dios, bajo la mirada amorosa de tu Hijo. Es la fe, sin cuyo auxilio el hombre se sume en el asidero de la duda.

Los que os hacen la ofrenda, bien lo sabéis, son los hombres de la mar: los hombres avezados a andar sobre las aguas en este Tíberíades, por el que flota constantemente la fimbria del mandato de tu Hijo, áncora de salvación, eterno asilo para no zozobrar.

Los que se llegan a sus plantas. Seña, en el vehículo de estas palabras, son aquellos a los que tu Hijo escogió entre los hombres para recorrer los caminos galileos. Son aquellos que calaron las redes del amor por todo el mundo.

NACIONAL DEL MAR TIVO DE PANJON

Vienen hoy, en la solidaridad estrecha de cuantos se aventuran en la navegación, todas las Marinas españolas: la Armada y la pesquera, la mercante y la deportiva. Los hombres que hacen de su vida profesión de incertidumbre, pero que por ello saben y tocan más de cerca que la única certeza está en el cielo, por cuyas estrellas se guían y saben también que el parpadeo estelar de más lumbre es la Stella Maris: Tu nombre que enrumba todas las singladuras de la vida.

A tus pies, Señora, llegamos hoy, como tantas veces, después de la travesía, fatigados de la brega, con el copo repleto o con el copo exhausto, se han acercado tus hijos a humillarse a tus plantas, quedando atrás el bramido de las olas, para aquietar aquí los corazones y serenar sus tormentas, peores que las del mar, con el bálsamo de tu compañía.

Aquí estamos para pediros protección, ayuda y esperanza. Aquí estamos, con la ofrenda de nuestro gratitud los peregrinos, los tripulantes de la vida, representando a cuantos navegan. Aquí están con nosotros, las hijas y las mujeres de los hombres que se fueron a la mar. Aquí están, en ese nido cálido que se acerca a tu regazo, los huérfanos de la mar, para quienes te pedimos especial protección, porque en las vidas nuevas de esos niños y de esos jóvenes que crecen en Panjón y a los que alcanza tu mirada benévola, que también se extiende a los colegios de Mosteirón y del Picacho, tenemos puesta nuestra mejor dedicación.

Han querido este año los hombres de la mar que, en la letanía de tus laudes, se deje oír la voz del Instituto Social de la Mara, en todas cuas Casas del Mar, que son los hogares de la gran familia, se enciende la candelilla de tu devoción. Han querido que hoy, ante ti, esté presente esta voluntad en una misma tarea, para mejor compartir los bienes del esfuerzo. Saben que no hay bien más preciado que el de la justicia, y que no puede impartirse sin el amor de tu Hijo. Para esta barquilla, en la que todos remamos, os pedimos asimismo la protección, a fin de que los hombres de la mar y sus familiares gocen de un mayor bienestar y se amengüen las incertidumbres de las eventualidades, ya que el riesgo y ventura de la mar las brinda en demasía.

En esta hora, Señora y Madre nuestra, los hombres de la mar, los que padecen y se afanan sobre el lomo de las olas, siempre inseguras, albergan preocupaciones por su trabajo y buscan tu consuelo, al tiempo que procuran entre sí una mayor fraternidad y un más equitativo reparto de las cargas.

Para todos estos hombres, imagen de su aventura profesional del periplo humano por la vida, os pedimos vuestra ayuda.

Y para toda nuestra comunidad, puesto que eres apacible, danos la paz, puesto que eres guía y faro, guía e ilumina a nuestra Patria, a nuestro Rey, a nuestros timoneles, por mares de bonanza.

Os lo pedimos, Señora, llenos de confianza en ti y en vuestro Hijo, para quien es toda la gloria por los siglos de los siglos. Amén."

"Mis queridos hermanos:

En nombre de todos los que navegan por los mares, el ilustrísimo señor presidente del ISM acaba de presentar la ya tradicional ofrenda a Nuestra Señora la Virgen del Carmen, a la que está especialmente dedicado este templo votivo del mar en Panjón.

Tengo la esperanza y casi la certeza de que estas palabras las hacen suyas todos los hombres que viven de la mar. Ellos quisieran caminar con pie seguro en su vida marinera y poder arribar dentro de la fe cristiana al puerto definitivo (libres de todo peligro y tempestad).

Precisamente este templo surgió con la idea de ser un vigia de cara al mundo de mar. En torno a él nació esa obra asistencial y promocional que fue el orfanato. Más tarde, con el deseo de una labor más segura y eficaz, se recomendó al ISM. Confío en que la tarea de este colegio —que deseamos ver pronto ampliado— pueda ser también el cauce de aproximación auténtica a los hombres del mar, aun para aquellos que tomen otras rutas profesionales que su formación religiosa aquí propicie un acercamiento de todos al evangelio de Jesús.

BENDICION DEL MAR

Terminada la misa, el obispo procedió a la bendición del mar con la custodia que había ofrecido momentos antes monseñor Jesús Espinosa con motivo de sus bodas de oro sacerdotales.

FESTIVAL FOLKLORICO

A continuación, las autoridades y representaciones presenciaron un festival folklórico, con intervención de los grupos de danzas de las Casas del Mar de Cangas y de Bueu y del notable



grupo de gaiteros Airiños Galegos, de Vigo.

Finalizado el festival, fue ofrecido a los asistentes un vino español.

COMIDA DE HERMANDAD

Terminados todos los actos antes reseñados, tuvo lugar una comida de hermandad con asistencia de numerosos pensionistas del mar, previamente invitados y procedentes de distintos puntos de la provincia, así como de familiares de huérfanos del mar que están internos en el colegio de Panjón. En el curso de este acto pronunció unas palabras el presidente del ISM.

El señor Cienfuegos destacó la triple dimen-

sión de los actos que se celebraron, dimensión religiosa con la ofrenda del mar ante la Virgen del Carmen en el templo votivo de Panjón; convivencias de los familiares de los niños internos en el colegio del ISM con los profesores, participando de la vida colegial, y comida con los pensionistas de la mar, a quienes dedicó una emotiva alocución, calurosamente aplaudida por los hombres de la mar. Después de la comida actuaron los grupos de danzas regionales de Cangas y Bueu, coro de Raxo, John Balan, "El hombre orquesta"; un conjunto de marineros de la Armada de la ETEA y numerosos pensionistas que prolongaron la sobremesa en animada fiesta. ■



CONTESTACION DEL SEÑOR OBISPO

Seguidamente, spo de la diócesis, monseñor Cerviño y Cerviño, respondió así:

EN SITUACIONES DIFICILES SOLO SE SALE AIROSO CON NUEVOS BRIOS



RENUeve 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 - LERIDA - PALMA DE MALLORCA

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.

VIGO

DECOMISADOS TRES MIL KILOS DE ALMEJA Y BERBERECHO EN VEDA

El servicio de vigilancia del Sindicato de CC. MM. descubrió en el puerto pesquero del Berbés un camión que pretendía transportar almeja y berberecho, que están en veda, a Madrid. Avisada la Comandancia de Marina de Vigo, unos 40 miembros del citado sindicato acompañaron a un celador del puerto y pesca que decomisó 2.000 kilos de almeja y cerca de 1.000 de berberecho, que fue transportado hasta la lonja de Redondela. Poco después el marisco decomisado se sembró en los bancos naturales de Cesantes, en la ría de Vigo.

La mayor parte del cargamento parece ser que procedía de la ría de Arosa, concretamente de las zonas de Vilaxoán y Cambados, en las que el sindicato de CC. MM. considera que la vigilancia oficial es muy escasa. Otra parte procedía de la depuradora de Meira, propiedad de la firma Mariscos Arcade. ■

LA PLATAFORMA PETROLIFERA AUTOPROPULSADA, A PUNTO DE ESTAR TERMINADA

El 21 de junio de 1974 tuvo lugar en la factoría naval Hijos de J. Barreras la realización de una operación de la máxima espectacularidad. Se trataba del lanzamiento simultáneo de los dos cascos bajos de la plataforma autopropulsada que en aquel entonces se denominaba "Skau-Shore I". Los dos cascos y sus seis torres se deslizaron por la grada donde se procedió a su construcción en un verdadero alarde técnico. La construcción de este enorme ingenio se vino llevando a cabo dentro de grandes dificultades, demorándose, por lo tanto, la entrega en la fecha prevista. Las cosas se normalizaron y desde ese momento se trabajó a pleno rendimiento en la construcción de la gran placa superior de 6.000 metros cuadrados de superficie (superior a la de un campo de fútbol), la que irá ensamblada sobre las seis torres de 50 metros de altura cada una.

Esta parte superior, que aún permanece en grada, después de haberse efectuado días pasados el deslizamiento de la misma por medio de gatos hidráulicos unos 60 metros del punto de construcción, será colocada en fecha muy próxima sobre grandes flotadores para ser trasladada al medio de la bahía viguesa en un lugar aproximado a la anterior plataforma construida en los mismos astilleros. Allí se hará la gran operación, la de ensamblaje. Los dos cascos bajos que desde el momento de su botadura están unidos por medio de un elemento provisional con objeto de dotarles de suficiente estabilidad también serán llevados a la misma zona, que será señalizada por boyas luminosas después de proceder a darle la anchura para poder ensamblar la parte superior. Para ello, utilizando los equipos de inmersión de que está dotada se efectuará la indicada operación, quedando sobre la superficie unos tres metros para completar la instalación. Sobre la plataforma va situada la torre de perforación de más de 60 metros de altura, alcanzando de quilla a perilla una altura superior a la Torre de Madrid, y capaz de soportar un peso de tuberías de 500.000 kilos, lo que le permitirá efectuar perforaciones de 10.000 metros de profundidad.

La plataforma dispondrá, además de los adelantos técnicos más actualizados para la misión que tiene encomendada, de alojamientos para 90 personas en camarotes totalmente dotados de aire acondicionado y elevado confort.

Es de destacar en este enorme ingenio la maquinaria de perforación, de la que como datos citaremos las dos enormes bombas de inyección de lodos de una presión de descarga de 700 atmósferas, así como una gran serie de tanques de retorno del lodo de perforación, en el cual éste se recoge y regenera a la alta temperatura que reina en las tremendas profundidades a que trabaja la "broca" de perforación.

La plataforma está construida con 11.000 toneladas de acero de alta tensión y alta resistencia al impacto a 60°C bajo cero, lo que ha sido un serio desafío técnico para el astillero, quien lo ha superado brillantemente. El desplazamiento total de la plataforma en orden de trabajo es superior a las 30.000 toneladas, lo que la convierte en la mayor del mundo en su tipo y constituye un orgullo para la industria naval viguesa y nacional.

Se espera que antes del mes de octubre esta gigantesca plataforma petrolifera autopropulsada pueda estar totalmente terminada para su inmediata puesta en servicio. ■

Inspección las realizaciones del Organismo

EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA VISITA LAS RÍAS BAJAS

VIGO (Corresponsal).—En la tarde del sábado día 3 de junio, don Julio Cienfuegos Linares, presidente del ISM, visitó los puertos de Santa Eugenia de Ribeira, Aguiño, Puebla del Caramiñal y Boiro, en la margen Norte de la Ría de Arosa o banda del mar. Acompañaron al presidente el delegado provincial del ISM de Villagarcía de Arosa, don José María Aguirre López, y el jefe de la Inspección Provincial de los Servicios Sanitarios, don Jesús Chamorro Cuesta.

En Santa Eugenia de Ribeira visitó el presidente del ISM los terrenos donde se va a construir la Escuela de Formación Profesional Marítimo-Pesquera, en las proximidades de la playa del Coroso.

Posteriormente recorrió la clínica local de Ribeira y en sus dependencias se reunió con el alcalde, patrón mayor, miembros de la Cofradía, director y personal de la clínica y delegado local del ISM. Se expusieron los principales problemas de la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar de la zona, nueva escuela náutico-pesquera, Casa del Mar y Hogar del Pensionista.

A continuación, el señor Cienfuegos, acompañado

por el patrón mayor de Aguiño, visitó la Casa del Pescador de aquel puerto y la clínica local del ISM instalada en la misma.

En la Puebla del Caramiñal fue recibido el presidente en el edificio de la Cofradía de Pescadores, donde se encuentra enclavada la clínica local, que visitó detenidamente. Allí mantuvo una reunión con el patrón mayor y miembros de la Cofradía y Ayuntamiento. Finalmente, examinó en Boiro el estado actual de la construcción de la Casa del Mar, recorriendo asimismo las actuales instalaciones de la clínica local, aulas de Formación Profesional y Humana y oficina administrativa.

Esta primera visita del

presidente del ISM a zona tan destacada por la importancia de su flota y colectivo, fue magníficamente recibida por los hombres de la

mar, quienes han visto en la presencia del señor Cienfuegos la atención prioritaria que sus problemas suscitan en el Instituto. ■

MILES DE CRUSTÁCEOS INVADE LAS PLAYAS DE LA RÍA

PONTEVEDRA.—Miles de pequeños crustáceos, denominados "pateiros", han aparecido "invadiendo" las playas de Rajo y La Granja, en la ría de Pontevedra.

Se calcula que esta "invasión" estaba formada por miles de estos crustáceos. Fueron recogidos por campesinos que los utilizan habitualmente para abonar sus tierras.

Estos crustáceos, parecidos a los cangrejos, se denominan científicamente "polybius henslowi" y en Galicia reciben los nombres de "patexo", "pateixo", además del de "pateiro". Suelen vivir lejos de la costa, en profundidades entre 20 y 100 metros, y en colonias. Se supone que alguna corriente marina los llevó a la ría pontevedresa, donde les faltó el hábitat necesario (salinidad, profundidad, etcétera) y finalmente fueron empujados por la marea hacia las playas.

La curiosidad de la noticia estriba en el elevado número, ya que su peso total se calcula en varias toneladas. ■



LA CORUÑA CALAMAR GIGANTESCO

Este gigantesco calamar, que más parece animal del paleolítico que ser marino del siglo XX, fue capturado durante el pasado mes de mayo por un pesquero de Camariñas y subastado en la lonja del puerto de La Coruña. (Fotos: EUROPA PRESS.)

CEDEIRA

SIGUEN LOS ENFRENTAMIENTOS CON LAS LANCHAS DE CUDILLERO

CEDEIRA.—El pesquero con base en Cedeira "Marqués Valle" ha comunicado por telefonía a la estación de Cedeira que las lanchas de Cudillero habían cortado las balizas a las redes de los pesqueros "Universo" y "Nuevo José Antonio", que faenaban en los caladeros situados a ocho millas Norte/Sur del cabo Peñas. El "Marqués Valle" se encontraba en ruta hacia el caladero, y dada la distancia hizo de puente telefónico entre los pesqueros dañados y la estación de Cedeira, base de todos estos pesqueros.

Es la segunda vez en un mes que los pincheiros de Cudillero sabotean las redes de volanta de los barcos cedeireses. Es el enfrentamiento perenne entre los pesqueros que trabajan a la red y los que lo hacen al palangre.

Poco después de conocer la noticia, el técnico de la telefonía de la Cofradía informaba que el "Elisa Broccos", también de base aquí, y en ruta hacia el caladero, había informado que los pesqueros dañados fueron asimismo rodeados por los barcos de Cudillero y su tripulación amenazada si volvían. Patrones de Cedeira nos han comentado también que, de no solucionarse pronto esta discusión por los caladeros, hay peligro de enfrentamientos graves, ya que —dicen— los pesqueros cedeireses se verán obligados a proteger sus aparejos. El problema también se da en los caladeros situados a 15 millas del cabo Torres y a 12 del faro de Avilés. ■

EL FERROL

ENTREGADO EL PETROLERO "LERIDA"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El petrolero "Lerida", de 172.000 toneladas de peso muerto, ha sido entregado oficialmente por la factoría ferrolana de la Empresa Nacional Bazán, donde fue construido, a la casa armadora CEPSA.

Este petrolero forma parte de una serie de seis de las mismas características ya construidos para distintas casas armadoras.

Está previsto que el "Lerida" zarpe rumbo a Tenerife, en donde cargará combustible para posteriormente dirigirse al golfo Pérsico, en su primer viaje de trabajo. ■

EL PRESIDENTE SUÁREZ, EN EL MUELLE PESQUERO DE AVILES

AVILES.—En su reciente visita a Asturias, el presidente Suárez, uno de los puntos que visitó fue la rula y muelle pesquero de Avilés, en donde departió amplia y sencillamente con los pescadores. Acudieron a recibirlle el presidente de la Cofradía, señor Muñiz Guardado; el ayudante militar de la Marina, señor Ruiz de Azcárate, que vestía de paisano; el secretario de la rula, señor Rodríguez Escalada, y muchas gentes del mundo de la mar.

El presidente fue hasta la lonja, y a su entrada se escuchó una fuerte ovación. Estrechó manos y durante un buen rato presenció las tareas de rular y después de despedirse de los pescadores que llenaban la rula escuchó una inicial petición: "Esta rula, señor presidente, a Avilés ya le queda pequeña. Hay que hacer otra mayor". El señor Suárez conversó con quien tal demanda le hizo, y apuntó que también a él le parecía pequeña, pero que tenía conocimiento de que de inmediato iba a construirse la que este puerto necesitaba.

Y es que a la mañana, en el transcurso del pleno de la Junta se dio a conocer que habrá unos treinta millones de pesetas para dicha construcción —en su primera etapa— y que el resto —hasta unos noventa— llegarán en lo que resta de año y principios del que viene.

EL GRAN TEMA

Y con un presidente del Gobierno, al que alguien le dijo que no podían con un carro allí cargado, y que "echó su hombre a la movilidad", el señor Muñiz Guardado aprovechó la coyuntura de quedarse momentáneamente a solas con el señor Suárez para decirle algo así como que los pescadores no querían que el Instituto Social de la Marina desapareciese. Y se encontró con que el señor Suárez le respondió:

—¿Sabía usted que el primer empleo que tuve fue el de funcionario del Instituto Social de la Marina?

Esto se entendió como una ayuda "extra" a la consecución de su no desaparición. Y la conversación corrió como "reguero de pólvora", y con el presidente ya en un barco, el "María Concepción", la ovación fue calurosa, y ya el señor



El ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Enrique Sánchez de León, durante la reunión que celebró en el Gobierno Civil de Lugo.

Visita a Lugo del ministro de Sanidad y Seguridad Social

LA ADMINISTRACION AYUDARA EN LA CONSTRUCCION DE UN HOSPITAL PARA LA COSTA LUCENSE

LUGO (Corresponsal).—El ministro de Sanidad y Seguridad Social, Enrique Sánchez de León, visitó Lugo el pasado día 3 de junio, donde fue recibido por las primeras autoridades.

El gobernador civil de la provincia, tras unas palabras de saludo, planteó al ministro los diversos problemas sanitarios y de Seguridad Social existentes, sobre todo con las nuevas instalaciones industriales ubicadas en el Norte de la provincia.

HOSPITAL PARA LA COSTA

Entre los diversos temas que trajeron al señor Sánchez de León a la provincia lucense hay uno que tiene especial relieve para la gente del mar, como fue la reunión que se celebró en el Gobierno Civil con una comisión representante de los distintos Ayuntamientos del litoral lucense. Se expuso al ministro que los municipios del litoral se habían constituido en mancomunidades para lograr construir un hospital en terrenos cedidos por el Ayuntamiento de Cervo, centro geográfico de la costa de Lugo. El nacimiento de esta mancomunidad es consecuencia de la gran necesidad que existe en esta zona de la provincia de servicios sanitarios, acrecentada por una industrialización

creciente y por una muy defectuosa red viaria. El portavoz de los alcaldes expuso que el principal problema con que se encontraban no era el del mantenimiento posterior de la proyectada residencia, sino el de la financiación para su construcción, a lo que el ministro indicó que en este punto tendrían la ayuda de la Administración (Gran Área de Expansión Industrial de Galicia, Ministerio de Sanidad y Seguridad Social e Instituto Social de la Marina).

Otro punto importante, digno de resaltarse, fue el de indicar que "la Seguridad Social tiene sus ubres exhaustas de tanto alimentar a sus hijos e incluso a los adoptivos...". "La Seguridad Social —dijo también el ministro— debe cumplir con su obligación de prestar asistencia sanitaria a sus asegurados, pero no puede asumir responsabilidades ajenas: como de distintos entes que, al amparo de ella, 'se excusen' de sus obligaciones. Las entidades locales, provinciales, etc., tienen también obligaciones sanitarias y habrán de cumplirlas. No podrán ampararse en la Seguridad Social, sino, a lo sumo, coordinar con ella".

Posteriormente, el ministro de Sanidad clausuró el curso 1977-78 de la Academia Médico-Quirúrgica, con una conferencia sobre "La sanidad en la democracia", en la que expuso las líneas maestras de la próxima reforma sanitaria. ■

Suárez encontró a unos pescadores que rompieron las barreas y le saludaron, conversaron y —sobre todo— se fotografiaron con él. ■

Costera de la anchoa

REDUCCION DEL TOPE DE CAPTURAS

SANTANDER.—A 6.000 kilos por embarcación y día ha quedado reducido el actual tope de capturas de anchoa en la presente costera, después de la reunión celebrada en Bilbao por la Comisión Permanente Interfederativa, a la que habían sido convocados todos los patronos mayores de los puertos de Santander, Vizcaya y Guipúzcoa.

Dicha reunión estaba motivada por la caída registrada en el precio de la anchoa en los puertos-piloto de Santoña, Bermeo y Guetaria, originada por la abundancia de capturas de pesca de gran tamaño y, consecuentemente, una escasa demanda de esta pesca por parte de los salazoneros, ante el fuerte "stock" de la campaña anterior, que se estima en torno a los cinco millones de kilos.

Los acuerdos adoptados ahora por los pescadores están destinados a paliar esa baja de precio en pesca de gran calidad y tamaño, y tendrán, en principio, una vigencia semanal, salvo que no haya modificación al respecto.

He aquí el texto de los acuerdos:

a) Tope de kilos en venta: 6.000 kilos por embarcación y día. El exceso del "tope" será entregado a otro barco que no haya cubierto aquél. Ningún barco puede quedarse en la mar con pescado.

b) Primera venta en las lonjas: A las siete horas del martes.

c) Quedan en vigor los demás acuerdos adoptados en la reunión de Cofradías del Cantábrico, celebrada el pasado día 2 de abril.

d) Estos acuerdos tendrán validez hasta el día 12 de mayo, y de no modificarse por la Comisión Interfederativa, se entenderán prorrogados semanalmente.

e) Queda suprimida la venta de los lunes, hasta el día 1 de junio próximo. ■



BUQUE ESCUELA MEXICANO

Durante el pasado mes de mayo visitó El Ferrol —en cuyo puerto aparece en la foto— el buque escuela de la Armada mexicana. Se trata de la primera visita oficial que realiza a España en cuarenta años. (EUROPA PRESS) ■

IMPOSICION DE LA MEDALLA AL MERITO SOCIAL MARITIMO, A LA VIUDA DEL CONTRAMAESTRE DEL "SUAREZ IRIARTE"

FOZ (Lugo) (De nuestro corresponsal).—El delegado provincial en Lugo del Instituto Social de la Marina, don Antonio Nores Quesada, en nombre del presidente del Instituto, impuso la medalla al Mérito Social Marítimo a doña Josefina Bolaño Arias, viuda de don Jaime Insúa Lorenzo, contramaestre del pesquero con base en Ribadeo "Suárez Iriarte", hundido en diciembre último cuando faneaba en las proximidades de la costa lucense.

Al acto, muy emotivo, asistieron el delegado provincial de Trabajo en Lugo, don José Antonio Fiz Bueno; el comandante militar de Marina de El Ferrol, don Antonio Araguas Neira; ayudante militar de Marina de Ribadeo, don Romeu Martínez Barcia; alcalde de Foz, don Francisco Martínez García; celador de Marina del puerto de Foz, don Juan José Paradela Cazón; patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Foz, don Jesús Castiñeira Martínez; delegado local del ISM, don Pedro del Riego Fernández, y otras representaciones.

También asistieron los familiares de los pescadores fallecidos en el naufragio del "Suárez Iriarte", supervivientes y armadores.

Al renovar el sentimiento de pesar a la viuda e hijos del heroico contramaestre del "Suárez Iriarte" hemos tenido un cambio de impresiones con doña Josefina



El delegado del Instituto Social de la Marina en Lugo, en nombre de este organismo, impone a doña Josefina Bolaño la medalla al Mérito Social Marítimo.

Bolaño Arias, la cual nos rogó hiciésemos constar su reconocimiento y el de su familia por las atenciones

que ha recibido del Instituto Social de la Marina.
NARCISO GARCIA FERNANDEZ. ■

Desde que se inició el régimen de licencias

CIENTO SETENTA Y CINCO PESQUEROS ESPAÑOLES APRESADOS POR LOS PAISES DE LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA

BILBAO.—Con los trece pesqueros del Cantábrico que fueron apresados el 30 de mayo por las autoridades marítimas francesas, se eleva a 175 el número de barcos detenidos desde que se inició el régimen de licencias para faenar en aguas de la CEE.

Con base en el puerto de Ondárroa, ha sido apresado el "Atxondo", de Marbeza, S. A., que ha sido conducido al puerto de Burdeos. A este mismo puerto ha sido llevado el santanderino "Charolay", de Angel Cimiano, y los siguientes de Pasajes: "Ituarte", de Hijos de Segundo Ituarte; "Virgen de Lourdes" y "Virgen de Guadalupe", de Manuel Tamargo; "Lequeitio I", de Pesqueras Laurak Bat; "Cruz IV", de Celestino de la Cruz, S. A.; "Ribera del Condado", de José Ramón Castiñeira; "Monte Uralaiz", de Tomás Fontán, y "Euskal Berria", de Pesqueras Olabarrieta.

Al puerto de Bayona ha sido obligado a dirigirse el pesquero con base en Santander "Nalda Mar II", de Frigoríficos de Santander; de L'Orient, el barco de Pasajes "Punta Torrepía", de Iribarri, S. A., y al de Arcachone, el también pesquero de Pasajes "Nueva Virgen de la Pastora", de Pesqueras Rodríguez.

Los propietarios de los pesqueros conducidos a los puertos de Burdeos y Arcachone deberán depositar una fianza de 40.000 francos para poder ser puestos en libertad, y el llevado al puerto de L'Orient, 35.000 francos.

Dos de los armadores afectados por estos últimos apresamientos, Laurak Bat y Pesqueras Rodríguez, tienen otros dos barcos retenidos actualmente en puertos franceses. Varios de los ahora apresados ya habían pasado por la misma situación anteriormente. Así, el "Ribera del Condado" y el "Virgen de Lourdes" habían quedado en libertad hace diez días.

Con estas últimas medidas adoptadas por las autoridades francesas, asciende ya a 63 el número de pesqueros apresados en mayo, de los que 38 corresponden al puerto de Pasajes, 20 al de Ondárroa, tres al de Santander y dos al de Erandio.

En total, desde que se inició el actual régimen de licencias para faenar en aguas comunitarias, el número de

apresamientos por las autoridades francesas, británicas e irlandesas asciende a 175. ■

JUICIOS Y MULTAS CONTRA PESQUEROS VASCOS

BILBAO.—Mientras nueve pesqueros vascos se encuentran a la espera de juicio en diferentes puertos franceses, el pesquero "Azcarate Berria", de Ondárroa, ha sido multado en 6.000 libras (900.000 pesetas) por las autoridades británicas.

El "Azcarate Berria" fue detenido por una patrullera británica y conducido al puerto de Plymouth por faenar sin licencia en aguas comunitarias.

En el puerto francés de L'Orient se celebrará juicio contra los arrastreros "Jaia Ederra", de Ondárroa, y "Manua", "Kaloberria", "Virgen de la Roca", "Reina del Condado", "Peñaverde", "Virgen Amada" y "Horizonte Claro", de Pasajes.

En Burdeos, y a la espera de juicio, está también el pesquero de Pasajes "Acebal". ■

PESQUEROS EN LIBERTAD

BILBAO.—Han sido puestos en libertad los pesqueros "Ormalomar", "Ixaski" y "Monte Allerú", de Pasajes, y el "Gran Boga Boga", de Ondárroa, tras el juicio celebrado en el puerto francés de L'Orient.

La sentencia no se dará a conocer hasta dentro de varios días.

Los armadores de estos barcos tuvieron que depositar una fianza de 35.000 francos por barco, habiéndoseles decomisado la pesca y un saco de red por barco.

También ha sido puesto en libertad el pesquero ondarrés "Luz Boreal", en el puerto de Burdeos, tras abonar una fianza de 40.000 francos.

Por otra parte, el pesquero "Iparraguirre", con base en Pasajes, no será puesto en libertad hasta que se celebre el juicio en el puerto francés de Saint Nazaire. Le ha sido confiscada parte de la pesca y todavía no se ha estipulado la fianza. ■

LA DIRECCION GENERAL DE PESCA PIDE INFORMACION SOBRE APRESAMIENTOS DE PESQUEROS DEL CANTABRICO

BILBAO.—La Dirección General de Pesca ha pedido a la Comandancia Militar de Marina de Bilbao datos sobre los pesqueros vizcaínos apresados en los últimos meses por faenar en aguas comunitarias.

En cabeza de la lista figura el puerto de Ondárroa, con 60 apresamientos y unos 56 millones de pesetas abonados en multas.

La mayoría de los barcos han sido detenidos por patrulleras francesas, aunque en varias ocasiones actuaron también las inglesas e irlandesas.

En Francia, las multas oscilan entre 200.000 y 600.000 pesetas; en Irlanda son de unas 300.000 pesetas, y en Gran Bretaña pueden superar los dos millones.

Hasta la fecha, los pescadores hanapelado en 34 causas, pero sin demasiadas esperanzas de que el fallo les sea favorable.

En opinión de un miembro de la Asociación de Armadores de Ondárroa: "Los sindicatos franceses presionan mucho contra nosotros". ■

SANTURCE INCENDIO Y HUNDIMIENTO DE UN PESQUERO

SANTURCE (Vizcaya).—Un pesquero del puerto vizcaíno de Santurce se hundió en el golfo de Vizcaya, tras declararse un incendio en su sala de máquinas.

Los doce miembros de la tripulación consiguieron ponerse a salvo en balsas salvavidas y fueron rescatados poco después por otro barco que faenaba en las proximidades.

Las llamas, provocadas al parecer por un corto circuito, comenzaron a las cuatro y media de la madrugada, cuando el pesquero "Ave María Santísima" se encontraba a doce millas de Zumaya (Guipúzcoa).

La tripulación se lanzó a las balsas, y media hora después —cuando el barco ardía como una antorcha— fue rescatada por el pesquero de Santurce "El Monte Hermoso".

El barco siniestrado era propiedad de Federico González Arondo, que lo había adquirido, de segunda mano, hace dos años. Tenía 54 toneladas de registro bruto y 280 HP. de potencia. Las pérdidas se calculan en unos 12 millones de pesetas. ■



Alumnos y profesores del Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Bermeo.

BILBAO

CLAUSURA DE CURSOS DE FORMACION PROFESIONAL CELEBRADOS EN EL AÑO ESCOLAR 1977/1978

BILBAO (Corresponsal).—El pasado domingo día 7 de mayo tuvo lugar en la Casa del Mar de Bermeo la clausura de parte de los cursos que se han venido impartiendo durante el presente año escolar en el Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera Vicealmirante Fontán Lobé, dependiente del Instituto Social de la Marina, procediéndose a continuación a la entrega de títulos y diplomas a los asistentes a los mismos.

El acto fue presidido por don Juan María Gómez-Mariaca y Alonso de Celada, presidente del Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina de Vizcaya, al que acompañaban el delegado provincial, el jefe de la Unidad de Fomento Social del citado organismo, autoridades locales, director y claustro de profesores del citado Centro.

En el presente año se han otorgado un total de 89 títulos, desglosados de la siguiente manera:

Títulos	
Patrón de pesca local	11
Motorista naval	10
Cocinero de a bordo	14
Redero/a	10
Competencia de marinero	16
Frigorista naval	28

FRIGORISTAS NAVALES

Como novedad, este año han comenzado a impartirse en el Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Bermeo los cursos de frigorista naval, al haberse instalado en el citado centro cámaras frigoríficas idénticas a las utilizadas en la flota congeladora. Estos cursos se seguirán impartiendo todos los años por personal del centro especializado en el tema.

Asimismo se siguen impartiendo los cursos mayores de patrones de pesca de litoral y mecánicos navales que finalizarán en junio. La asistencia a los mismos es numerosa y se prevén buenos resultados finales. Los exámenes se realizarán en el mismo Centro de Bermeo, siendo de gran ventaja para el alumnado, ya que en años anteriores debían trasladarse a Pasajes (Guipúzcoa), con las consiguientes molestias que esto aca-rrreaba.

Por otra parte, los cursos de formación profesional de primer grado van a buen ritmo, estando matriculados en este momento casi un centenar de alumnos.

PARA LA MUJER

El Centro de Bermeo va adquiriendo un gran renombre en esta provincia y límites, siendo muchas las

LOS ASTURIANOS PREFEREN PESCAR CERCA DE "CASA"

GIJÓN (De nuestro corresponsal).—Los barcos asturianos, si concurren a aguas de la CEE, ahora en reducido número, lo hacen bajo licencia colectiva exclusivamente para pesca de temporada —costera de anchoa—, que en razón a la distancia van a engrosar estadísticas de otras nacionalidades ibéricas sus capturas. Pero aquí, en el Principado, no cuentan éstas ni para cofradías ni para el consumidor astur y sus huéspedes.

Cuanta pesca en fresco aportan hoy al consumo y a la industria conservera a través de estos puertos y sus lonjas procede casi toda del mar familiar. La diferencia entre el casi y el todo se reduce a las capturas del bonito atlántico, para el que todavía no es precisa licencia de terceros. Todo lo demás es de "cosecha propia".

LA PESCA EN 1977

Supuso en Asturias, a través de los distintos puertos y sus lonjas, un total de 16.887.700 kilogramos, y su valor en primera venta alcanzó la cifra de 1.609.451.137 pesetas. Cantidad jamás lograda por la pesca obtenida en un ejercicio.

Comparando este resultado con el del año 1976 se observa una diferencia en menos de casi dos mil toneladas de pescado; en cambio, el valor aumentó en 392 millones de pesetas.

PARTIDAS

Las especies más abundantes, y su valor, tienen este orden: Chicharro, 3.354.461 kilogramos y un valor de 44.539.191 pesetas; bacaladilla, 2.021.613 kilogramos y un valor de 49.794.939 pesetas; merluza, 1.648.316 kilogramos y un valor de 491.055.096 pesetas; bocarte, 1.316.477 kilogramos y un valor de 71.985.138 pesetas; bonito, 1.243.220 kilogramos y un valor de 185.815.399 pesetas; besugo, 1.145.100 kilogramos y un valor de 201.114.057 pesetas; rape o pixín, 731.943 kilogramos y un valor de 90.533.390 pesetas; sardina, 539.437 kilogramos y un valor de 14.481.944 pesetas; pescadilla, 498.232 kilogramos y un valor de 118.781.370 pesetas; congrio, 306.385 kilogramos y un valor de 29.781.410 pesetas.

Y ya en menor cantidad, pero con cifras altas de valor, sigue una larga lista figurando salmonete, mero, lubina, faneca, calamar, etcétera.

DEFICIT

Si la media del consumo nacional de estas proteínas es del orden de los 25 kilogramos, tenemos que nuestros barcos aportan apenas 16 kilogramos "per cápita" regional. Los ríos salmoneros y trucheros y las piscifactorías no cubren con su producción lo que falta para esa media, que se ingiere con fuertes importaciones de fresco y congelado. El descenso de la importancia pesquera asturiana es evidente, y con él mercados excelentes en la vertical al centro de la Península.

PUERTOS Y LONJAS

En el orden pesquero, Avilés bate cifras precedentes y a quien le sigue, aunque a distancia, Cudillero, que desbanca a Gijón, siguiendo a este último Lastres y Luarca, que también mejoran resultados anteriores, manteniéndose un tanto estables los restantes. Particular referencia debe hacerse de Gijón por lo que respecta a su baja. En 1977 ha tenido una entrada en menos de dos millones de kilos que en 1976. Pero el valor en venta sólo de 2.500.000 pesetas. ¿Causas de este decaimiento? Insufi-

cientes instalaciones portuarias, aumento de costes del transporte desde el puerto exterior (El Musel) hasta la lonja (en Gijón), disminución de la competencia en las subastas de partidas importantes, amén de la carencia de otros servicios y atenciones necesarios e imprescindibles hoy para vendedores (pescadores) y compradores (fresqueros, exportadores y conserveros). La situación actual ha empezado a preocupar a ciertas "fuerzas vivas" por lo que de repercusión tiene en el ámbito de la vida comercial e industrial que se deriva del conjunto de la actividad del gran puerto, y es de esperar se inicie y se acelere medidas de atención que conduzcan a la posibilidad de recobrar la importancia perdida, porque con ella el pescador tiene más opción para el producto de su esfuerzo, y tan esencial como esto es brindar seguridad y fácil estadía para los barcos en sus operaciones y descansos.

EL PESCADOR Y SUS PROBLEMAS

El año 1977 ha sido bueno en general para el pescador asturiano. Su rentabilidad en valor absoluto bruto puede estimarse en unas 530.000 pesetas. No lo es tanto en cuanto a los esfuerzos que realiza y a las vicisitudes y dificultades con que se encuentra en tierra y en la mar. A fe que es paciente con esos puertos en mal estado e inaccesibles, carentes de protección y servicios; inacabados otros, antigua y permanente reivindicación de restauraciones y mejoras desoídas y en muy pocas ocasiones atendidas parcialmente. La situación de los mismos influye negativamente en su trabajo y quehacer diario. El nomadismo es su práctica mayor para su seguridad y la de su barco. La mejora del "habitat" marinero empieza ahí. Lo demás vendrá por añadidura.

En la mar desenvuelve su actividad sin perder de vista su costa —excepto en la costera de bonito, o si se tercia a la de la anchoa—. Ha hecho predominar el uso de anzuelo en sus dos variantes, palangre y la línea "a dedo" o "pincho". Cuando coinciden con volantas en la misma playa o caladero surge la incompatibilidad, el problema, que ya es familiar. Pugna ésta en litigio que habrá que resolver, considerando previamente que lo mismo palangres que volantas "copan" demasiada mar en favor de los menos.

Es curioso que preocupados entre sí por esa causa, que no deja de ser importante, y que nos haya quedado tan poca mar para tantos, se deje al margen la pesca deportiva y la de terrestres, antiguos marineros muchos, que no es el pescar el medio de vida, que faenan constantemente e incluso coinciden con los profesionales en los mismos caladeros o playas, y los domingos, mientras éstos descansan. Cada vez más aumenta su número, especialmente de primavera a otoño. No cabe duda, al menos nos lo parece, que esta cuestión debe plantearse no para prohibir esa participación, sino para regularla de tal forma que sean las cofradías las que intervengan o participen en la concesión de estos permisos o licencias para pesca deportiva, de aficionados y autónomos no profesionales de la mar, fijando a los mismos unas tasas o cuotas por individuo o barco en concepto de compensación por el quebranto económico que le produce al pescador profesional su actividad y la competencia de sus productos en tierra, ingreso éste que vendría bien a muchas cofradías de pescadores necesitadas de recursos para desarrollar una labor más eficaz si cabe y realizar al mismo tiempo una acción social amplia en favor precisamente de sus afiliados. Algo, pues, debe hacerse en tal sentido y en cualquier otro que favorezca al pescador en su medio y en su vivir, sin ningún entorpecimiento; de su esfuerzo se sostiene una gran parte de la colectividad. Colaboremos con él. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

solicitudes que se reciben para iniciar o continuar los estudios que en el citado Centro se imparten.

En el presente curso, y dada la necesidad existente y como continuación a los cursos de formación social y humana de la mujer, se comenzaron a impartir cursos de graduado escolar, reconocidos oficialmente, al cual asisten 40 alumnas, pretendiéndose, dado el interés

despertado en Bermeo, que en lo sucesivo puedan impartirse en régimen de enseñanza mixta.

Actualmente, habiendo quedado insuficientes los locales del Centro, está en trámite la ampliación del mismo, con lo cual quedará totalmente habilitado para la impartición de todas las enseñanzas relativas al mundo marítimo-pesquero. ■ IGNACIO ERICE APRAIZ.

CIENTO OCHO PESCADORES GUIPUZCOANOS SALIERON PARA VENEZUELA

SAN SEBASTIÁN (De nuestro corresponsal).—Ciento ocho pescadores de Guipúzcoa partieron a finales del mes de mayo rumbo al mar Caribe, a fin de capturar atún con destino a una conservera venezolana.

¿Habrá, de nuevo, que emigrar a América por necesidades económicas?

Las tan desgraciadamente cacareadas 200 millas del Mercado Común han impedido a nuestros marineros dedicarse a las faenas habituales de pesca en los lugares que desde siglos "les pertenecen". Allí, por el mes de abril, surgió la anchoa; esta vez fuera de los límites del Mercado Común, pero sin resultado. Una anchoa de magnífica calidad y en cantidad abundante, pero al llegar a puerto las cotizaciones eran muy bajas.

SIETE BARCOS

Tres barcos de Fuenterrabía y cuatro de Orio son los que —a la hora de escribir esta crónica— están cruzando el Atlántico. Sus nombres: De Fuenterrabía: "Gran Beato Valentín", "Matutina Berria" e "Izar Zuri". De Orio: "Nuevo Madre del Cantábrico", "Nuevo Madre del Mediterráneo", "Villa San Nicolás" y "Villarreal de Orio".

Los de Fuenterrabía salieron el 22 de mayo y dos días más tarde lo hacían los oriotarras. Tienen previstos veinte días de travesía, incluidos los dos de permanencia en Las Palmas de Gran Canaria.

En Venezuela fijarán su base en el puerto de Cumaná, al Norte, en aguas del mar Caribe.

PARA CONSERVAS

No es que hayan sido contratados, pero casi, casi. Se trata de que una industria conservera venezolana, Productos Mar, está dispuesta a comprar el atún que sea capturado por nuestros barcos. Antes de llegar a un acuerdo, varios patrones que en estos momentos están ya rumbo a aquellas aguas se trasladaron por vía aérea a conocer la fábrica, el mar y fijar las condiciones.

Hay, por así decirlo, una única condición. El pescado se pagará según la ley de la oferta y la demanda, pero nunca el kilo de atún podrá cotizarse por bajo de 65 pesetas.

Y es que los pescadores están escamados. Durante años vienen padeciendo la baja del precio, precisamente por su mayor trabajo de capturas. Están ocurriendo estos mismos días en nuestras costas, cuando los pescadores se autolimitan la capacidad de producción para que la anchoa no pierda cotización en lonja.

Pues imagínese el lector lo que ocurriría si después de ir hasta Venezuela, lo cual supone una serie de gastos no sólo de consumo, sino de puesta a punto de los barcos, nuestros hombres pescaran tanto y tan bien que el precio del atún estuviera por los suelos. De ahí que casi la única condición del contrato haya sido el precio mínimo.



Barcos de Fuenterrabía —cáscaras de nuez en medio de la mar— que han partido rumbo a Venezuela. (Foto: PEMAN.)

SEIS MESES

En principio —y así puede resultar rentable— los pescadores guipuzcoanos se han marchado para seis meses. Pero también han dicho, "y luego ya se verá", pues la víspera de partir, Luis Lerchundi, uno de los patrones de Orio, añade: "Si las cosas nos van bien y hay posibilidades de seguir pescando, dejaremos allí los barcos durante las Navidades y vendremos a casa en avión. En enero marcharemos de nuevo".

Es grato recoger este optimismo en unos momentos nada sonrientes para nuestros hombres del mar.

Juan Altuna, otro patrón, éste de Fuenterrabía, también partía ilusionado, pero trascendía en él su sentido realista: "Había que probar una nueva experiencia. Si sale bien, mejor. Si no, como el perro al que le han dado un palo, volveremos con el rabo entre piernas y las orejas gachas".

TRADICIÓN DE MUCHOS MARES

Los vascos tienen tradición de haber surcado muchos mares: los del Norte, hacia Terranova..., sin contar los marinos históricos famosos hasta en el Pacífico.

Estos, denominados de bajura, no es la primera vez que abandonan los mares cercanos. Existen experiencias anteriores y por cierto no malas. Barcos guipuzcoanos han solidado ir a las costas de Dakar y más recientemente a las islas Azores; pero es la primera vez que barcos denominados de bajura se animan a pasar el Atlántico.

Diré, para ser justo, que hace un mes varias embarcaciones del puerto vizcaíno de Bermeo fueron también a Venezuela y que los primeros avisos por radio dicen que están pescando bien. Ello es aliento para los demás.

Y hablando de la calidad de bajura, diré que también en esta ocasión las leyes del reparto son las que rigen cuando



"Había que probar una nueva experiencia, y si sale bien, mejor" —dice Juan Altuna, uno de los patrones. (Foto: PEMAN.)

están en nuestras aguas. El 50 por 100 para el patrón-armador y el otro 50 para los tripulantes.

EL RIESGO

No nos referimos aquí al riesgo físico, pues los barcos que navegan hacia Venezuela van técnicamente bien equipados. El riesgo está en lo invertido, puesto que antes de emprender el largo viaje se han realizado en cada barco importantes arreglos y puestas a punto, que de no ir a América se hubieran dejado para dentro de año o año y medio.

Los pescadores pasaron todos una minuciosa revisión médica, con todo tipo de análisis, y fueron vacunados contra enfermedades tropicales.

También fueron revisados y renovados en algunos casos los pertrechos de pesca. La gamba se llenó de víveres... Unos 2.000 litros de vino en cada barco.

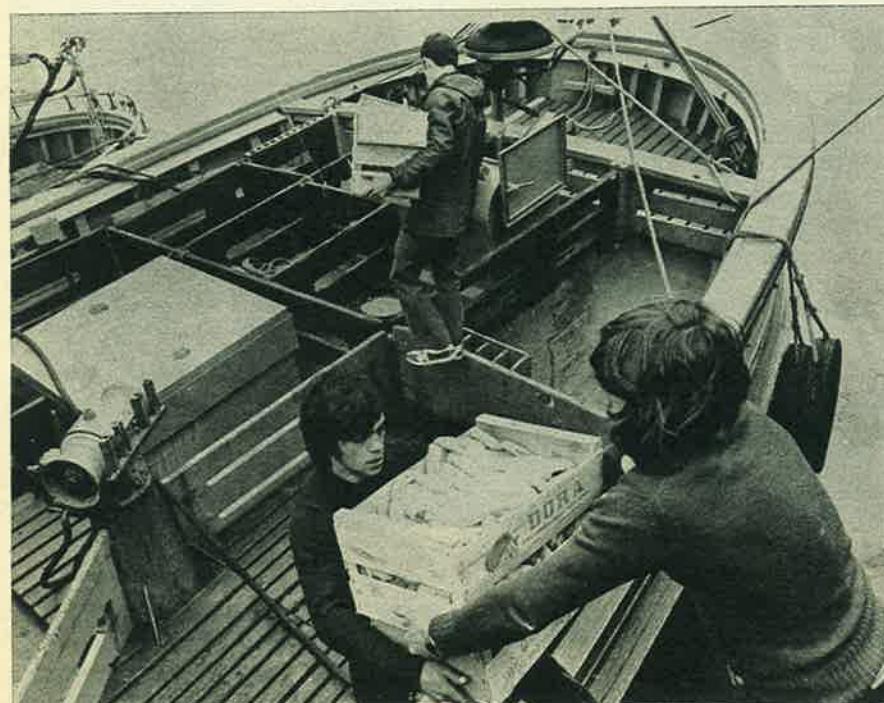
Y finalmente —que quizás es lo primero—, el dolor y la angustia resignada de los que se van y los que se quedan. Hubo retraso porque la madre de un pescador se puso enferma de cuidado.

Seis meses ausentes del pueblo, de los seres queridos. Un periodista preguntó a la mujer de uno de los pescadores:

—¿Cuáles han sido las últimas palabras que le ha dicho su marido?

—Que cuide bien a los hijos...

Y se echó a llorar. ■ **JAVIER DE ARAMBURU.**



Antes del largo viaje hay que llenar la gamba de víveres.

PROYECTAN CREAR LA PRIMERA RESERVA ICTIOLOGICA ESPAÑOLA

La pesca deportiva es cinco veces más importante en el litoral de la Costa Brava que la de tipo comercial, por lo menos en los meses del buen tiempo, y dentro de esa pesca deportiva se incluye la de los escafandristas libres que pescan o filman bajo las aguas del mar.

En el pequeño archipiélago de las islas Medas, frente a la playa de L'Estartit, se quiere crear la primera reserva ictiológica española y algo así como un "plató" permanente para los filmadores de debajo de las aguas del mar, cineastas del silencio.

Pero no son sólo los buceadores en traje de goma los que esquiman la pesca de ese recodo Sur del golfo de Lyon, conocido con el nombre de Costa Brava, sino que esa merma se debe más bien al aumento de los pescadores deportivos sobre embarcación, roca del litoral o escollera, que se produce todas las temporadas, y a la contaminación progresiva de las aguas marítimas de ese litoral que les sienta a las posibles cosechas del mar como una pedrada en ojo de boticario.

Ahora, en la Costa Brava existen más puertos deportivos que destinados a la pesca comercial en sus diversas modalidades. Parece que los puertos marítimos deportivos pueden llegar a desplazar a los comerciales que, en total, son nueve en toda la Costa Brava. Cuatro principales y cinco de segunda categoría. O sea, primera y segunda serie.

Los puertos comerciales más importantes de la Costa Brava son los de Palamós, San Feliu de Guixols, Blanes y Rosas, mientras que los de segunda categoría son los de Cadaqués, Port de la Selva o Puerto de la Selva, Rosas o Roses, Palamós y el San o Sant Feliu de Guixols.

CAÑAS MARITIMAS Y DE PESCA CONTINENTAL

Las cañas para pesca marítima suelen ser más largas y resistentes que las que se destinan a la pesca continental de los embalses, tramos de ríos y lagos. También son de especies distintas las capturas que se hacen. En los pantanos de Sau, Susqueda o de El Pasteral no se pueden pescar lenguados ni corvinas que no se críen en esas aguas dulces. Pescar un mero en el lago de Bañolas es tan absurdo como que pique un anzuelo un lucio, una trucha o un barbo en la caña del que está pescando en el mar.

En las comarcas gerundenses hay 23 sociedades de pescadores deportivos de caña, con 4.500 socios, que suelen actuar más en aguas continentales que en las marítimas de la Costa Brava.

La pesca submarina es aún un deporte minoritario que actúa mucho más en el mar que en las aguas continentales a las que acuden los escafandristas o buceadores en traje de goma, casi siempre en casos de desgracias.

Hasta los permisos de pesca con caña en agua dulce o salada son diferentes, como lo son también las especies que pueden capturarse en unas aguas y otras. Unos permisos dependen de ICONA y otros de la Comandancia de Marina.

CINCO DISTRITOS PESQUEROS DE MAR

El litoral de Blanes a Port Bou, o sea, la Costa Brava, se encuentra dividido, en el aspecto de la navegación de bajura y en el de la pesca marítima, en cinco pequeños distritos. Sus cabeceras son San, o Sant Feliu de Guixols, Palamós (ese nombre se escribe igual en catalán que en castellano); Rosas o Roses, Port o Puerto de la Selva y Cadaqués, cuyo nombre se escribe igual en catalán que en castellano.

En todos esos puertos marítimos existe un comandante de Marina que obedece órdenes de Cartagena, que es la capital del departamento marítimo al que pertenece el litoral de la Costa Brava.

Las actividades de la pesca marítima, desde embarcación, roca o escollera, producen muchas más preocupaciones a esos comandantes de Marina que las de una pesca comercial, que, en la Costa Brava, se encuentra en decadencia.

Especialmente en los meses de buen tiempo, con la afluencia turística, la pesca deportiva en mar exige, en la Costa Brava, una oleada de permisos que casi imposibilita las vacaciones de verano a los que tienen que extenderlos a los solicitantes. Porque los pescadores furtivos de la pesca marítima son rarísimos en la Costa Brava. ■ FRANCISCO COSTA TORRO (FIEL- Servicios Especiales EFE).

EN LAS ISLAS MEDAS,
FRENTE A LA COSTA
BRAVA



La pesca deportiva amenaza con desplazar a la comercial en la Costa Brava.



BARCELONA

EXCURSIONES PARA PENSIONISTAS DEL MAR

BARCELONA.—En el Hogar de Pensionistas de la Casa del Marino de esta ciudad se han organizado dos excursiones a Lloret de Mar (Gerona) en las que han participado 240 pensionistas. En la fotografía, un grupo de los excursionistas. ■

EN "LA PASIÓN", DE ULLDECONA

Los días 23 y 30 de abril, la Delegación Provincial de Castellón patrocinó una excursión que debido a la masiva afluencia de pensionistas hubo de repetirse el domingo siguiente para presenciar "La Pasión" de Ulldecona, localidad de la provincia de Tarragona famosa tradicionalmente por esta representación con repercusión incluso fuera del ámbito regional.

Con anterioridad visitaron la ciudad de Peñíscola; anclada sobre un tómbolo a 300 metros del litoral, sede del Papa Luna, que bien merece una visita.

La comida se celebró en Benicarló, y, al regreso, todos complacidos y dispuestos a un nuevo viaje. ■



El equipo infantil de Orientación Marítima de Cambrils, vencedor del III Torneo Provincial de Fútbol Infantil, organizado por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina.

ORGANIZADO POR EL I. S. M.

EL CAMBRILS, VENCEDOR DEL TORNEO PROVINCIAL DE FÚTBOL INFANTIL

TARRAGONA.—El equipo de Orientación Marítima de Cambrils ha resultado brillante vencedor en esta tercera edición del Torneo Provincial de Fútbol Infantil al que nos referíamos en "Hoja del Mar" del mes de enero.

La clasificación final quedó como sigue: Cambrils, Ampolla, San Carlos de la Rápita (vencedor en el I Torneo), Calafell, Tarragona y Ametlla de Mar (vencedor en el II Torneo).

La entrega de los trofeos se celebró en el campo del Cambrils. Primeramente se disputó un encuentro entre el primer clasificado y un combinado integrado por componentes de los demás equipos de la competición. El titular confirmó el liderazgo al vencer por 4-3.

Seguidamente fueron entregados los trofeos y medallas conmemorativas, bajo la presidencia del delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Escudero Martín, acompañado por el jefe de Fomento Social, don Angel Luis Fernández Martínez, representantes de la Cofradía de Pescadores, Delegación Local del Instituto y los integrantes de los equipos participantes en la competición. ■ L. M.

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"



Motor Diesel y eléctricos - Calderería -
Soldadura - Instalaciones - Carpintería y
ajustaje - Servicio oficial DEUTZ -
OTTO LEGITIMO, para Valencia y pro-
vincia



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



Actos de toma de posesión (de arriba abajo) de los delegados del Instituto Social de la Marina en Cartagena y Castellón, que fueron presididos por don Julio Cienfuegos, presidente del organismo.

En actos presididos por el presidente del organismo

TOMAN POSESIÓN LOS DELEGADOS DEL I. S. M. EN CARTAGENA Y CASTELLÓN

CARTAGENA (Redacción).—El pasado día 17 de mayo tomó posesión de su cargo el nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina en esta ciudad, don Ricardo Urquidi Guemes.

Al acto, que estuvo presidido por el presidente de dicho organismo, don Julio Cienfuegos Linares, asistieron el contralmirante y jefe de Estado Mayor de la Armada —en representación del capitán general—, representación del Ayuntamiento de Cartagena, comandante militar de Marina, delegado de Mutualidades Laborales, jefe de la Inspección de Trabajo, secretario de la Organización de Trabajadores Portuarios, presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores, patronos mayores de Cofradías y trabajadores de la mar.

Leídas por el secretario de la delegación, doña María José Molinero Gil de Vergara, las resoluciones de la presidencia, de cese y nombramiento, el delegado saliente, don Antonio Fernández Suárez, destinado a Castellón, se despidió agradeciendo a todos la colaboración prestada y expresando el sentimiento de tener que separarse de tantos amigos, que facilitaron extraordinariamente su trabajo, y ofreciéndose incondicionalmente en su nuevo destino.

A continuación el delegado entrante, don Ricardo Urquidi Guemes, procedente de la delegación de Bilbao, dijo estar dispuesto a trabajar sin descanso, estando abierto a todo tipo de sugerencias y peticiones sin limitación de tiempo. Que como hombre de la mar, capitán de la Marina Mercante, aparte de licenciado en Derecho y técnico del ISM, conocía a fondo los problemas de sus compañeros y pretendía servir de correa de transmisión de las inquietudes y que deseaba una estrecha colaboración con sus hermanos mayores, los hombres de la Armada.

CONOCER LOS PROBLEMAS

Cerró el acto el presidente del ISM, refiriéndose al conocimiento que de la problemática del Mediterráneo tiene el delegado saliente, destinado a Castellón, y de la unión entre todos los hombres de España que supone el traer un vaso a Cartagena con ideas nuevas adquiridas en el trato de las flotas más importantes del Norte de España.

Subrayó la importancia de la estrecha colaboración con las Cofradías de Pescadores, principales pilares de la defensa de los intereses del pescador, sin olvidar a la Marina Mercante, a la que el Instituto pretende dedicar una especial atención que no tuvo en años pasados por la urgencia en resolver acuciantes problemas pesqueros. Ofreció las instalaciones de la Casa del Mar a la Marina de Guerra, ofreciéndole la colaboración del Instituto Social de la Marina.



EL ACTO, EN CASTELLÓN

CASTELLÓN (Corresponsal).—En la Casa del Mar del Grao de Castellón tuvo lugar el pasado día 10 de marzo el acto de toma de posesión del nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Fernández Suárez, en presencia del presidente del organismo, gobernador civil, presidente de la Diputación, comandante militar de Marina, delegado provincial de Trabajo, funcionarios del ISM, representantes de las Cofradías de Pescadores y hombres del mar y representaciones provinciales.

El nuevo delegado es persona vinculada a los problemas de la pesca, es del Cuerpo Técnico del Instituto Social de la Marina, y ostentó el puesto de delegado en las provincias de Huelva, Valencia y Cartagena.

El delegado saliente, por jubilación voluntaria, don Antonio González Sobaco, llevó al frente de la delegación de Castellón treinta y dos años (más de un cuarto de siglo) de ininterrumpidos desvelos sobre el colectivo del mar. Nació en la meseta castellana, pero tras treinta y dos años en Castellón, es un entrañable levantino a quien deseamos goce del descanso que bien ganado tiene. ■

Sigue CRÓNICAS NACIONALES
en página 27

España estuvo representada por primera vez

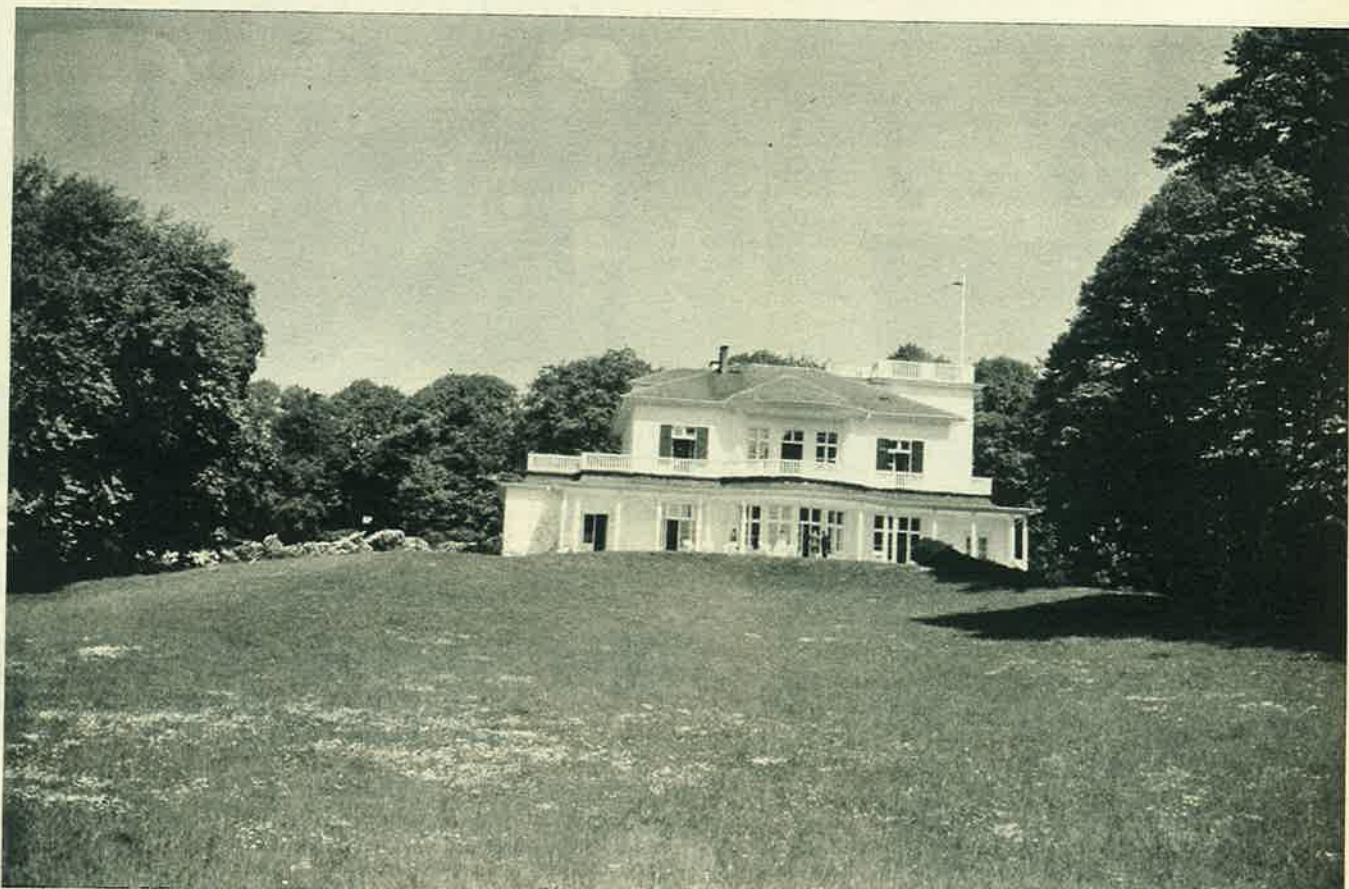
REUNION EUROPEA DE MEDICINA NAUTICA

Durante la última semana del pasado mes de mayo se ha desarrollado en intensivas jornadas de trabajo, en la ciudad alemana de Hamburgo, la Reunión Europea de Medicina Náutica 1978. En anteriores ediciones estas reuniones tuvieron su sede en importantes centros marítimos de Europa Oriental, como Leningrado (URSS), Varna (Bulgaria), Odessa (URSS), Gdansk (Polonia), Rostock (Alemania Occidental).

Además de un representante de la Organización Internacional del Trabajo, estuvieron presentes los siguientes países: Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Israel, Italia, Noruega, España, Suecia, Países Bajos, Estados Unidos de América del Norte, Alemania Occidental y Yugoslavia. La representación más numerosa fue la aportada por Alemania Occidental y Gran Bretaña con 14 y 10 delegados, respectivamente, asistiendo un total de 51 especialistas en Medicina náutica. Desde nuestro punto de vista conviene destacar el que era la primera vez que España acudía a este tipo de reuniones, y que su ausencia siempre llamaba la atención de las diversas delegaciones, debido a la gran tradición marítima de España y a los puestos destacados en el mundo, tanto en construcciones navales como en extracciones pesqueras. Por lo tanto, era lógico el que nuestra presencia despertara mucho interés, ya que se desconocía lo que en materia de Medicina náutica se estaba desarrollando en España, que ahora, una vez transcurridas las sesiones de trabajo, puedo decir que en algunos aspectos tiene una visión más amplia que en varios de los países allí presentes.

El Instituto Social de la Marina, representando a España, ha estado presente en esta ocasión, iniciando así una serie de importantes contactos a nivel internacional, en materia de su competencia, y que encajan perfectamente en su programa, por lo que es de esperar que ya no se interrumpa su presencia en sucesivas reuniones similares.

La organización de esta reunión corrió a cargo del Departamento de Medicina Náutica del Instituto Marítimo y de Enfermedades Tropicales Bernhard-Nocht, radicado en el famoso barrio de St. Pauli,



Elsa-Brädström-Haus, en donde se celebraron las sesiones de trabajo.

li, en el puerto de Hamburgo. Esta gran ciudad marítima es gran amante de la navegación y sienten una gran predilección por estas actividades, por ello no nos debe extrañar el que sus ciudadanos gusten de pasar horas y horas asomados a las orillas del Elba, viendo pasar los numerosos y diferentes tipos de barcos en un ir y venir permanente, pues en el fondo de su corazón todos se sienten marineros. Este sentir se refleja en otras facetas de la vida no sólo de sus hombres, sino también de sus instituciones, y así en la apertura de la Reunión, la señadora Helga Elstner, directora del Departamento de Salud de la ciudad de Hamburgo, dijo: "El Senado quiere contribuir a la salud de los hombres del mar, tanto a bordo como en tierra".

El espíritu de esta Reunión Internacional lo determinó muy claramente el doctor H. Goethe, director del Departamento Marítimo del Instituto Bernhard-Nocht y organizador del acontecimiento de este año, con estas palabras: "En las sesiones de trabajo queremos una participación activa de los asistentes, estando previsto un tiempo determinado para el coloquio y debate de los problemas a tratar".

Los asuntos desarrollados en las diversas sesiones de trabajo, y como temas a debate, fueron los siguientes:

- Cuidados médicos a bordo.
- Enseñanza médica a tripulantes y personal paramédico.
- Instrumental médico a bordo.
- Enfermedades sexuales transmisibles.
- Cuidados médicos y hospitalización de los hombres del mar en puertos extranjeros.
- Consultas radiomédicas para barcos en navegación.

Fuera de las sesiones temáticas y dentro del programa de trabajo, se realizaron una serie de visitas muy interesantes. La primera fue al Departamento Médico de la See-Berufsgenossenschaft, institución conocida seguramente por los tripulantes españoles que se hayan enrolado en barcos con pabellón de Alemania Occidental, pues se encarga de los seguros sociales, así como de los reconocimientos médicos a los hombres del mar.

En segundo lugar, la visita al hospital del puerto, en donde había hasta un cartel en español para las consultas médicas a marinos, una agradable sorpresa, y en el que además se encontraba el Centro de Entrenamiento y Enseñanza Sanitaria para marinos, el que no nos fue posible recorrer por encontrarse en obras, aunque

se suplió estupendamente con unas proyecciones en donde se vislumbraron tanto las instalaciones como las pruebas y ejercicios de preparación sanitaria a que eran sometidos los tripulantes.

En la recepción que nos ofreció la Hapag-Lloyd, el doctor A. Backhaus nos proyectó unas películas, realizadas por él mismo, sobre los botiquines de a bordo y sobre la utilización de una camilla flotante en los transbordos y evacuaciones de enfermos o heridos en alta mar de un barco a otro.

Naturalmente se visitó ampliamente y con detalle el Departamento Marítimo del Instituto Bernhard-Nocht y en el club del puerto, tras la recepción de rigor, nos proyectaron unas películas sobre la fumigación de barcos, y el director del puerto, doctor Mönkemeyer, sobre una gran maqueta, nos explicó las diferentes instalaciones del gigantesco puerto de Hamburgo, así como las grandes facilidades de comunicación en el mismo, tanto por vía terrestre como marítima, y los distintos servicios propios de un puerto de esta categoría. Despues realizamos un recorrido con una embarcación por algunas zonas del puerto en donde pudimos apreciar algunas de las explicaciones recibidas anteriormente sobre la maqueta, continuando con la navegación por el río Elba hasta el puertecito de Jachthafen, en donde desembarcamos para dirigirnos hasta la población de Wedel, en donde visitamos las instalaciones de Secumar, una fábrica de chalecos salvavidas que trabaja en colaboración con el Instituto Bernhard-Nocht y en la que nos ofrecieron una recepción, creo que la primera en su historia, con la proyección de unas películas y una demostración personal de

(Pasa a la pág. 21)



Demostración de chalecos salvavidas en la fábrica Secumar de la localidad de Wedel.

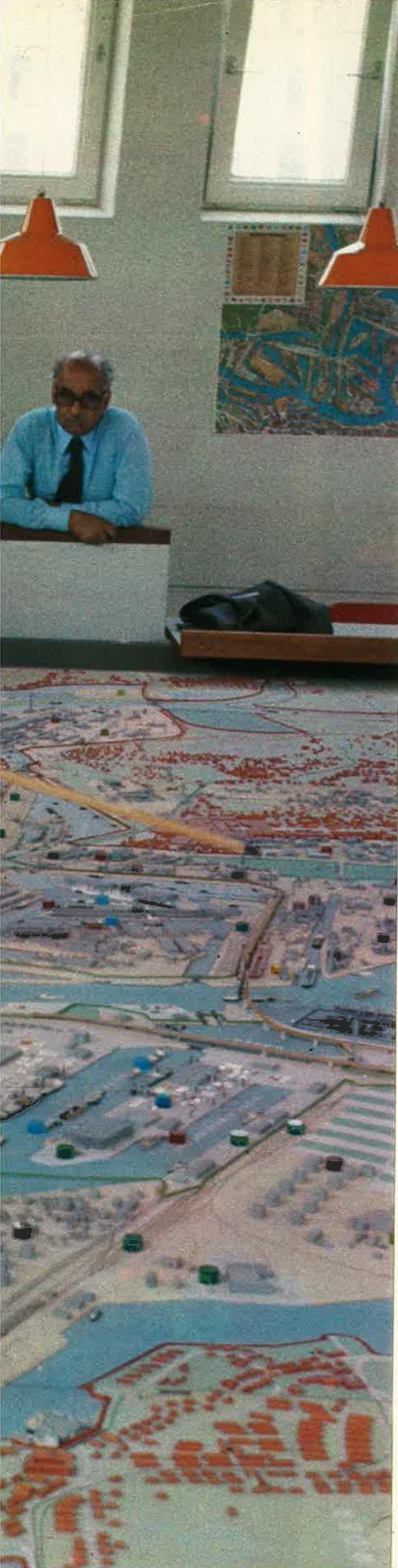
Detalle del puerto desde el Instituto Bernhard-Nocht.



Panorámica sobre el río Elba desde el lugar de trabajo.







REUNION EN HAMBURGO SOBRE MEDICINA NAUTICA

Uno de los grandes diques secos del puerto de Hamburgo.

(Viene de la pág. 18)
los diferentes tipos de chalecos salvavidas allí investigados y fabricados.

Fuera de las sesiones de trabajo, los asistentes de la Reunión fuimos obsequiados con una recepción especial por el Senado de la ciudad de Hamburgo en la Casa-Ayuntamiento de la villa, que tiene muchos motivos relacionados con el mar y la navegación.

Los debates de los temas de trabajo se desarrollaron en la Elsa-Brädström-Haus, una preciosa edificación que en la población de Blankenese tiene la ciudad de Hamburgo y desde la que se puede apreciar todo el tráfico marítimo-fluvial del río Elba. El lugar elegido era ideal, muy tranquilo y con un gran sabor marítimo, pues históricamente esta población ha pasado por varias vicisitudes relacionadas con la navegación, desde ser un nido de piratas, pueblo pesquero, atalaya desde la que se controlaba el tráfico por el Elba para el recaudo de impuestos, hasta un actual lugar de retiro para los nostálgicos de su profesión desde donde pueden ver pasar los barcos en donde tantos años vivieron. Nos ofrecieron precisamente en la Alcaldía de Blankenese una recepción y después nos mostraron la villa, que cuenta con 47 calles, de las que 45 tienen escalones, lo que nos proporciona

una idea de la irregularidad del terreno en donde está asentada y de los pocos problemas que de tráfico rodado tienen que tener. Al final del recorrido, una gran casona, en su tiempo morada de pescadores, que el Ayuntamiento ha habilitado para una especie de hogar de recreo de los jubilados, decorada con temas marítimo-pesqueros y muy acogedora, nos fue mostrada y en ella nos invitaron a tomar unas pastas y un café muy especial que contenía ron y cubierto con nata, que según cuentan tenía su origen en la prohibición que había de consumir alcohol, por ello el tradicional ron marinero lo emboscaban con el café y la nata, que dicho sea de paso estaba riquísimo.

Una organización estupenda que ha sabido aprovechar el tiempo de que se disponía al máximo y a la que hay que felicitar plenamente, no en balde los alemanes tienen buena fama de organizadores. Y no quiero terminar esta información sin hacer notar la alegría que me proporcionó el saber el alto aprecio que tienen por las tripulaciones españolas en Europa, a juzgar por las manifestaciones de los representantes asistentes, tanto por su profesionalidad como por su comportamiento. ■ **JUAN ANGEL BARTOLOME MARTIN**

El director del puerto de Hamburgo, doctor Mönkemeyer, explica sobre una gran maqueta los servicios e instalaciones del puerto.



Crónica del Japón

EL MERCADO DE PESCADO DE KAGOSHIMA

TOKIO (corresponsal).—Del grupo de las islas grandes del Japón se encuentra al Sur la isla de Kyushu, y al Sur de esta isla se encuentra el hermoso puerto de Kagoshima en la prefectura de Kagoshima.

Por este puerto se subastan diariamente 3.600 toneladas de un valor de 1.457.600.000 yens, pescado que en su mayoría se distribuye en la prefectura de Kagoshima, con una extensión de 9,153 km², con una población de 2.000.000 de habitantes, de los cuales 500.000 aproximadamente corresponden a la ciudad de Kagoshima. El resto del producto se envía a otras ciudades del país.

El sistema de comercialización del producto se hace controlado por el Ministerio de Forestación y Agricultura, a través del Gobierno de la Prefectura, y se hace de la siguiente manera:

El pescador entrega su producto a una empresa cooperativa o a un intermediario, éstos lo venden a las tres únicas empresas que pueden operar den-

tro del mercado de Kagoshima. Estos lo venden en subasta a los intermediarios autorizados a operar como compradores en las subastas y éstos lo venden a los supermercados y/o al consumidor.

SISTEMA COMERCIAL

Los pescadores, las empresas cooperativas y los primeros intermediarios no operan dentro del mercado. Las E. C. y los I. sólo recolectan el producto y lo entregan a los grandes compradores. Los grandes compradores necesitan un permiso del Ministerio de Forestación y Agricultura para poder operar como tal dentro del mercado. El mediano comprador y el personal de apoyo necesitan un permiso de la Prefectura, para poder operar.

El sistema de operación de las empresas (grandes compradores) es el siguiente: ellas venden en subasta el producto y están autorizadas por el Gobierno a cobrar a los primeros intermedia-

rios y empresas cooperativas no más del 5,5 por 100 del valor total de los productos vendidos. Las empresas, a su vez, deben pagar a la oficina de la Prefectura cinco yens por mil, anualmente; con base en el total del producto subastado además, las empresas deben pagar cien yens por metro cuadrado (espacio ocupado para subasta) mensualmente para mantenimiento del local (luz, agua...). Es decir, que en el año 1976 por estos conceptos entraron a la oficina de la Prefectura 17.493.000 yens, 8.000.000 de yens, respectivamente.

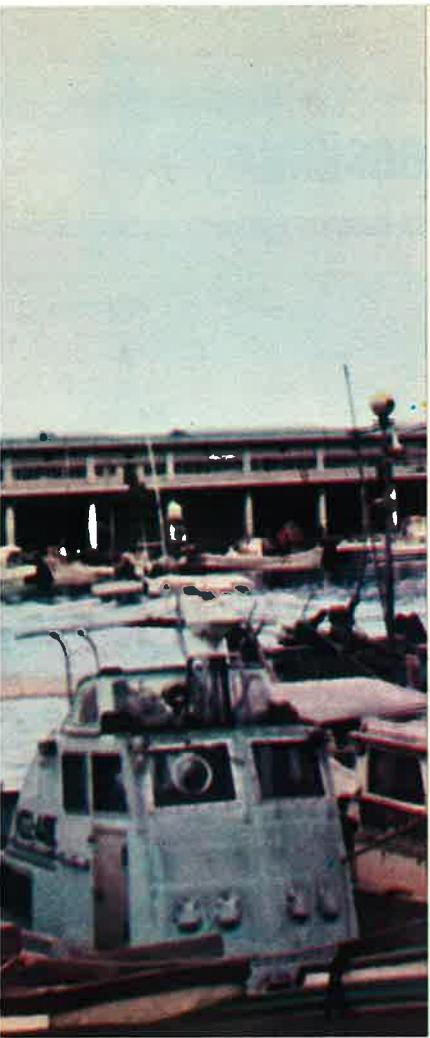
El mercado se abre a los compradores a las siete de la mañana, y esa hora da el inicio al revuelo de unas pequeñas campanas que anuncian a los compradores qué producto se va a subastar. Todos los lotes, los pescados tienen a esa hora su peso, a la hora de la subasta los que adquieren el producto les ponen sus etiquetas. Un apuntador va anotando a quién se le ha vendido y posteriormente pasan a revisar los lotes. ■ Textos y fotos: ABIU ZAMUDIO

El representante de una de las empresas pesqueras grita el valor base de la subasta y pondera la calidad del pescado que expone. Es el empleado de la gorra roja el que, a toque de campana, señala la adjudicación y hace las anotaciones. (Foto de arriba, izquierda.) En el centro, vista general del mercado de pescado de Kagoshima, con un primer término de buques pesqueros. Operaciones del pesaje de las especies (arriba, derecha).

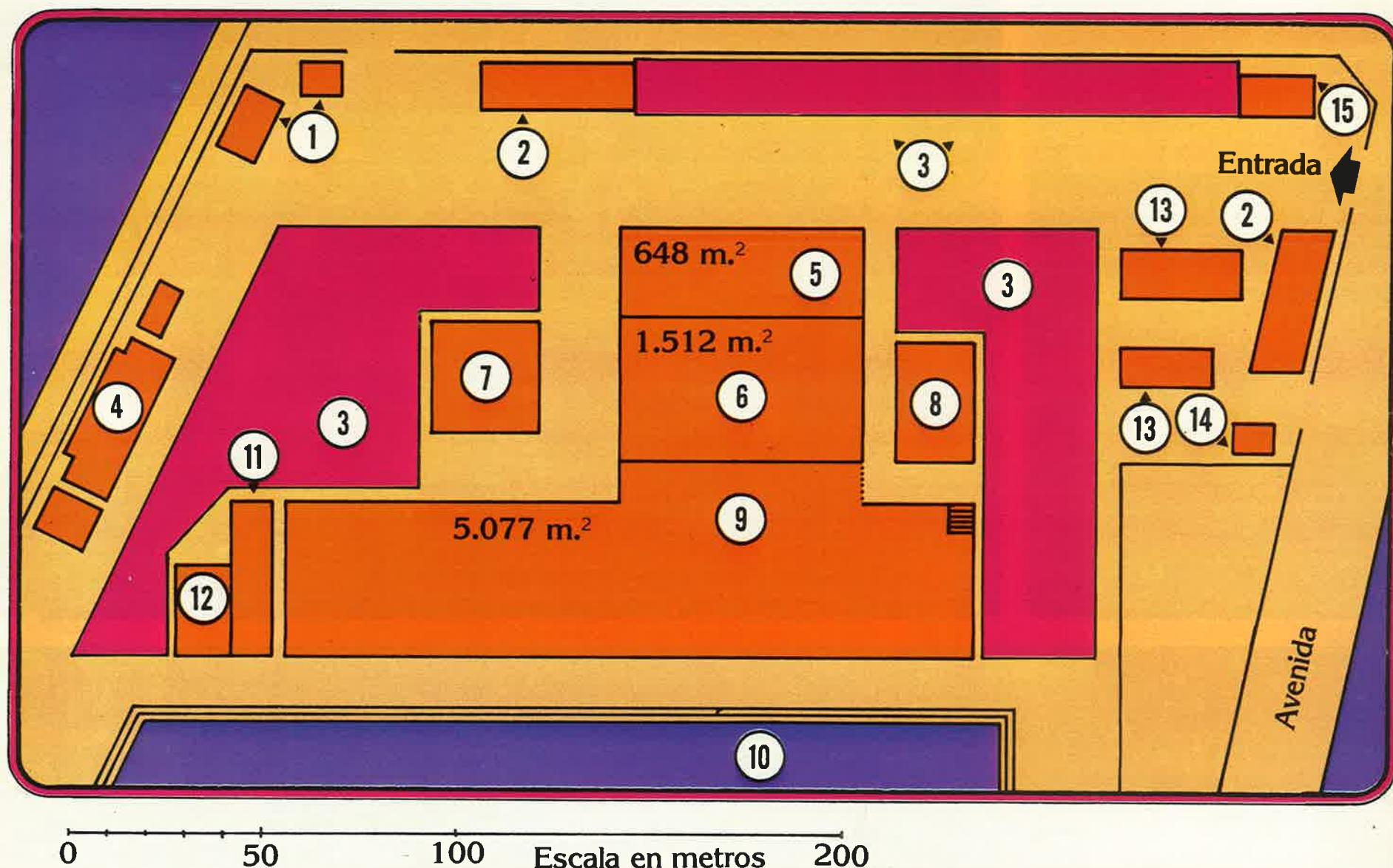
Lote de calamar fresco, ya subastado y adjudicado.

Sobre la primera caja, la campana del subastador (junto a estas líneas).





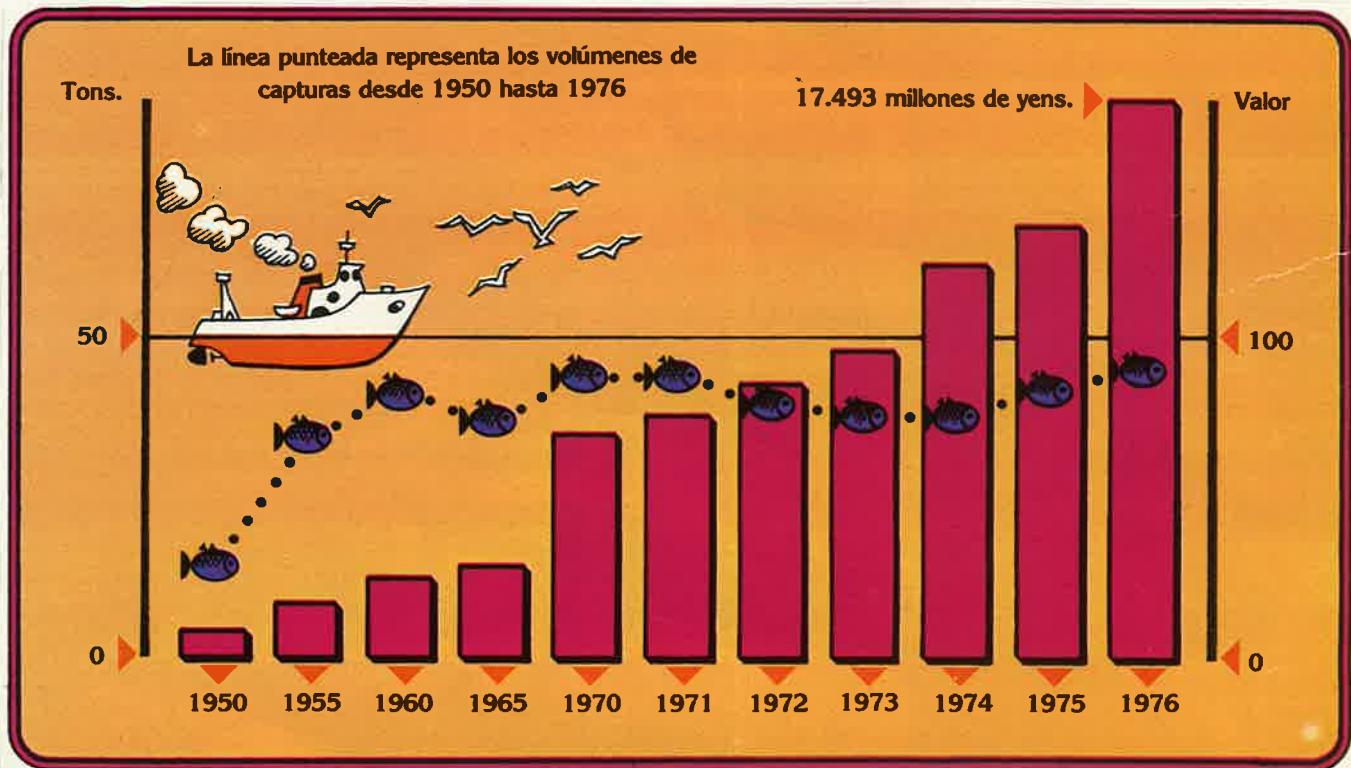
PLANO DEL MERCADO DE PESCA DE LA CIUDAD DE KAGOSHIMA

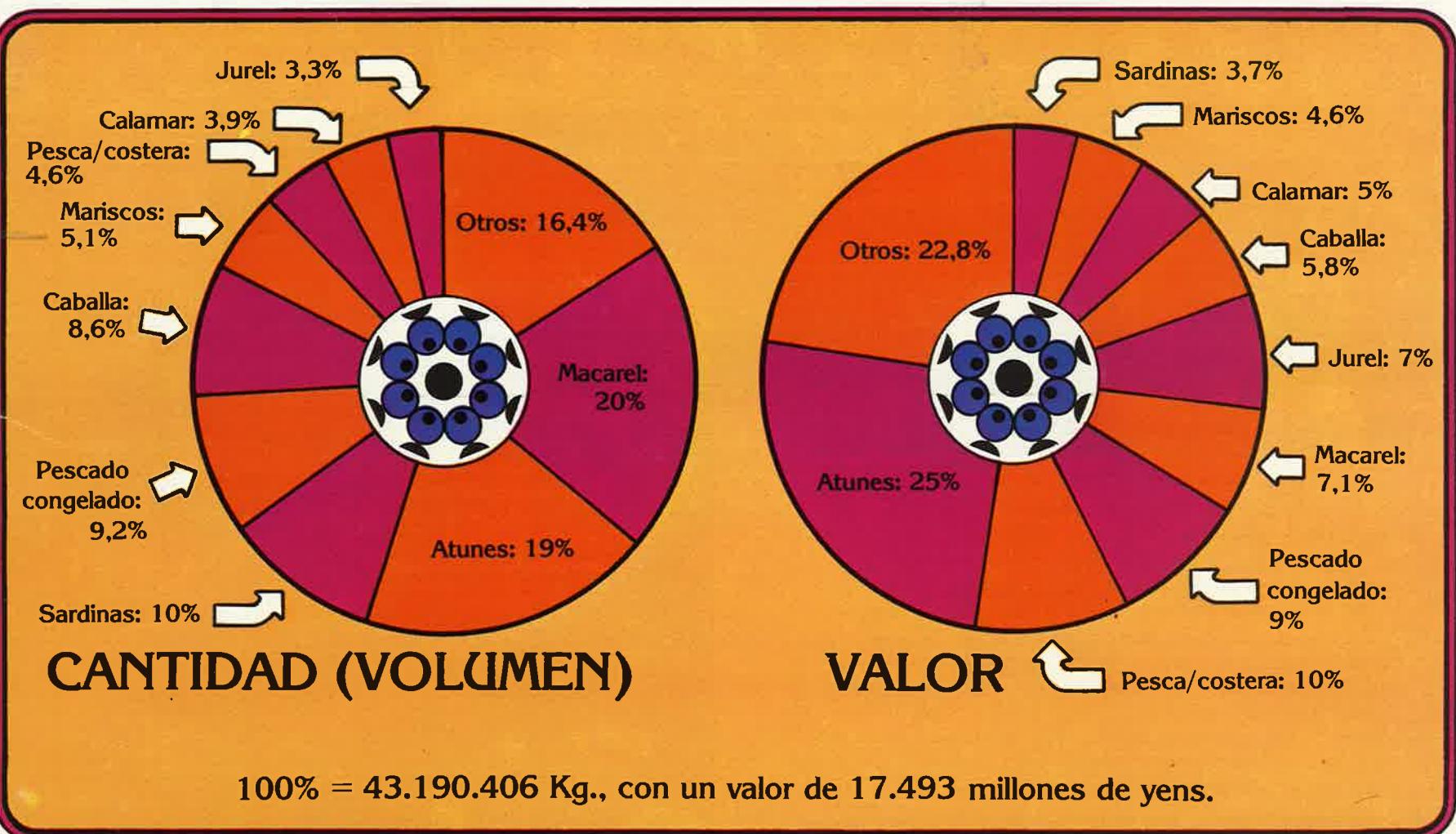


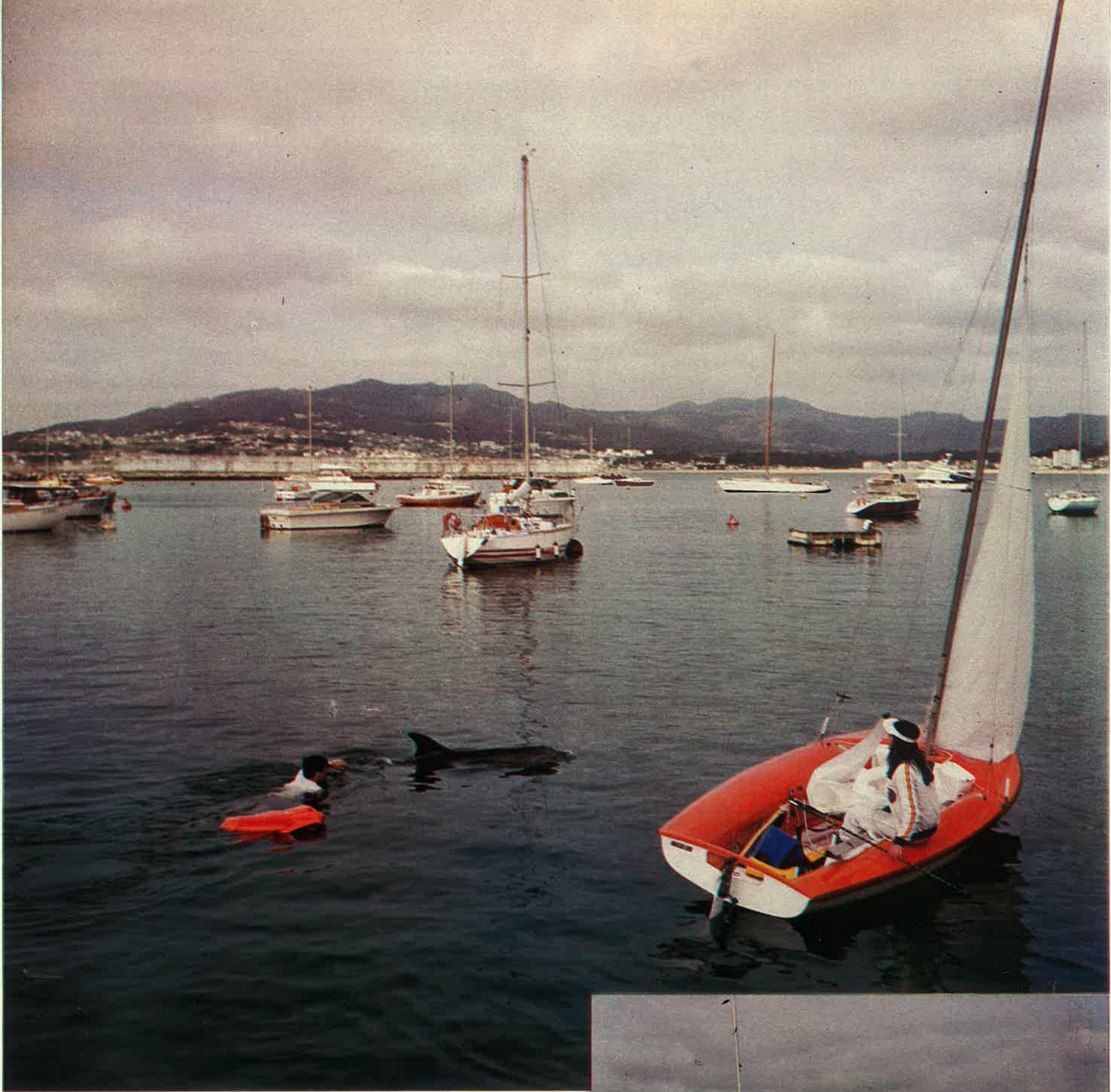
Área total: 26.185 m².
 Área construida: 9.469 m².
 Área de estacionamiento: 15.110 m².
 Área libre: 1.606 m².

- 1: Depósitos de basura.
- 2: Estacionamientos techados.
- 3: Estacionamientos.
- 4: Tratamiento de aguas.
- 5: Mercado de pesca procesada (empaquetada para supermercados, etcétera).
- 6: Mercado empaquetado para mercado productos congelados, procesados, semiprocesados y productos secos (supermercados).
- 7: Planta de hielo.
- 8: Oficinas de la Administración de los pescadores.
- 9: Área de Subasta. 9, 2.º piso: Oficinas de las tres únicas compañías que están autorizadas para operar.
- 10: Área y longitud de muelle de descarga.
- 11: Pequeña área de proceso.
- 12: Almacén de materiales de proceso.
- 13: Tiendas de avituallamiento para los barcos y para equipar al personal que labora en el mercado.
- 14: Departamento de bombeo.
- 15: Casetas de vigilancia.

JAPON: MERCADO DE PESCADO DE KAGOSHIMA



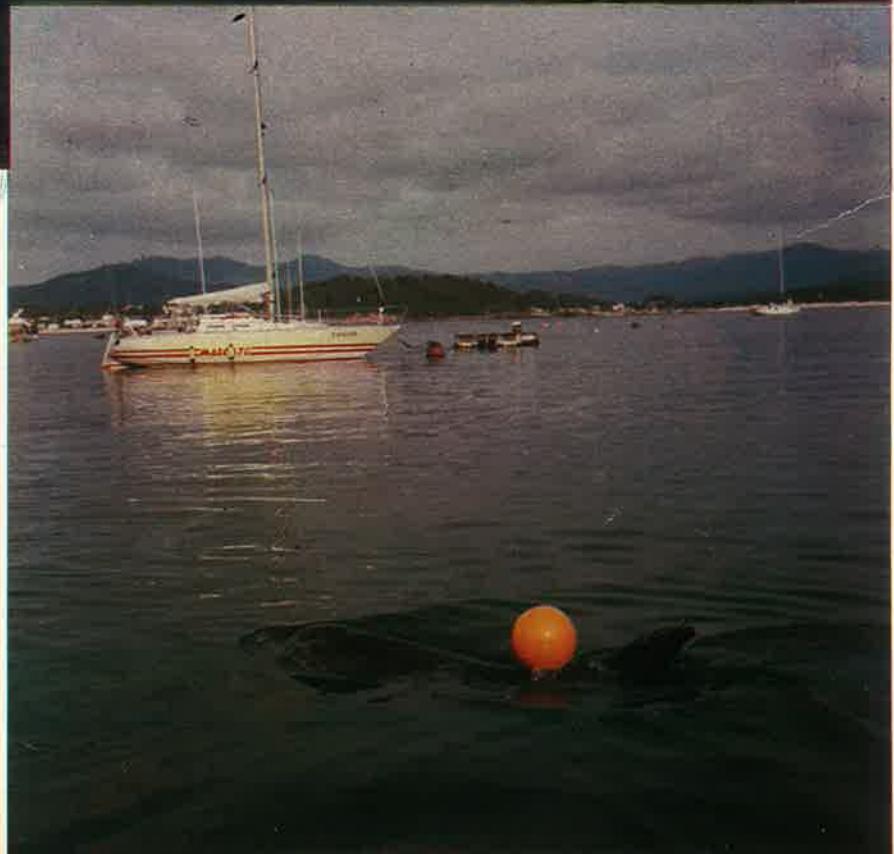




UN DELFIN LLAMADO "JULIA"

Apareció un día del mes de marzo, como un participante más, en la regata de "470" que se celebraba en la ría de Bayona (Pontevedra). Se llama "Julia" y es —y así lo viene demostrando— un claro ejemplar de esta especie de animales marinos que "parecen seres inteligentes". "Julia" deja que se agarren a su cola desde la embarcación y luego tira de ella; o bien permite que Javier Gándara o Miguel Rivero se bañen con él, y si alguno de ellos se hacen "el muerto", inmediatamente "Julia" lo empuja con su lomo hacia la orilla, y grita para que alguien acuda a socorrerlos. Y así "Julia", con estas y otras muchas cosas más, viene acaparando la atención de chicos y grandes en la ría de Bayona. Porque "Julia", aunque "vino" a la regata, le ha gustado el lugar y en él sigue.

TEXTO y FOTOS: MAGAR.



CRÓNICAS NACIONALES

(Viene de la pág. 17.)

Valencia

PREGUNTA AL GOBIERNO SOBRE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA DE LA PROVINCIA

VALENCIA (Corresponsal).—El diputado socialista Enrique Sapena Granell ha presentado a la Mesa del Congreso, para su formulación al Gobierno, una pregunta sobre las medidas que adoptará sobre diferentes e importantes temas relativos a la contaminación en la provincia de Valencia. De entre los aspectos que se cuestionan figuran los referentes a las playas, análisis marinos, protección de la mar y de la pesquería, exigencia de instalación de las correspondientes depuradoras, problemática de la contaminación en la Albufera de Valencia (cuya flora y fauna se hallan prácticamente extinguidas), etcétera. ■ ALBERT.

REPRESENTANTES DEL S.L.M.M., CON EL PRESIDENTE DE LA GENERALITAT

VALENCIA.—Una comisión del Sindicato Libre de la Marina Mercante ha sido recibida por el presidente de la Generalitat de Valencia, señor Albiñana, expresándole su preocupación porque en el proyecto de autonomía del puerto de Valencia no se tome en cuenta la posición de los trabajadores del mar.

PIRAGÜISTA DEL CLUB INSOMAR, A UNA REGATA INTERNACIONAL

VALENCIA.—La Federación Española de Piragüismo ha convocado a concentración al palista del Club de Piragüismo Insomar-Valencia, de Cullera, Vicente Romeo Mari, para representar a España en la regata internacional de Nottingham (Inglaterra), para su posible selección con vistas a su participación en el Campeonato del Mundo 1978 de Belgrado. ■ A.

PROSPECCIONES SUBMARINAS FRENTES AL CABO DE SAN ANTONIO

VALENCIA (Corresponsal).—El buque "Discoverer Seven Sea", de 8.825 toneladas, dotado de los más sofisticados medios técnicos para las prospecciones petrolíferas submarinas, se halla trabajando en aguas marinas, frente al cabo de San Antonio. Parece ser que se ha localizado un yacimiento petrolífero submarino en dicha zona, cuya concesión detenta la Empresa Nacional de Investigaciones y Explotaciones Petrolíferas, para cuyo fin tiene fletado el mencionado buque. Este avío puede realizar perforaciones de hasta 25.000 pies (7.620 metros de profundidad), posee pista de aterrizaje y despegue de helicópteros, así como grúas capaces de elevar hasta 60 toneladas.

Consultas realizadas en medios pesqueros de la zona acerca de la incidencia de este tipo de trabajos en relación con la pesca de arrastre, se detecta cierta inquietud, debido a que se tiene la experiencia de otras ocasiones en que, realizando prospecciones del mismo tipo, en aquellas en que no han surtido efecto o no son rentables se dejan clavados en tierra numerosos tubos de material que, al pasar inadvertidos para las embarcaciones que arrastran sus redes, producen un gran desastre y numerosos perjuicios económicos a los pescadores. ■ ALBERT.

CUARTA EDICIÓN DE "COMUNICACIONES MARÍTIMAS INTERNACIONALES DEL PUERTO DE VALENCIA"

VALENCIA (Corresponsal).—Recientemente, la Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Valencia ha lanzado la cuarta edición, que consta de 1.000



BARCO RUSO EN CADIZ

Durante unos días del pasado mes de mayo permaneció atracado en el puerto de Cádiz un barco ruso de pasaje, con turistas de diversas nacionalidades, que hizo escala en esta ciudad. (EUROPA PRESS.)

ejemplares, de una interesantísima publicación denominada "Comunicaciones marítimas internacionales del puerto de Valencia", dirigida por don José Belenguer Llaneras, presidente del Consejo Local de Usuarios del Transporte Marítimo de Valencia y del Club del Exportador Industrial Valenciano.

Está dividida la obra de la siguiente manera: Introducción; relación de puertos con los que Valencia tiene relación directa; sectorización de estos puertos por áreas geográficas, con periodicidad de salidas de buques; relación, por orden alfabético, de las líneas regulares de navegación que afectan al puerto de Valencia, con toda clase de detalles (consignatario en Valencia, puertos en que realiza escala, fechas de salida de buques, etcétera); conferencias de fletes que tienen relación con el puerto de Valencia, con relación de los puertos que sirven y líneas navieras que sirven a dichas conferencias de fletes; relación completa de consignatarios representantes de las líneas regulares que figuran en la obra.

Se piensa que, por sus características y por las prestaciones que ofrece, tendrá una favorabilísima acogida en el sector mercante y exportador. ■ ALBERT.

Sagunto

EL BUQUE "HYDRA GLAMOUR" ESTUVO ABANDONADO EN EL PUERTO

VALENCIA (Corresponsal).—Un nuevo caso de buque abandonado se ha producido, esta vez en el puerto de Sagunto (Valencia), el cual ha permanecido hasta el día 9 de mayo atracado al pantalán de la compañía Sierra Menera. Dicho buque, con tripulación de griegos, hindúes, pakistaníes y de Bangla Desh, es el "Hydra Glamour", y estaba embargado por unos astilleros portugueses, así como por deudas a los agentes de la Naviera en Valencia, Roméu y Cía., y un provisionista de buques, ascendiendo las deudas a diez millones de pesetas. Por otra parte, la tripulación no había recibido salarios desde antes de Navidades. Llegó el momento en que la tripulación se hallaba sin víveres y el barco se encontraba en deplorables condiciones, invadido por ratas y cucarachas y con el material de precisión (radar, giroscópica, etcétera) averiado, así como el bote salvavidas.

El problema no solamente afectó a la tripulación, sino a los propios trabajadores de Sierra Menera, ya que dicho buque ocupaba un espacio vital en el muelle, por lo que tres buques más se vieron obligados a fondear en espera de atraque, con lo que se llegó a temer por la forzosa inactividad de los trabajadores de Sierra Menera.

Afortunadamente, como hemos dicho, el problema quedó solucionado y pudo zarpar el buque, con lo que prosiguió la normal actividad en el pantalán.

COLISIÓN

Según nos informa la tripulación del buque "Puerto de Pajares", perteneciente a la Naviera Hispania, radicada en Valencia, dicho buque perdió el gobierno por avería mecánica en aguas del Estrecho, a la altura de Tarifa; el pasado día 12 de mayo, a primeras horas de la mañana, colisionó con el buque denominado "Neda", de bandera griega, al que se le calculan unas

10.000 toneladas de registro. La colisión se produjo contra la mura de estribor.

Por ser de menos envergadura el "Puerto de Pajares", con sólo 617 toneladas de registro, se abrió una vía de agua en este último, hundiéndose de popa. La tripulación se puso a salvo inmediatamente, contando con la ayuda de la tripulación del "Neda", que les prestó toda clase de asistencia, embarcando en un remolcador que les condujo a Algeciras, en donde recibieron la asistencia necesaria por parte del consignatario de la compañía. Como queda dicho, la tripulación, compuesta de siete hombres, no ha sufrido ningún daño, emprendiendo seguidamente viaje a sus domicilios en Bilbao, Melilla, Coruña, Valencia y Villajoyosa.

El buque, que era remolcado hacia Tarifa, se hundió definitivamente en la bahía, antes de entrar a puerto. ■ ALBERT.

Gandía

POLEMICA EN TORNO A LOS DESGUACES DEL GRAO

VALENCIA (Corresponsal).—A raíz de la postura de huelga manifestada por los trabajadores de la empresa Demoliciones Navales de Gandía, exigiendo mayores salarios por tratarse de trabajos insalubres y peligrosos (noticia de que se hizo eco la prensa provincial el día 19 de mayo), el concejal del Ayuntamiento de Gandía, Salvador Borrás, lanza, por medio del diario "Las Provincias" (25-V-78), una fuerte andanada contra dicha empresa con el título "Debe exigirse la clausura del desguace".

Vuelve el señor Borrás sobre un tema que tuvo amplia repercusión provincial y local durante el año 1976, calificando el desguace de "peligroso, contaminante e ilegal", haciendo una memoria de las incidencias y fases por las que pasó la controversia entre el Ayuntamiento, en la que participaron numerosas entidades y particulares. Aprovecha la oportunidad de que, como hemos comentado anteriormente, los propios trabajadores califiquen ahora su trabajo de insalubre y peligroso, para justificar, aún más si cabe, el carácter contaminante de dicha actividad.

LOS PESCADORES, CONTRA EL DESGUACE

Preocupados por la incidencia de esta industria en el mismo puerto de Gandía, nos ponemos al habla con el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, don José Reynau Bolo, el cual, con carácter de exclusiva para HOJA DEL MAR, nos hace las siguientes manifestaciones:

—Desde un primer momento, la Cofradía, en representación de todos los pescadores de Gandía, estuvo en contra de los desguaces que vierten al puerto de Gandía el agua contaminada con residuos de los tanques y las sentinas. Antes, las aguas del puerto eran claras y limpias. Con la llegada de esta industria tuvieron que desaparecer los viveros de moluscos, el muelle esté infectado de ratas, procedentes de los barcos que se desguazan, ratas que destrozan las redes, y cuando se lava el pescado con agua de la bocana, a veces se queda inservible. Los pescadores agotaron sus recursos para protestar. Ahora esperan que, por fin, se ponga remedio a este estado de cosas: por el momento, la pesca sigue afectada. ■ ALBERT.



Cartagena

TURNO DE VACACIONES PARA PENSIONISTAS

CARTAGENA (Corresponsal).—Del 16 al 30 del pasado mes de abril se celebró en San Pedro del Pinatar un turno de vacaciones para pensionistas, organizado por el Instituto Social de la Marina.

En la fotografía, los asistentes al mismo, procedentes de todas las zonas marítimas españolas, los cuales, además de tan merecidos días de descanso, aprovecharon el turno para visitar turísticamente la región y organizar actividades para su enriquecimiento cultural. ■

Sevilla: Alfonso Moreno, presidente de la J. O. P.

"LOS SEVILLANOS HAN VUELTO LA ESPALDA AL PUERTO"

SEVILLA.—El presidente de la Junta de Obras del Puerto, don Alfonso Moreno Blázquez, y el director, don Eugenio Alonso, reunieron a los medios informativos sevillanos para darles cuenta de las últimas noticias sobre el puerto de Sevilla, ya que, según palabras dichas en la visita, "se habla mucho del puerto de Algeciras y de Cádiz y, sin embargo, se olvida al nuestro".

En primer lugar se recorrieron varias dársenas, y más tarde, en un autocar, la dársena del Centenario y varias operaciones de carga y descarga que se estaban realizando.

En la visita a las dársenas se explicó la inusitada animación del puerto sevillano, ya que, según el Boletín, estaban fondeados unos 21 barcos cuando la media son de cuatro a seis. El puerto, por esta razón, trabajaba en un 80 por 100 de rendimiento.

PECULIARIDAD

De todas formas, el puerto de Sevilla tiene otros problemas que son completamente distintos a otros puertos españoles, al ser una vía fluvial.

Ha de ocuparse no sólo del mantenimiento del puerto en sí, sino también de los 80 kilómetros que lo separan hasta el mar. Esto supone un gasto enorme, y, según lo dicho en la reunión, si no fuera por esta razón el puerto se podría autofinanciar y sin problemas.

DE ESPALDAS

El presidente de la Junta del Puerto comentó que "los sevillanos habían vuelto la espalda a la primera industria de su ciudad".

—Por qué ha sucedido esto?

—No lo sabemos, puede ser que se deba a un total desconocimiento de la labor que hacemos en el puerto y, además, porque no se le concede la importancia debida, y es a ciencia cierta la primera industria sevillana.

—Cuáles son los planes más inmediatos que tiene el puerto?

—Tenemos en proyecto la petición de una zona franca que significaría grandes ventajas, no sólo en cuanto a transporte de productos derivados del campo, sino también para otras industrias subsidiarias.

—Qué presupuesto tiene anualmente el puerto sevillano?

—En estos momentos es más de cuatrocientos millones de pesetas. Por el momento, el puerto se autofinancia por ingresos y tarifas portuarias, pero, aunque posee una rentabilidad pequeña, tiene un amplio margen de posibilidades.

—Cuáles son las obras que en este momento se están realizando?

—En estos momentos se realizan obras en el borde del río Bonanza, que eliminarán riesgos para la navegación de buques de gran calado.

—Necesita otras obras de acondicionamiento?

—Como necesitar, lo que más le urge es terminar la dársena del Centenario, y esto supone unos doscientos millones de pesetas.

—¿A cuántas personas da trabajo el puerto sevillano?

—En estos momentos da trabajo a unas ochocientas familias, y dentro de poco va a haber una ampliación de plantilla en la Junta de Obras del puerto.

A pesar de que el presidente de la Junta quería exponer un poco optimistamente el panorama del puerto, la cosa no tiene tan fácil solución, pues se necesita dinero para terminar los dragados y el Ministerio de Obras Públicas sólo financia la tercera parte de lo que se necesita para realizar estas reformas, que son unos 100 millones de pesetas. Por otra parte, se viene recibiendo el mismo dinero desde hace cuatro años, y, teniendo en cuenta la subida de precios, con el mismo dinero ya no se puede dragar la cantidad igual de terreno que en 1974. ■

Algeciras

PUERTO PREFERIDO DE LOS MERCANTES RUSOS

SEVILLA.—El corresponsal de "Informativo Andaluz", de la SER, en el Campo de Gibraltar comentaba que, aunque el tema del posible establecimiento de una base soviética en el puerto de Algeciras para mercantes soviéticos parece que duerme definitivamente el sueño de los justos, y que nadie sabe nada al respecto, porque, por otra parte, los pronunciamientos no han sido claros, la verdad es que durante los dos últimos meses más de 200 barcos rusos han entrado en aquella bahía y han reposado en la Isla Verde. Concretamente, y sin ir más lejos, el jueves había cuatro barcos soviéticos en bahía. Claro está que las tripulaciones no bajan a tierra, porque la estancia de dichos buques se limita a repostar combustible y a hacerse rápidamente de nuevo a la mar. Pero hay una cosa que no puede ignorarse, y es que los soviéticos siguen interesándose por el puerto de Algeciras, que ellos consideran el mejor situado en el Mediterráneo para realizar estas operaciones. La llegada constante de buques de esta nacionalidad así lo pregonan. Por otra parte, según las cifras estadísticas de los cuatro primeros meses del año, el puerto algecireño continúa siendo el primero del área del Mediterráneo en tráfico de pasajeros. ■

AUMENTO EL TRAFICO DEL PUERTO GADITANO EN MAS DEL 27 POR 100

Más noticias positivas acerca del puerto de Cádiz. Ha sido hecha pública la Memoria correspondiente al año 1977, según la cual el tráfico total marítimo del puerto ha ascendido a 1.316.516 toneladas, lo que representa un aumento del 27,7 por 100 sobre las cifras logradas en el año anterior, muy superior a la media nacional, que fue del 3,8 por 100, según informa nuestro corresponsal.

PRINCIPALES INCREMENTOS

El tráfico de contenedores ha experimentado extraordinarios aumentos, hasta el punto de alcanzar un 97,4 por 100 en cuanto al número de ellos y un 97,1 en lo que respecta al tonelaje de todos.

Se registraron también incrementos en los capítulos de mercancías (30,5 por 100) y avituallamientos (23,2), habiendo sido similar al del año pasado el movimiento de pasajeros.

El de pesca evidencia otra vez la crisis por la que atraviesa este sector a nivel local, porque, aunque el valor en primera venta experimentó un aumento, el volumen descendió en un 14,3 por 100.

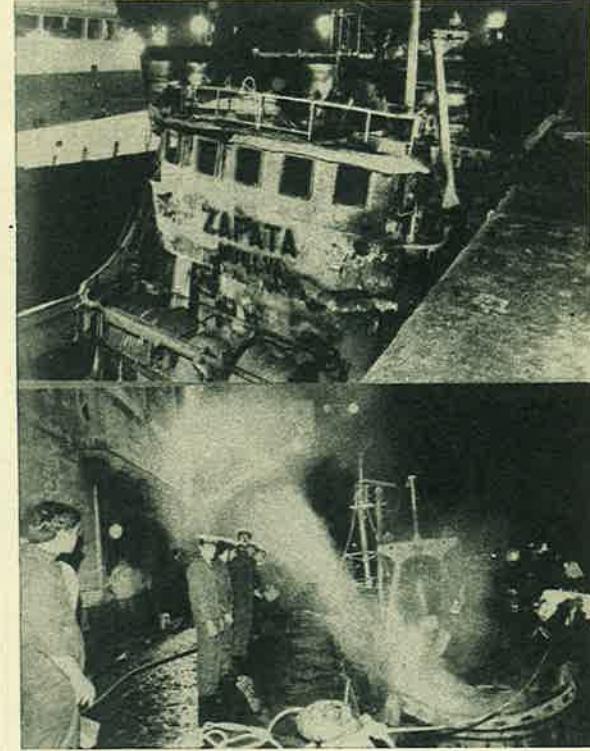
RAZONES DEL AUMENTO

En la antedicha Memoria se pone de relieve que el aumento de la actividad portuaria en la capital gaditana se ha debido principalmente a la puesta en servicio provisional de las obras en curso de la parte de la explanada ganada al mar con las obras de prolongación del muelle de Alfonso XIII y su acondicionamiento con unas tres superficies de maniobras y almacenamiento de contenedores, y que hubo que habilitar para poder hacer frente a la demora que imponía el notable aumento del tráfico.

INVERSIONES

En relación con la inversión hecha por la Junta del Puerto con fondos propios, cabe decir que se ha repartido entre la terminación de las obras civiles de la prolongación del repetido muelle de Alfonso XIII y su acondicionamiento y la adquisición del utilaje necesario para la renovación del mismo en su segunda fase, por la construcción de seis grúas portuarias de seis toneladas y una de treinta.

Realmente, el puerto de Cádiz va camino de convertirse en el puerto transoceánico de Europa. En tal sentido daría un gran paso si el Gobierno, después de la visita del ministro de Obras Públicas, satisface en la medida deseable la necesidad que tiene de más amplias y mejores instalaciones. (De "ABC"). ■



INCENDIO EN EL "ZAPATA"

CADIZ.—El pesquero "Zapata" sufrió un importante incendio cuando navegaba a unas diez millas de la costa. Toda la tripulación pudo ponerse a salvo y fue recogida en alta mar por un carguero turco. En las fotografías, de Europa Press, el "Zapata" poco después de su arribada al puerto gaditano, aún con el incendio a bordo sin extinguir. ■

PROYECTO DE MUSEO MARITIMO

CADIZ.—Un Museo Marítimo quieren abrir los Amigos de los Museos de Marina en Cádiz, coincidiendo con la celebración de la Feria del Mar, programada para los días 1 al 15 del próximo mes de julio.

En el museo se expondrán recuerdos del mar, distintos modelos de barcos a escala, elementos marítimos como fícheros, relojes, campanas, anclas, etcétera, y otros objetos.

De acuerdo con el proyecto inicial, el museo se instalaría en el Baluarte de la Candelaria, antigua fortaleza militar del siglo XVIII. ■

SE HARÁ LLEGAR UN MENSAJE A LOS TRIPULANTES DE "LAS PALOMAS"

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Los familiares de los ocho pescadores del "Las Palomas", pesquero secuestrado hace más de un mes por el Polisario, les van a hacer llegar un mensaje, a través de la Cruz Roja Internacional.

El envío se está canalizando a través de la Cruz Roja Española y del Instituto Social de la Marina y por mediación de la Cruz Roja Internacional, en la seguridad de que por este mismo conducto los secuestrados recibirán respuesta que les tranquilice.

Los pescadores —ocho canarios y un mauritano— se encuentran en el campamento del Frente Polisario de Tinduf.

INTENSAS GESTIONES ANTE PAISES NORTEAMERICANOS

MADRID.—El Gobierno español, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores, está realizando intensas gestiones ante los Gobiernos de Marruecos, Mauritania y Argelia para recabar información sobre el paradero efectivo de los pescadores canarios de la tripulación del buque "Las Palomas", apresados frente a las costas saharauis, según se ha informado en fuentes competentes.

En principio, parece confirmado que los autores del secuestro han sido elementos del Frente Polisario, aun cuando este dato ha tardado casi un mes en conocerse, lo cual ha causado extrañeza. En algunos medios bien informados se indica que el comando polisario que realizó el atentado ha tenido problemas de entendimiento con el Gobierno argelino, máximo punto de apoyo a la hora de buscar cobertura.

Por otro lado, las mismas gestiones han sido realizadas ante una serie de organismos internacionales, como la Cruz Roja, Naciones Unidas y Alto Comisariado de las Naciones Unidas, para Refugiados. Se intenta la mediación de tales organismos en la futura operación de rescate de los pescadores españoles.

En cuanto a la afirmación de un autodenominado ministro de la República Popular Saharaui de que la liberación de los pescadores dependía de que España planteara en las Naciones Unidas, de nuevo, el caso del Sahara Occidental, círculos de la Administración señalan que la exigencia rebasa las competencias del Estado español. ■

EL POLISARIO "JUZGARA" POR ROBO Y BANDIDAJE A LA TRIPULACION

CAMPAMENTO DE TINDUF (Argelia).—Ocho pescadores españoles están en poder del Frente Polisario desde el pasado 21 de abril, según declaró a la prensa en este campamento Mohamed Lamin, primer ministro de la República Árabe Saharaui.

"Los pescadores —añadió Lamin— gozan de buena salud y disfrutan de la legendaria hospitalidad del pueblo saharaui", pero como fueron capturados "en aguas territoriales del Sahara Occidental", se les considera como "autores de actos de robo y bandidaje", por lo que oportunamente "serán juzgados".

Lamin añadió que el Frente Polisario ha comenzado a "minar ciertas aguas territoriales del Sahara Occidental", por lo que "quienes se aventuren a faenar en ellas se exponen, no solamente a prisión, sino también a la muerte". ■

Las Palmas MARRUECOS SUSTITUYE MARINEROS ESPAÑOLES POR COREANOS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Los armadores de la flota pesquera de Marruecos están expulsando a las tripulaciones españolas y sustituyéndolas por marineros coreanos, según ha denunciado el diario "El Eco de Canarias".

Hasta hoy han sido despedidos 27 marineros españoles, tripulantes de los pesqueros "Smara", "Massira" y "Abdesalam".

Las órdenes de expulsión, añade "El Eco de Canarias", fueron comunicadas verbalmente por el representante del armador, una vez que los buques atraconaron en el puerto de Las Palmas.

En medios portuarios grancanarios se señala que no se trata de "marroquizar" los barcos españoles incluyendo en su flota marineros marroquíes, tal como establece el acuerdo pesquero entre los dos países, sino que ocurre todo lo contrario, es decir, el despido de españoles para sustituirlos por coreanos.

Los despídos habidos hasta el momento han sido denunciados a la Magistratura del Trabajo y se está pendiente de que se celebre el juicio. ■

Lanzarote BUQUES RUSOS ARREBATAN LA SARDINA A PESQUEROS CANARIOS

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Dos grandes buques congeladores rusos están realizando masivas capturas de sardinas en aguas saharinas administradas por Marruecos, informaron un grupo de armadores que se consideran afectados por la presencia en estas aguas de los rusos.

Según los pesqueros de la localidad, se han dado varios casos de que unidades canarias, tras haber descubierto bandos de sardinas, se han encontrado al ir a tender las redes que los citados barcos, muy superiores en técnica a los españoles, ya las habían pescado por el sistema de arrastre.

Un grupo de los armadores afectados por la presencia de los rusos en estas aguas están haciendo gestiones para entrevistarse con las autoridades pertinentes e intentar buscar una solución al problema. ■

"EUROFISH '79" SE CELEBRARA EN COPENHAGUE

LONDRES.—Solihull, Inglaterra, mayo: Industrial and Trade Fairs International Limited, organizadores de gran éxito de la Feria Internacional de la Pesca en Halifax, Canadá, el año pasado, anuncian que la próxima exposición de esta industria se celebrará en el "Bella Centre", Copenhague, Dinamarca, del 26 de junio al 1 de julio 1979.

Eurofish '79 se beneficiará de las soberbias conveniencias del "Bella Centre", uno de los centros europeos de exhibición más modernos, y contará con el pleno apoyo del Ministerio de la Pesca danés, la Danish Fishery Organisation, la Danish Ocean Fisher's Organisation y las autoridades del puerto de Copenhague. Su patrocinador será la revista "World Fishing" (pesca mundial).

La situación geográfica de este centro y las excelentes comunicaciones de que dispone garantizan una gran afluencia de los países del Mercado Común y otros. Copenhague ofrece maravillosas facilidades de acomodación en hoteles y atracciones entretenimientos.

La revista "World Fishing" prepara una conferencia internacional que se celebrará durante la exposición.

Eurofish '79 será la más avanzada de la serie de ferias internacionales bienales de la industria de la pesca. La última, en Halifax, atrajo a más de 5.000 visitantes de 41 países diferentes y presentó 187 exhibidores de catorce países distintos.



FELIZ REGRESO con las bodegas llenas

radares
radiogoniómetros
sondas sonar
navegación por satélite

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

Claudio Coello, 50, Madrid-1 Teléf.: 2257483 Telex: 22884 MOCUR-E

O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles.

FURUNO®
SU SEXTO SENTIDO

1.609

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

EL "LEREZ", OTRO PESQUERO ESPAÑOL AMETRALLADO FRENTE A LAS COSTAS DEL SAHARA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Una nueva agresión a un pesquero español se ha producido en las aguas del antiguo Sahara en la madrugada del pasado día 16 de mayo. El blanco de este ataque ha sido el buque arrastrero "Lerez", propiedad de la firma Pescanova, tercera unidad que en el transcurso de pocos meses es atacada en la misma zona donde ya lo fueron los pesqueros "Pinzales" y "Saa" con anterioridad. Este lugar está localizado a la altura de Punta Leven, al Norte de Villa Cisneros. Afortunadamente, en esta ocasión los 12 tripulantes del "Lerez" resultaron ileos casi milagrosamente, y no hubo que lamentar ningún secuestro como ocurriera con el "Saa", de donde se llevaron tres hombres como se recordará, por elementos del Frente Polisario, que posteriormente pusieron en libertad.

EL PRIMER IMPACTO PASO A UN METRO DEL SEGUNDO PATRÓN

En el momento de producirse la agresión, el "Lerez" se encontraba a unas ocho millas de Punta Leven, navegando a unas tres millas, ya que iba arrastrando el arte. En el puente iba el segundo patrón, don Antonio Márquez González, con más de cincuenta años en la mar y natural de Lanzarote, que había relevado al primer patrón y técnico de pesca, don José Santos Franco, que hacia una hora que se había ido a acostar. En la sala de máquinas estaba de guardia el engrasador José Suárez Castellano, y en la cubierta corrida de popa, la mayoría de los marineros, al frente del contramaestre, preparando un arte. Sólo estaban durmiendo el primer mecánico, el cocinero y el primer patrón. El reloj marcaba en aquel momento la una hora y diez minutos de la madrugada del día 16 de mayo. Don Antonio Márquez en el puente observaba el radar y le extrañó la aparición en la pantalla de algo extraño:

—En principio pensaba —nos dice— que eran unas inclemencias climatológicas. Como estaba extrañado, abrió la puerta del puente por el lado de estribor para mirar e instantes después de cerrarla sonó el primer impacto, producido por un mortero que atravesó mi camarote y el del engrasador José Suárez, traspasando tres mamparas, pasando sólo a un metro y cayendo delante de mí la espoleta.

Como es lógico, a este primer impacto los tres compañeros que estaban durmiendo se levantaron de inmediato. Entre ellos, el primer patrón, don José Santos, un gallego con mucho coraje y valentía, el cual, agachado en el puente donde tenía su camarote, pero por el lado de babor y junto con el segundo patrón, trataba de poner orden entre la tripulación con el fin de salir de la situación. Pero no era fácil, porque la metralla llovía sobre el barco. Unas veces desde el lado de estribor y otras por babor, con lanzamientos de bazooka y ametralladora. En el camarote del segundo patrón y por el impacto se había producido un corto circuito que dejó de inmediato sin luz, originándose también un incendio.

—Un segundo mortero —nos dice ahora el patrón— arrancó de cuajo la puerta del puente por el lado de estribor. Había que luchar y salir de dicha situación. Por una parte, apagando el fuego que se había declarado junto al puente

utilizando un extintor y unos cubos de agua. Esto, afortunadamente, lo conseguimos. Luego, agachado y como pude, daba gritos y órdenes para que la tripulación me oyera. Deseaba, por una parte, que se soltara de inmediato el arte de pesca que íbamos arrastrando con el fin de dar avante a toda máquina y escapar de un posible abordaje y secuestro, ya que había la total seguridad de que éramos atacados por elementos similares a los que actuaron sobre el "Saa".

LOS MARINEROS TRABAJABAN EN LA CUBIERTA

Mientras tanto, la metralla caía sobre el "Lerez". Numerosos impactos en todo el casco y superestructura atestiguaban los hechos. Varios cristales del puente habían saltado por los aires y el milagro se había producido porque los 12 hombres estaban ileos. Instantes después de abandonar su camarote el primero de máquinas, Claudio Betancor, estaba durmiendo, un mortero atravesó su camarote, situado por la banda de babor en la cubierta baja, escapando de una muerte segura, como también le pasó al engrasador José Suárez, que hacía sólo cinco minutos que dejó el puente donde dormía para bajar a la sala de máquinas. Pero veamos qué había pasado en la cubierta por la parte de popa, donde iban trabajando la mayoría de los marineros al frente del contramaestre Santiago de Ganzo Expósito, que nos da ahora su versión de los hechos:



El delegado del ISM en Las Palmas, la asistente social del mismo organismo y el presidente de Pescanova dialogan con el patrón de pesca.



El "Lerez" y su tripulación, en el puerto de La Luz. (Reportaje gráfico por JUAN ANTONIO DE JUAN.)

—Al oír el primer impacto ordené a los marineros que corrieran hacia los alojamientos para protegerse. Yo me quedé en un principio escondido bajo el pescante, pero comprendí que se estaba produciendo un ataque similar al "Saa". Uno ya va sobre aviso y cuando trabaja en esta zona por la noche en cualquier momento se lo espera. Observé cómo desde un bote en el agua tres hombres hacían fuego sobre nosotros pasando por la proa de estribor a babor. Intentaban abordarnos. Como pude, me arrastré por la cubierta hasta los alojamientos, y como había observado fuego en el puente, les dije a los compañeros que se pusieran los salvavidas, e incluso se llegó a soltar una balsa por si había que abandonar el barco. Era preferible que nos cogieran sanos a tener que morir abrasados por el fuego, de haberse extendido éste por el barco. Entre el silbido de las balas y sus impactos oí las voces del segundo patrón, que nos decía que soltáramos de inmediato los dos frenos de la maquinilla con el fin de que el arte se perdiera definitivamente y pudiera dar avante el barco. Así lo hicimos y fue algo milagroso para nosotros.

Hay que resaltar que desde que el "Lerez" recibió el primer impacto de morterozo el barco se quedó de inmediato apagado, sin ninguna luz. Esto fue providencial, ya que el blanco para los atacantes no estaba tan claro. Pero a partir de ese momento también en la sala de máquinas había otro hombre que actuaba con una serenidad y sangre fría admirable. Era el engrasador José Suárez, quien nos dice:

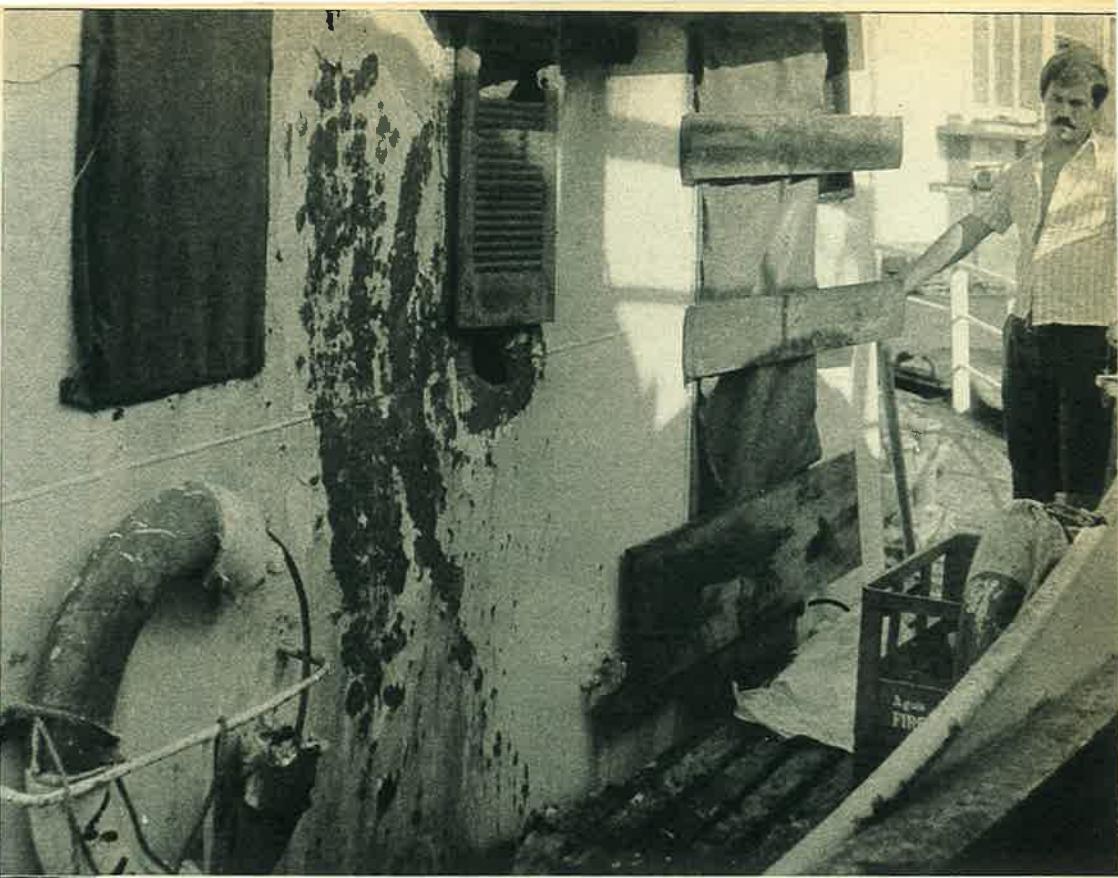
—Al quedarse sin luz la sala de máquinas traté por todos los medios que los dos motores no se estropearan. Presentí que algo extraño nos ocurría. Paré la



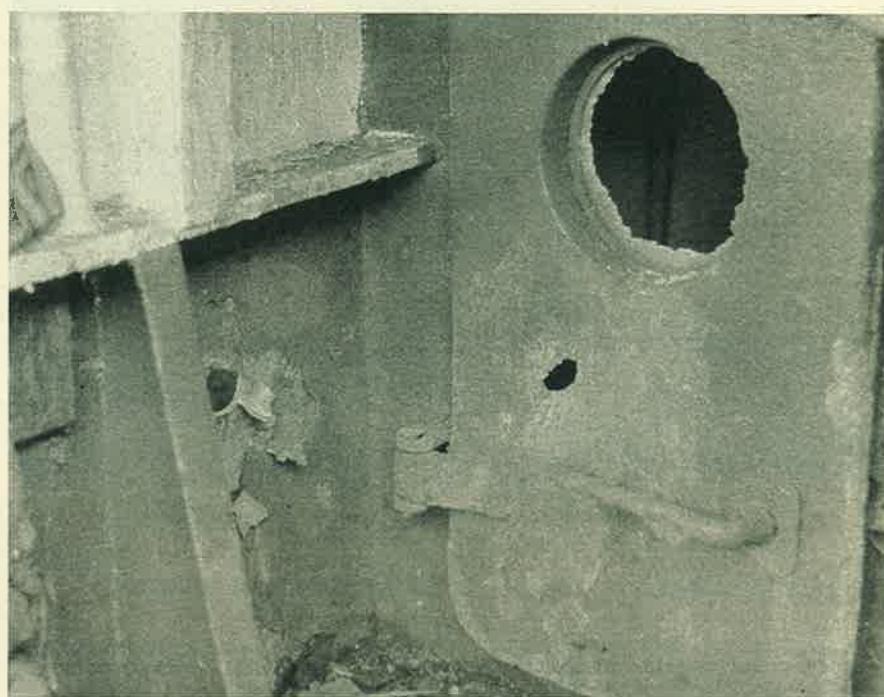
El patrón de pesca don José Santos Franco.

marcha, pero con el ruido de la máquina no me llegaban las voces que salían desde el puente. El segundo patrón me ha dicho que él bajó y me daba voces para dar avante, pero no le oía. Pero casi al mismo momento y por medio del telégrafo pude captar que el patrón desde el puente me ordenaba que diera avante a toda máquina. Así lo hice. Esto creo que fue providencial, según me cuentan los compañeros, ya que al arrancar la hélice de nuevo, con el agujero que hizo separó la lancha de los asaltantes del barco, ya que estaban a punto de abordarnos.

Como es lógico, tres factores hicieron posible que el "Lerez" escapara del ataque: la falta de alumbrado, el soltar el



Los impactos de bala en el pesquero fueron numerosos y hablan por sí solos.



arte que iban arrastrando y ese agujero que hizo la hélice en el momento de la arrancada. A ello deben estos 12 hombres el no haber sido secuestrados.

Mientras tanto, en el puente, el segundo patrón, antes de despedirnos momentos después de su arribo al puerto de La Luz y Las Palmas, donde tiene su base de operaciones el "Lerez", nos diría:

—Creo que todo ha sido un milagro. Mire esta imagen de la Virgen que está en mi camarote en un almanaque. Con el incendio sólo se quemó el papel que rodea a la imagen, quedando ésta intacta.

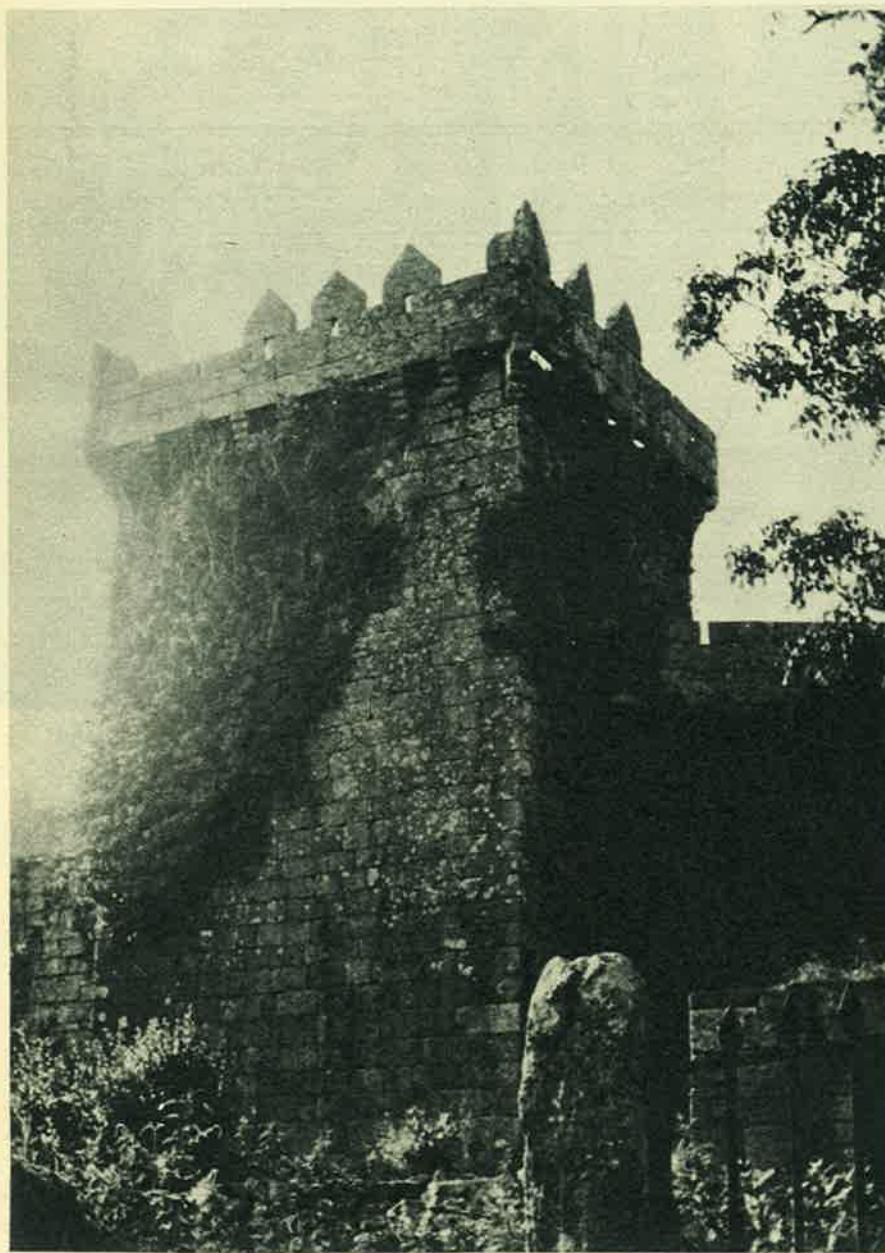
Y, en efecto, así era, cosa que comprobamos. También allí estaban los restos del incendio, entre ellos cuatro trajes de vestir de este lanzaroteño y otros objetos personales. Había sido todo un milagro. El "Lerez" es un barco pesquero de arrastre por popa que fue construido en los astilleros de Hijos de J. Barreras, en Vigo, por encargo de la firma Pescanova. En la actualidad se dedica a la captura del cefalópodo, trabajando para el buque factoría "Pontevedra", estando en actividad desde 1963. Tiene un registro bruto de 209 toneladas, siendo su casco de hierro. Es de idénticas características al "Saa" y otros tres barcos más que en un principio formaron la primera flotilla

con que contó el recordado buque factoría "Galicia", también de Pescanova.

UNOS TRES MILLONES DE PERDIDAS

Se estima que las pérdidas ocasionadas al "Lerez" por este ataque de que ha sido objeto se elevan a unos tres millones de pesetas. En primer lugar, hay que tener en cuenta que el arte de pesca que se dejó atrás, con las dos puertas y el correspondiente cable vale un millón doscientas mil pesetas, aproximadamente. A ello hay que añadirle los daños ocasionados al barco en su casco, superestructura, puente y alojamientos interiores, que pasan del millón de pesetas.

Y mientras tanto, la inquietud y preocupación entre los pescadores que trabajan en el banco canario-sahariano por la falta de seguridad y protección. Un grave problema que no tiene visos de resolución y que puede llevar a una situación impensable. Como muestra ahí está la angustia de esas ocho familias canarias que esperan una noticia sobre el paradero de los nueve tripulantes del pesquero "Las Palomas", que fue encontrado sin dotación el pasado 20 de abril al Sur de Villa Cisneros. ■ JUAN F. FONTE.



Castillo de Vimianzo, edificio medieval en restauración.

Castillos gallegos

La política de los Reyes Católicos, prohibiendo construir fortalezas y mandando destruir otras que entonces existían, así como el levantamiento de los Hernandinos en el siglo XV, dieron al traste con las fortificaciones gallegas que tan activa vida militar tuvieron en la Edad Media. Pocos restos se conservan en poblaciones o aislados de aquellos castillos gallegos, y los pocos que se mantienen en pie, por su reducido tamaño fáciles de defender con un reducido número de hombres, responden en su mayoría a luchas entre la nobleza.

Durante los siglos XVI y XVII, los nuevos señores gallegos construyen los pazos, edificios de amplias proporciones, elegantes y sólidos con concretos aspectos de fortaleza, más decorativos que necesarios muchas veces. Sin embargo, el abandono general y la falta de defensas de Galicia y sus costas ante piratas e invasores, no se verán remedados hasta la llegada de los Borbones y más concretamente el desarrollo de la política naval de Fernando VI y Carlos III.

Ya en el sitio de La Coruña por Drake, en 1589, se pensó seriamente en la necesidad de una fortificación militar que frenase la aproximación de buques a la ciudad. Así aparecieron las primeras defensas costeras pensadas para armas de fuego (en La Coruña existía en 1528 una fundición artillera). Pero hasta que dos siglos después Fernando VI no restaurara la Marina de Guerra y estableciese 12 gradas para construir buques en El Ferrol, no aparecerá un sistema de fortines y baterías obra de su sucesor Carlos III, que rodearán la costa gallega y hoy pueden contemplarse en mayor o menor grado de conservación.

La Costa de la Muerte

Esta evolución histórica está fielmente recogida en el conjunto de ruinas, castillos y fortines costeros que dentro de la Costa de la Muerte, con centro geográfico en Corcubión, vamos a estudiar en este trabajo.

Previo a los asentamientos litorales se conoce la existencia de varios castros celtas en los montes de la Armada, Castromiñan, etcétera. Dos poblaciones romanas debieron poseer los primeros sistemas defensivos contra incursiones marítimas, Muros y Duyo. Sin embargo, es durante la Edad Media cuando se funda la actual Muros Puebla del Muro, como albergue de belicosos pescadores y navegantes, construyéndose para su defensa una muralla de cantería con 18 torres almenadas. Siglos después se levantó un fuerte con 16 piezas de artillería de hierro colado y bronce, hoy desaparecido.

También debieron pertenecer a la Alta Edad Media las dos fortalezas (torres) de las que se tienen noticias sin confirmar, que existieron en el Pindo, entre las localidades de Carnota y Cee, desde las que se cree fueron combatidas diversas incursiones de normandos y almorávides.

Durante esta época histórica es Corcubión la localidad más importante de la zona, como puerto de arribada de naves en busca de metales, en especial venecianas, y como factoría y albergue. Comercio tan desarrollado se refleja en cómo San Marcos (Patrón de Venecia) desplazó al titular de la ciudad (San Andrés).

Por último, de la Baja Edad Media se conserva el extraordinario castillo de Vimianzo, hoy en lamentable estado de abandono, con una historia muy estudiada y conocida. Los pazos y casas señoriales de siglos posteriores



CASTILLOS DE LA CO

res tienen también en la Costa de la Muerte su representación. El de "La Puebla de Cereixo", en la ría de Camariñas, torres y fortaleza que se cree existían originalmente en el siglo XV como baluarte defensivo de la zona, siendo la actual construcción del siglo XVII, propiedad maravillosamente emplazada, de los condes de Maceda, que posee dos gruesas torres almenadas en su frente.

Igual papel jugó el palacio de Altamira de Corcubión, casa señorial restaurada en el siglo XVII con torres defensivas que fueron demolidas en el primer tercio del siglo XVIII. Ambas familias, los Altamira y los Macea, con su tradicional enemistad, dividieron en dos bandos a la comarca, que durante aquellos siglos fue saqueada innumerables veces por los piratas. La importancia de la casa de Altamira fue tal que llegó a poseer a un tiempo ocho castillos en la zona; sin embargo, el mayor señor feudal era la Mitra Compostelana, con un total de 43 fortalezas.

A la última etapa de fortificaciones, construida durante el reinado de Carlos III (1759-1788) pertenecen los castillos del Soberano, en Camariñas; el de San Carlos, en Finisterre; el del Príncipe, en Ameixenda (Cee), y el del Cardenal, en Oliveira (Corcubión), fortines costeros construidos con gran sentido estratégico, pero demasiado tarde; sin duda, la época de las invasiones marítimas ya había pasado, asolando continuamente aquellas tierras gallegas.

Invasiones y piratas

La primera gran invasión de la Costa de la Muerte data del año 431, cuando el suevo Rechila, hijo del Rey Hermerico, incendió y arrasó la ciudad romana de Duyo (Dugium) junto a Finisterre, sin que hoy quede rastro

de su primitivo asentamiento. Sin embargo, la conquista árabe no llegó a esta zona, se sabe que el territorio apenas fue inquietado por los invasores musulmanes, manteniéndose independiente hasta la llegada de Alfonso II el Casto.

En el 846, una partida de normandos que se dirigía a Tolosa fue arrojada por las tormentas a la costa asturiana, de allí siguieron a Galicia, donde les hizo frente Ramiro I con sus condes y duques.

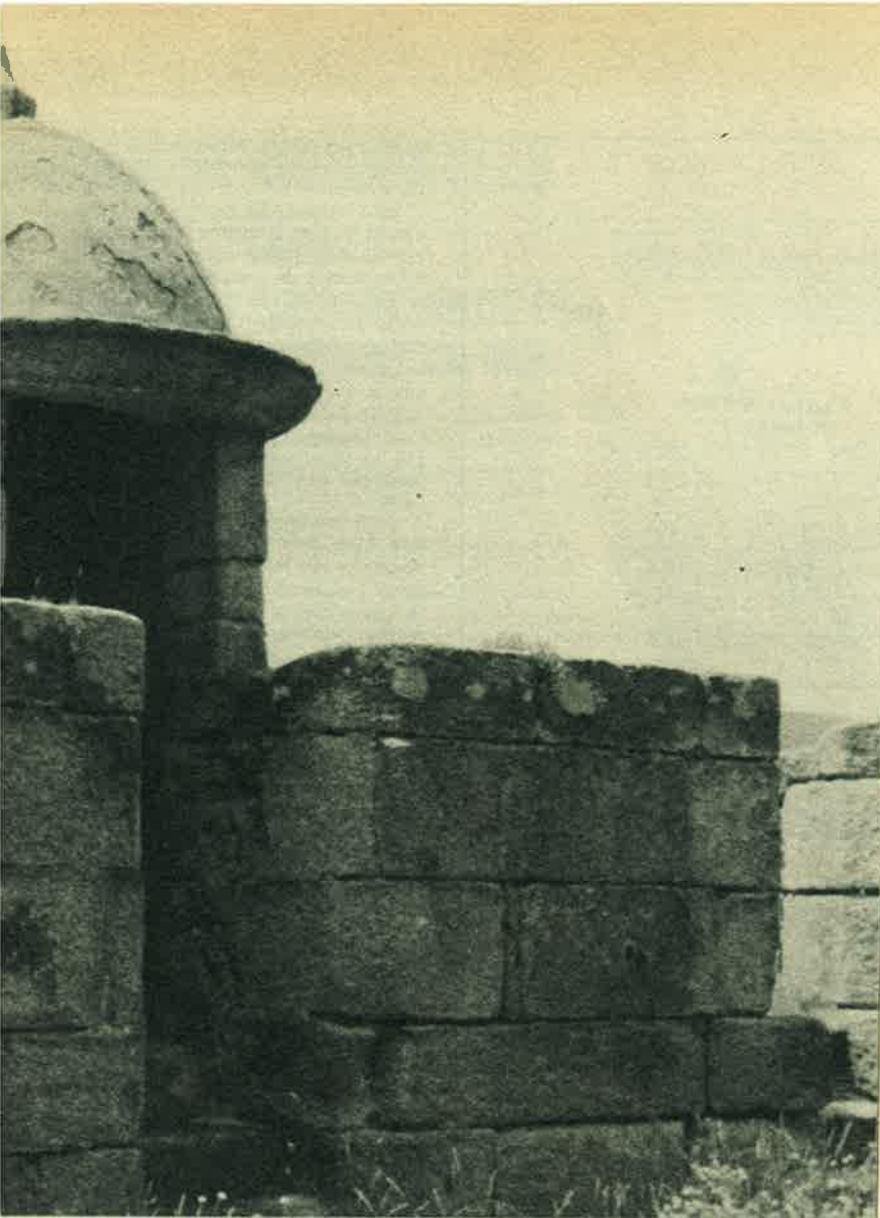
Desde aquel momento, las incursiones de normandos frecuentaron el litoral gallego durante los siglos IX, X y XI. También en el 866 una escuadra árabe naufragó en la desembocadura del Miño, aunque el obispo Sandoval ("Vida de Alfonso III" en "Los Cinco Obispos") da el desastre como ocurrido en el río Masma.

A estas expediciones hay que unir la llegada de los cruzados. En el siglo XII, un cuerpo de cruzados normandos atacaron y saquearon las torres de la ría de Arosa, al norte los víveres prometidos el arzobispo Gelmírez.

Otros cruzados, posiblemente ingleses, llamados en ayuda de Alfonso el Batallador saquearon Galicia tres años después.

Paralelamente, incursiones de sarracenos en la ría de Noya se acuartelaron junto a Muros, donde Gelmírez había construido la primera flota cristiana para defender la costa en pleno siglo XII. Entre los saqueos de musulmanes se cuentan el de Santa María de Finisterre, San Martiño de Duyo y San Julián de Moraime, así como los ya mencionados ataques al Pindo.

Los árabes penetraron en dos ocasiones hasta Moraime, monasterio donde estaba refugiado el niño Alfonso VII, una en 1105 y otra en 1115, al mando esta última del almirante almorávide Ali-Ben Naimon. Existía en



Castillo del Príncipe, en Cee. Garita de vigilancia sobre la ría de Corcubión.



Castillo del Príncipe, en Cee. Vista interior.



Camariñas. Ruinas del castillo del Soberano.

TA DE LA MUERTE

a aquella época en Vimianzo una torre de madera, sobre la que montaba guardia el vecinario para alertar al pueblo de la presencia de piratas e invasores.

Empieza en el siglo XVI el período de mayor cantidad de saqueos para esta costa. Destaca entre las incursiones de piratas ingleses, la de Harry Pay, que desembarcó varias veces en Finisterre, saqueando la comarca y llevándose las campanas de bronce de Santa María y San Martín de Duyo, para fundir cañones. En 1552, siete veleros franceses volvieron a atacar Finisterre, saqueando hasta vez la ermita de San Guillermo. Un siglo después, el cardenal Jerónimo del Hoyo en sus "Memorias del Arzobispado de Santiago" (manuscrito de 1607) describe por primera vez las fortificaciones de Finisterre:

"Esta villa fue cerrada por la una parte, porque por la otra la cerca el mar y ahora sólo tiene una puerta por do se entra y sale, por estar toda rodeada de mar... este lugar fue quemado tres o cuatro veces y así está muy sobre... tiene esta villa dos tiros de artillería muy razonables".

También narra el cardenal Del Hoyo, que durante su estancia en Finisterre llegaron a la villa dos navíos piratas, de los que se defendió la población, así como otras incursiones ocurridas en Muxía y Nemiña. Durante el siglo XVII, los piratas turcos y argelinos asolaron Noya, Rianxo, Vigo, Ribadeo y Finisterre. En 1617, los turcos se llevaron cautiva a casi toda la población de Cangas y en 1624 tacaron el monasterio de Oya. Sólo existían entonces para la defensa del litoral cuatro arcos construidos en 1622 por orden de Felipe IV que no duraron más de quince años.

Corcubión y Duyo fueron atacadas por corsarios franceses y valones en 1656 y así seguiríamos enumerando una interminable

relación de ataques e incursiones, durante aquellos siglos.

En el año 1774, el capitán general de Galicia avisó a Muros y otras localidades costeras para que compusieran sus murallas y cercas a fin de poder repeler las constantes agresiones. Semejante estado de cosas no podía dilatarse más tiempo, y a partir de aquella fecha posiblemente se organizará el sistema defensivo del litoral, que incluía en la Costa de la Muerte las fortalezas de Corcubión, Cee, Finisterre y Camariñas.

Arquitectura militar

El interés que dedicamos a estos cuatro castillos se centra en su misión estratégica, su unidad de concepción y trazado, así como su misma época de construcción. El esquema de los cuatro es muy similar: sobre una prominencia rocosa se levanta una gruesa muralla de mampostería revestida de sillares perfectamente trabajados dando frente al mar, con una distribución de troneras y parapetos para piezas de artillería de diverso calibre; hacia tierra, el castillo se cierra con un muro de mampostería de tres a cinco metros de alto repleto de aspilleras, y en el interior junto a este muro se levanta una edificación de una planta como residencia de la tropa, que con su gruesa cantería hace las veces de segunda defensa ante un asalto al castillo por tierra.

La forma y trazado de estas murallas son distintos. Hacia el mar, el muro es liso o ligeramente curvo; por tierra, se conserva la forma poligonal de la arquitectura militar surgida de las teorías de la ciudad-fortaleza del Renacimiento.

Los tratadistas de arquitectura diseñaron en aquella época esa forma tan peculiar de la

muralla compuesta de baluartes triangulares o apuntados, que tanto se repite en los castillos de los siglos siguientes.

Surge paralelamente el "técnico especialista" en la construcción de castillos como "ingeniero militar", creándose una polémica con los arquitectos sobre la delimitación de los campos de actuación profesional.

Sobre este tema, el gran arquitecto gallego (vecino de Cee) Domingo Andrade, que en el siglo XVIII, como maestro de obras de la catedral de Santiago, construyó la Torre del Reloj, escribió un tratado en el que además de defender al arquitecto como único profesional con diversas "especialidades", nos narra múltiples detalles sobre la construcción de estas fortalezas. Describió la serie de líneas geométricas que se entrelazaban a modo de estrella para proyectar los baluartes apuntados y las murallas, eran la Línea Capital, la del Polígono, la Facie, la Rasant, etcétera. Entre dos baluartes o salientes apuntados, el tramo de muralla recto se llamaba "cortina" y en ella solían estar situados los accesos a la fortaleza. Nos narra Andrade la importancia de los taludes de cantería o "abanzamientos" que en terrenos encarpados dan solidez y estabilidad al muro, y cuenta que debido a la falta de los mismos se cayó la muralla de la torre de Goyán, en Pontevedra, una vez construida. También el ingeniero don Francisco Renán, encargado de amurallar La Coruña, nos ha dejado descritas en 1706 las fortificaciones de la zona del Orzán, compuestas de cinco baluartes y medio y cinco cortinas, con un muro de cantería de quince pies de alto.

El sistema de "defensa en profundidad" se componía de un conjunto de fosos y baluartes seguidos cubriendo con fuego todo el trazado de la muralla mediante un adecuado ángulo en los salientes. Los fosos en las for-

talezas costeras de Finisterre solamente aislaban las diversas entradas de las mismas. La forma y dimensiones de las troneras para las piezas de artillería, los parapetos y aspilleras respondían a medidas muy experimentadas y sus ángulos de tiro eran cuidadosamente estudiados. Tratados de fortificaciones del Ejército prusiano, prototipo de organización en aquella época, daban para las troneras, anchos interiores de 1,5 pies (60 cm.) y de 6 a 7 pies (2 m.) en el exterior, con una altura hasta el suelo de 2,5 pies y conseguir un parapeto adecuado para proteger al artillero. La plataforma en que se instalaban los cañones podía estar a distinto nivel del piso, siendo necesario un sistema de rampas para acceder a ella. Las aspilleras en los muros, para disparos de fusiles se realizaban sobre un camino de ronda que bordeaba el contorno, como el que se conserva en Finisterre y en Corcubión.

Las dimensiones de estas aspilleras, interiormente eran de 27 x 30 cm. y al exterior sólo se abría una estrecha franja de 0,9 cm. para proteger al tirador.

Los aposentos de la tropa hacían las veces de último reducto defensivo en caso de asalto, y para su defensa también se proyectaban pequeños fosos en sus accesos y aspilleras en sus paredes.

El castillo del Soberano, en Camariñas

Defendiendo la entrada de la ría de Camariñas, sobre un promontorio rocoso de la costa, se elevaba esta fortificación construida en el siglo XVIII durante el reinado de Carlos III en la punta llamada de Castelo Novo.

(Pasa a la página siguiente)

CASTILLOS DE LA COSTA DE LA MUERTE

(Viene de la página anterior)

Hoy sólo se conserva el esqueleto de mampuesto que en otro tiempo recubrían los sillares de granito, así como los cimientos que nos han permitido reconstruir en parte su primitivo trazado. Estaba formado por una muralla con 17 troneras de cuatro metros de espesor y un ángulo de tiro sobre la ría de 180 grados. Por tierra, el muro defensivo abarcaba un frente de 120 metros con baluartes apuntados repletos de aspilleras en otro tiempo. En su interior, las dependencias de la guarnición que, siguiendo el esquema de los castillos coetáneos de Cee y Corcubión, aislaron los accesos por tierra de su gran explanada interior de más de 3.500 metros cuadrados.

En 1846 ya estaban desmanteladas sus instalaciones, que podían albergar una guarnición de más de 100 plazas. Tan gran fortaleza debió ser ocupada por los franceses en 1809, dejando una guarnición que desde allí salía en columnas volantes a reducir por el terror, mediante el incendio y saqueo, las villas y lugares alzados en la zona que podían inquietarles.

Las órdenes de Napoleón al mariscal Ney al respecto fueron castigar duramente aquellas poblaciones que por su valor estratégico de más ayuda podían ser a los aliados. A fines de marzo de 1809, la guarnición abandonó la villa de Camariñas.

Anteriormente, en el siglo XVIII, se habían formado en las villas de Camariñas y Vimianzo compañías de nobles a caballo para guardar los pueblos y la costa mientras las invasiones marítimas fueron un peligro. El abandono y la ignorancia acabaron con este castillo, sus sillares se levantaron para construir el puerto de Camariñas en un reciente y lamentable acto de barbarie, dejando en su lugar una enorme masa de piedras, testigo mudo de lo que fue un gran castillo.

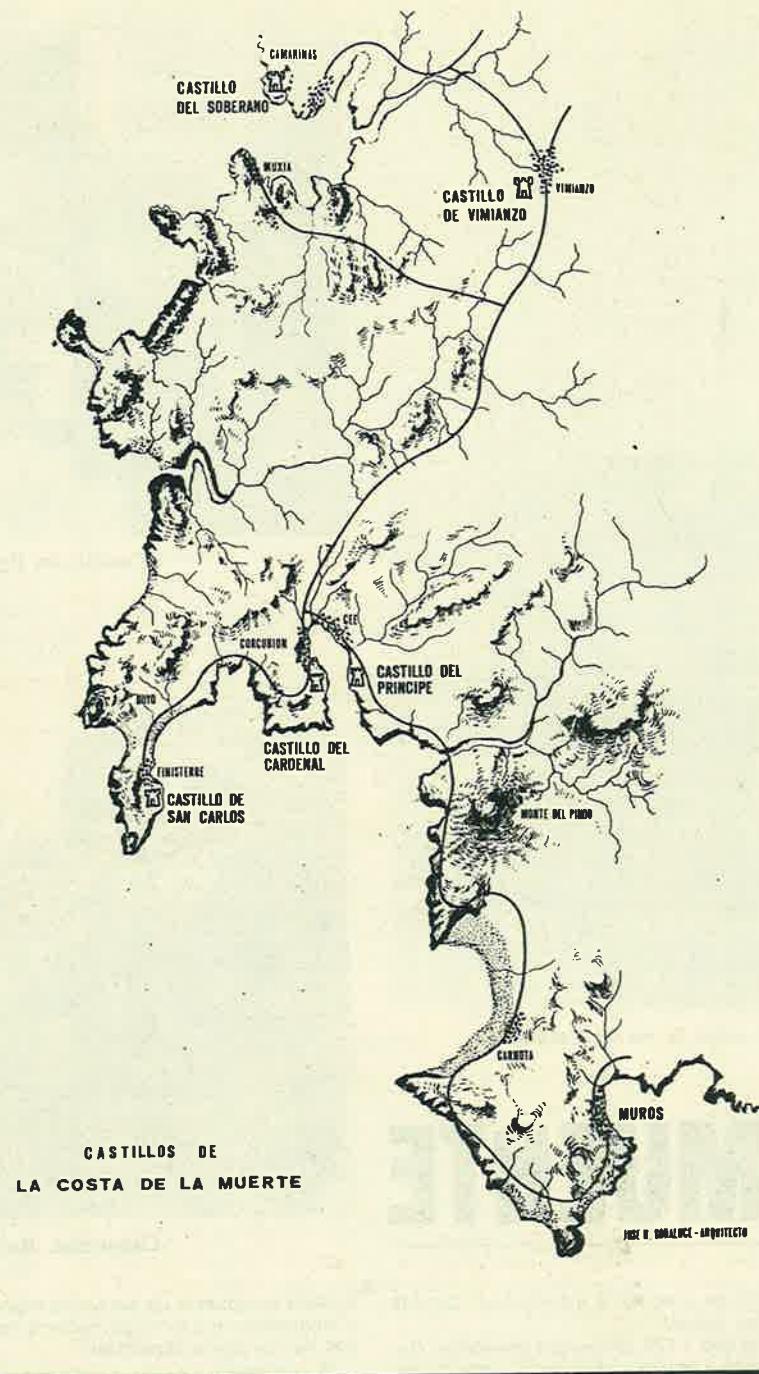
El castillo del Príncipe, en Cee

Muy cerca de la aldea de Ameixenda, en el municipio de Cee, junto a la carretera de la costa coruñesa que une Cee con Muros, se conserva este castillo, que ha sufrido desde su construcción varias reformas.

El trazado inicial, publicado en "La Geografía del Reino de Galicia", se reformó en parte al construirse la fortaleza durante el reinado de Carlos III. Su misión estratégica era la defensa de la ría de Corcubión, y más concretamente su entrada, cuya longitud cubría cruzando su fuego con el del castillo del Cardenal, situado en el acantilado de enfrente.

Su nombre lo tomó del heredero del trono (Carlos IV), construyéndose en la feligresía de Santiago de Ameixenda, en la falda del monte del mismo nombre, sobre rocas que se adentran en la ría. De su utilización en acciones bélicas poco sabemos.

Durante la guerra de la Independencia, el día 13 de abril de 1809, los franceses, avanzando desde Olbeira, saquearon Cee y Corcubión, obligando a las cuatro lanchas cañoneras, que trataban de defender las poblaciones, a alejarse. Los días 19 y 20 de abril, tras la retirada de los franceses, la Junta de Defensa de la zona se reunió en el castillo del Príncipe, indicando que lo encontraron "abandonado y destrozado; hasta las curias estaban despedazadas, pues el guarda de él había olvidado absolutamente su deber", pero si realmente los franceses llegaron al castillo (cosa bastante dudosa), no debieron encontrar resistencia alguna, sin que desde la fortaleza les hubiesen podido hostigar durante el saqueo de Cee. La Junta de Defensa, presidida por el párroco de Morquinten, don Pedro Lápid, acabó siendo tan inútil que los aliados ingleses optaron por disolverla.



en el interior de la fortaleza, como indican las marcas dejadas por las armas de fuego en sus muros.

Esta fortaleza había sido construida frente a la de Cee en la misma época (segunda mitad del siglo XVIII), cubriendo con su artillería la entrada de la ría en la parte más angosta. También estaba situada sobre el acantilado, junto a la aldea de Oliveira, a pocos kilómetros de Corcubión, desviada de la carretera general La Coruña-Finisterre. Su perfecto estado de conservación permite apreciar la exactitud matemática con que se trazaban los baluartes, troneras, muros, aspilleras, etc. Era fundamental no dejar ningún espacio fuera del alcance del fuego así como de la vista.

Si el enemigo conseguía atravesar el primer muro, se encontraba con una nueva fortificación tan difícil de superar como la primera, con sus fosos en los accesos, aspilleras para fusiles y hasta troneras para dos piezas de artillería. Todo este sistema defendía la gran explanada central en la que se podían instalar hasta 16 cañones.

Por sus dimensiones puede suponerse que fue la más importante, en cuanto a guarnición, de los castillos que citamos en este trabajo. En el tomo II de la "Geografía del Reino de Galicia", sobre La Coruña, se mencionan las "ruinas" del castillo del Cardenal; sin embargo, no existió tal ruina. Tras diversos desperfectos sufridos en los años 40, su actual propietario realizó una buena obra de restauración en sus instalaciones.

No hace muchos años, durante estas obras de acondicionamiento de las dependencias del castillo para vivienda, apareció el esqueleto de un hombre emparedado, con lo que vino a sumarse otra leyenda a las muchas que sobre esta fortaleza existen.

El castillo de San Carlos, en Finisterre

Construido para defender la villa de Finisterre y como adelantado vigila de la entrada de toda la ría de Corcubión, el castillo de San Carlos fue incendiado por los franceses tras el segundo saqueo de Corcubión, el día 21 ó 22 de abril de 1809.

Unos sesenta o setenta vecinos de Finisterre sacaron dos cañones del castillo y se aprestaron a la defensa de la localidad, pero avisados por quienes huían de Corcubión y ante la imposibilidad de hacer frente a los invasores, subieron a varios buques adentrándose en la ría. "Cuando los franceses vinieron a Finisterre y destruyeron el fuerte, tres murieron a mis manos. Yo estaba en lo alto de la montaña..., desde allí hacía fuego sobre el enemigo, hasta que tres soldados se lanzaron en mi persecución".

Así narra lo ocurrido el vecino de Finisterre Antonio Trava, testigo presencial del incendio, en el libro de George Borrou "La Biblia en España", cuando el autor estuvo en Galicia en 1837.

Finisterre estuvo amurallada en otros tiempos por una cerca para su defensa; sin embargo, la protección del puerto obligó a construir este castillo, el más pequeño de la Costa de la Muerte. Su forma es la más irregular de todos, adaptándose a la roca sobre la que se asienta. Sus troneras se orientan en tres direcciones, hacia el cabo de Finisterre, hacia el centro de la ría y hacia el puerto, dominándolo desde la altura.

Por tierra, el muro tiene tres metros, estando repleto de aspilleras para proteger a la guarnición. Sus instalaciones eran elementales, función de su reducida tropa, con una garita de vigilancia y una nave para cuartel, sustituida hoy por otra edificación distinta de la primitiva.

El castillo permaneció desmantelado hasta que recientemente se construyó en su centro, dividiéndolo en dos una gran nave que lo aparta de su forma original sin afectar demasiado a la construcción. Su restauración para museo fue frenada por una inacabable burocracia, hoy, el Instituto Social de la Marina lo está acondicionando para Hogar del Marino, respetando y reconstruyendo lo que se conserva de la obra de Carlos III.

Así, la más reducida fortaleza del sistema defensivo de la Costa de la Muerte podrá salvarse de la destrucción y ser visitada por quienes lleguen al extremo de la Tierra. ■

JOSE RAMON SORALUCE BLOND, arquitecto miembro de la Asociación Española de Amigos de los Castillos.

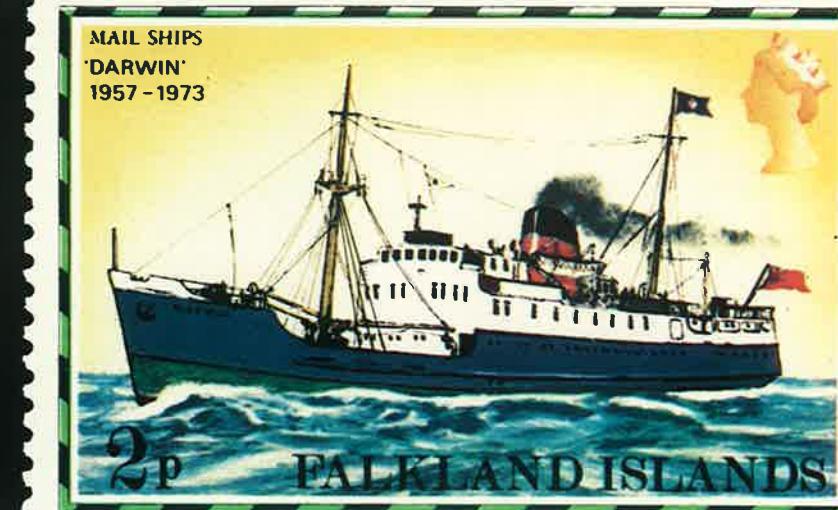


ALAIN COLAS Y SU "CLUB MEDITERRANEO" EN LA ISLA GUADALUPE

El velero de Alain Colas, que tiene la marca mundial de la travesía Plymouth-Nueva York, está considerado como el más rápido del mundo.



(Sigue reportaje color en página 38).



Los británicos, con su magnífica filosofía de que el que domina la mar domina al mundo, hacen constantemente sellos en los cuales figuran buques navales, instrumentos náuticos, etc. Tengo la satisfacción de que el sello que hice en la serie de 1964 dedicada a la Marina, el galeón que figura en el sello de 70 céntimos fue reproducido por ellos para un sello hecho en 1968, conmemorativo del cuarto centenario del descubrimiento de las islas Salomón, por Alvaro de Mendaña y Neira.

La más reciente emisión británica dedicada a buques es la hecha para las islas Falkland, y en ella fi-



guran distintos buques que han servido como buques correo entre la Gran Bretaña y dichas islas. Esta serie es así:

1 penique: El "AES", construido en Dinamarca en 1957 y perteneciente a A. E. Sorenson, de aquí su extraño nombre. Llegó por primera vez a Port Stanley el 16-XII-1957 y su último viaje lo fue en 1974.

2 peniques: El "Darwin", construido en 1956/57, que mantuvo un servicio regular desde el 3-VIII-1957 hasta septiembre de 1973 entre Port Stanley y Montevideo.

3 peniques: El "Merak-N", construido en 1949 en Holanda, formaba parte de una serie de seis buques de la naviera N. V. van Nievelt Goodrian and Co. y prestó servicio entre Gran Bretaña y las Falkland desde 1951 hasta 1953.

4 peniques: El "Fitzroy", que en principio se llamó

"Lafonia", tenía sólo 344 toneladas. Construido en 1936, fue desguazado en 1957, pero a partir de 1949 pasó a quemar fuel en lugar de carbón.

5 peniques: El "Lafonia", construido en 1911, se llamó cuando fue botado "Dorothy" y luego "Southern Cross", siendo su último nombre desde 1936, cuando lo compró la naviera Falkland Islands Company.

6 peniques: El "Flerus", construido en 1919 en los astilleros de Savannah, tenía 406 toneladas. Hizo servicios entre las islas y también con Montevideo hasta julio de 1933, que fue vendido a un armador noruego.

7 peniques: El "Falkland", construido en 1906, llegó por primera vez a Port Stanley el 5-II-1914. Se desguazó en 1934, pero desde 1929 perteneció a una naviera chilena que le llamó "Teresa".





y prestó servicio entre las islas y Montevideo hasta 1872, haciendo 59 viajes.

25 peniques: La "Fairy", otra goleta de 75 toneladas. Llegó a Port Stanley el 31-VII-1854 y en las islas permaneció durante veinticuatro años, ocupándose de transportar el correo hasta o desde Montevideo, de 1857 a 1861.

50 peniques: El "Amelia", tenía en principio aparejo de bergantín, pero pronto se le cambió por el de goleta. Hizo el servicio de correos entre Gran Bretaña y las Falkland desde 1852 hasta 1854.

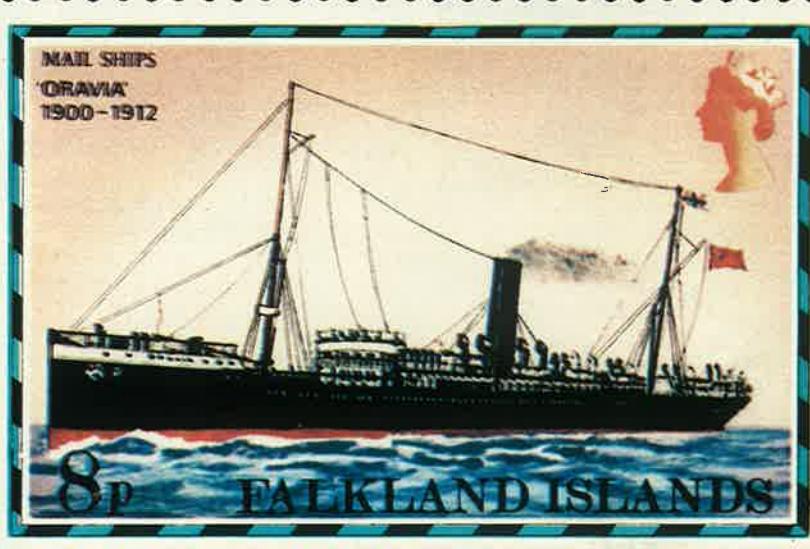
1 libra: El "Nautilus" era un buque perteneciente a

la British Naval Transport. Desde el año 1846 hasta el 1848 transportó el correo, pasaje y mercancías desde Gran Bretaña a las islas Falkland. Tenía 500 toneladas.

3 libras: El "Hebe" era un brick-barca de 189 toneladas y llegó por primera vez a las Falkland el 15-I-1842, haciendo el servicio de correo con la metrópoli hasta 1846. Su último capitán fue el T. de N. (RN) John Tyssen.

A la vista de esta magnífica serie, así como otras semejantes, nos preguntamos: ¿Por qué no se puede hacer una amplia serie dedicada a la construcción naval española y sus buques más representativos, al igual que en 1964 hice la mencionada serie dedicada a la Marina de guerra?

LUIS MARIA LORENTE



LA FILATELIA BRITANICA

8 peniques: El "Oravia", de 5.374 toneladas, fue construido en los famosos astilleros de Harland and Wolff para la Pacific Steam Navigatio Co. Hacia servicio entre Port Stanley y Valparaíso o El Callao.

9 peniques: El "Memphis", de sólo 946 toneladas, construido en acero en 1872 por los astilleros Hartlepool para la naviera Deutsche Dampfshiffart A. G. Kosmos, prestó servicio con las islas Falkland desde 1880 hasta el 1-VII-1900.

10 peniques: La "Black Hawk", una goleta de 110 toneladas. Llegó por primera vez a Port Stanley el 20-XI-1872 y tardó sesenta y dos días desde Londres, al mando del capitán J. Campbell, con ocho hombres de tripulación.

20 peniques: La "Foam", otra goleta de sólo 88 toneladas, construida en 1848 en Portsmouth. En 1863 fue comprada por el Gobierno de las Falkland

Se hicieron varias salidas al mar para "reconocer el terreno". Mientras tanto, los amigos del navegante esperaban en el velero, disfrutando del suave clima de los atardeceres en la isla Guadalupe.



PP 34247

ALAIN COLAS Y SU "CLUB MEDITERRANEO", EN LA ISLA DE GUADALUPE

Alain Colas, poseedor de la marca mundial de la travesía atlántica Plymouth-Nueva York en veinte días y trece horas, así como la de la vuelta al mundo por el cabo de Hornos en ciento sesenta y nueve días, en viaje hacia Tahití, con su barco "Club Mediterráneo", descansó durante diez días en Guadalupe y paseó a los miembros del club por las Antillas francesas. También aprovechó para "reconocer el terreno" de la próxima transatlántica "Ruta del Ron", en la que espera participar.

Habiendo salido del puerto de Marsella, empleó veintiún días y diez horas en llegar a Pointe Pitre en su barco, antiguo velero de 72 metros de longitud y el más rápido del mundo, ya que puede alcanzar una media diaria de 370 kilómetros.



Los miembros del Club Mediterráneo hicieron una escala de varios días en la isla de Guadalupe.



PROTAGONISTA: LA MAR

LIBROS

MAR LIGERAMENTE SUR. de Manuel Villar Raso

Manuel Villar Raso, profesor de Literatura Inglesa en la Universidad de Granada y, antes, en la Autónoma de Barcelona y en la de Edmonton, de Canadá, fue el finalista del Premio Nadal de 1975, con su novela "Mar ligeramente sur".

Hemos conocido esta novela (que nos ha entregado su propio autor) en la que, a través de una prosa cálida y erótica, el protagonista nos va relatando sus vivencias, primero en Nueva York, con descripciones realmente logradas de aquel mundo heterogéneo y plástico, como son los barrios de Manhattan y el Park Avenue. Atraído por la muerte misteriosa de Gades, personaje entre la leyenda y el mito, nos deleitará después con el dibujo, muchas veces impresionista, de las riberas luminosas de la bahía de Algeciras, desde Palmones y Getares, a Punta Europa, en Tarifa, con su castillo y sus playas deslumbrantes y soleadas. "Vi desde mi balcón la suave playa de Getares, bella como un esmalte —escribe—, y más allá la incierta bruma de la fugitiva corriente del estrecho. Me pareció, desde la lejanía, que tenía los colores del pájaro tropical y busqué entre los cubos del fregadero uno que apareció con la riente carnada a punto, envuelta la sardina en el acíbar purulento del salobre. Mas soplaban aire hondo del Sur y el cielo sobre el faro estaba ensombrecido".

El relato se dulcifica bajo el rumor constante y continuo de las aguas, que no cesan de llegar, azules y claras, azules y turbias, en un ritmo acompañado y monótono que, muchas veces, hace que los personajes de esta novela se pierdan y desaparezcan cegados por la irrupción de la luz que, en ocasiones, emborracha el relato.

Todo ese mar sureño gaditano, en la conjunción del estrecho, con la chimenea de la refinería, las casitas para extranjeros hacia la Costa del Sol, la bruma de la roca estática, está mansamente visto y descrito por su autor, quien, en algunos momentos, más que contar, parece soñar contemplando (ha debido contemplarlo muchas veces) este litoral en el que, junto a los grandes barcos, juegan los yates de los millonarios de Sotogrande, donde las canchas de golf son como increíbles oasis de ternura verde, en mitad del paisaje que se crispa.

Bien escrita y bien presentada, "Mar ligeramente sur", más que una novela es una sinfonía en la que los personajes se diluyen, se emborronan y llegan, a veces, a convertirse en paisaje.

No cabe duda de que Villar, de quien esperamos nuevos caminos en su andadura literaria, ha sabido asimilar sus lecturas inglesas y, sobre todo, sus lecturas americanas, ofreciéndonos en el libro comentado una manera de ver y de contar muy dentro de las fórmulas narrativas del momento. ■ JOSE ASENJO SEDANO.

PINTURA

PAISAJISTAS DEL SIGLO XIX

Para la gran mayoría de los pintores de paisajes del pasado siglo XIX, la dificultad de embarcar como artistas en los navíos de su época les impidió adentrarse en la mar y, por tanto, vivir, sentir e impresionarse por la majestad del tema, en las ocasiones fantásticas de temporales, que hacen peligrar al navío y sus tripulantes.

Sin embargo, algunos destacados pintores ingleses como John Constable, de quien ya he hablado en anteriores colaboraciones; Thomas Rowlandson y Alfred Montague, de quienes, en

principio, nos ocuparemos, son un buen ejemplo de grandes paisajistas, que, como tales, triunfaron en los comienzos de su carrera artística y luego tuvieron la ocasión de acercarse a las costas, e incluso embarcar para "respirar", en el sentido artístico de la palabra, el ambiente y gran atractivo de lo que los navegantes llaman la mar, a veces con un sentimiento romántico, a veces con sentimiento afectivo, ilusionado, temeroso, esperanzado, en fin... ¿quién lo sabe, pues sólo el que la ha vivido y cuando la deja tiene nostalgia o deseos de volver a ella, puede sentirla y deseárla como se siente y se desea a la mujer que se tiene lejos y se ama.

Pues bien..., apartándonos del romanticismo y yendo hacia el tema que nos proponemos destacar, Thomas Rowlandson, que nació en Londres en 1756 y murió también en Londres en 1827, se definió y destacó al principio de su carrera como pintor de paisajes, retratos e incluso caricaturas.

Rowlandson fue un pintor afortunado. Estudió, primero, en la Real Academia de Londres, y luego, en la Escuela de París, y además con la gran ventaja de haber sido discípulo de Pigalle y la gran suerte de haber heredado una gran fortuna de una admiradora suya, lo que disminuyó mucho su producción, hasta que, arruinado por el juego, se dedicó de nuevo al arte.

Entre sus numerosas obras, repartidas por los museos de Londres, muchas de ellas de grandes dimensiones, podría destacar al interesado "Un mercado", "Hombre en la picota", "Escena a la orilla del mar", "El Támesis", "Puerto de Portsmouth" y "Palacio de Kew".

Una vez arruinado, al perder el incentivo y la afición al trabajo, dejó de pintar sus grandes obras, para dedicarse a la caricatura, donde obtuvo tantos éxitos como notables ingresos.

Alfred Montague, que nació en 1832 y vivió cincuenta y un años, fue un artista que vinculó prácticamente toda su vida a mostrar su obra a los londinenses, pues realizó 150 exposiciones en la Royal Society of British Artists, más de 150 en diversas galerías privadas de Londres y 26 en la Real Academia Inglesa.

Este artista alternó la realización de sus obras entre paisajes y marinas, y estas últimas, dedicadas más especialmente al estuario del Támesis, con evidente influencia del famoso Turner, a quien ha destacado múltiples veces en mis colaboraciones anteriores.

En sus obras dominan especialmente los azules y los grises entonados con luces a veces suaves y místicas, muy al estilo del gran maestro inglés.

Fue un pintor muy cotizado y carísimo en aquella época, en la que cobrar un promedio de 150 libras por cuadro era una fortuna. Y aunque sólo exponía y vendía en Londres, hizo muchos de sus cuadros también en Francia, Bélgica y Holanda. ■ ESTEBAN ARRIAGA.

CINE

LA SERIE "NUESTRAS ISLAS"

Desde mediados de abril pasado, Radiotelevisión Española emite por su Primer Programa una interesante serie titulada "Nuestras islas", que enfoca el estudio de la flora y fauna marina en las costas insulares españolas, dando comienzo su labor por el archipiélago de las islas Baleares.

Es un conjunto de capítulos de excelente calidad formal, que han sido dirigidos por Eduardo Admetlla y realizados por Jaime J. Puig, junto con otros dos cámaras para las tomas submarinas y uno encargado de las de tierra. Y supone, tras el éxito inquestionable de "Mundo submarino" del comandante Cousteau, la continuidad en nuestra pequeña pantalla de la temática marítima, a niveles documentalistas.

El director de los trece episodios de los que

inicialmente se componen "Nuestras islas" declara, en el propio "Boletín de RTVE": "Hemos pretendido y creo que logrado descubrir la belleza de la fauna y la flora marina, investigando los restos arqueológicos y de famosos naufragios. Además, cada programa llevará un ensayo sobre un tema inédito hasta ahora, como es la Etología, o estudio del comportamiento de los peces".

A la pregunta de si considera rica la fauna de nuestras islas, Eduardo Admetlla responde: "No, no lo es. Nuestras costas insulares se hallan desprovistas de vida, la vida submarina ha sido muy perseguida y con métodos ilegales. Concretamente, filmando en las Baleares hemos visto y hemos estado a punto de sufrir sus consecuencias, el pescar con dinamita. Nuestro equipo es el normal de un submarinista, escandalo automática y aire comprimido (y no oxígeno, como se suele decir). Aparte, naturalmente, de las cámaras de filmación y los focos de luz para zonas de escasa iluminación, más sombrías".

Visionados ya bastantes capítulos de "Nuestras islas", uno encuentra en ellos una excelente mezcla de elementos científicos —siempre expuestos comprensiblemente— con otros más espectaculares y documentalistas, así como una gran belleza formal en las tomas submarinas, que constituyen el núcleo fundamental de la serie. Por otra parte, es de agradecer que Televisión Española se decida a impulsar la creación de series propias, sin limitarse a la compra de otras extranjeras, o simultaneando ambos sistemas, como en el caso de Cousteau y Admetlla.

Con experiencias anteriores de programas submarinistas en el océano Índico, Eduardo Admetlla expone para terminar su más cercano proyecto: "Se está gestionando entre nuestra televisión y la cubana la posibilidad de realizar una serie sobre las islas de las Antillas, y para que este proyecto se lleve a cabo sólo nos falta saber cuál va a ser la colaboración que va a proporcionar la televisión de Cuba". ■ JUAN FABIAN DELGADO.

FILATELIA

LAS SERIES EUROPA DE 1978

Los cinco sellos a referenciar en el mes de mayo, todos tienen un denominador común: Europa. Así, en primer lugar han de mencionarse los dos sellos realizados de acuerdo con la proposición formulada por la Conferencia Europea de Correos y Telecomunicaciones (CEPT), que son de 5 y 12 pesetas, figurando en el primero una vista del patio del llamado palacio de Carlos V en Granada y en el segundo ese precioso edificio herreriano, que es la Lonja de Sevilla y donde hoy se alberga el Archivo General de Indias.

En segundo lugar, hay que mencionar los dos sellos que usa el despacho del correo español en el Principado de Andorra, también de 5 y 12 pesetas, ofreciendo cada uno de ellos La Cava del Vall y San Joan de Caselles.

En tercer lugar está el efecto conmemorativo de la adhesión de España al Consejo de Europa, de valor 12 pesetas.

Si estos cinco sellos tienen su significación a efectos filatélicos, por otra parte ha de indicarse que durante el mes de mayo se ha celebrado en la Plaza Mayor, de Madrid, entre los días 6 al 15, la XI Feria Nacional del Sello, con un extraordinario éxito, organizada por la Asociación de Empresarios de Filatelia. "Stands" de firmas comerciales, de la Dirección General de Correos, de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, y de la Organización Filatélica Madrileña, estaban montados en dicha plaza. Pero, además, hubo estas exposiciones filatélicas: Cruz Roja, en los salones del Casino de Madrid; tema Europa, en la Dirección General de Correos; la de los socios de la Sociedad Filatélica

ca de Madrid, en la Casa de Panadería, y la de tema fútbol, montada entre los "stands" de la Feria.

Como recuerdo de este gran festival filatélico, la propia Asociación de Empresarios de Filatelia ha editado una hoja recuerdo con nueve viñetas: en tres figura un Madrid imaginario, hecho a base de agrupar sus edificios más característicos, en otras tres las banderas de España y el Consejo de Europa, y las otras muestran un conjunto de los edificios más significativos de distintas ciudades europeas. Además, las viñetas primeras y segundas mencionadas han sido expandidas en hojas filatélicas independientes. Y por último, hay otra hoja recordatoria de los Mundiales de Fútbol. En total, diversos recuerdos de esta gran muestra del filatelismo nacional.

EMISIONES DE TEMA NAVAL

Estados Unidos.—Dentro de la nueva serie general que va apareciendo a medida que los franquicias de la precedente se van agotando, hay un 29 centavos, donde figura un faro, el de Sandy Hook (estado de Nueva Jersey), y construido en 1764, con lo cual es uno de los más antiguos en la costa norteamericana también en esta serie y en un 16 centavos donde figura lo primero que se ve al llegar a Nueva York por la mar: la estatua de la Libertad. Además, ofrecemos un atractivo matasellos usado en la ciudad de Colón (estado de Ohio), promocionado por la Sociedad de Historia Postal de Ohio.

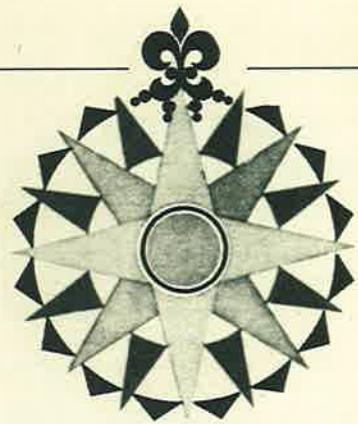
Jersey.—En relación con la presencia desde hace siglos de pescadores de Jersey en las costas canadienses, se ha hecho una serie con motivos diversos y precios de 6, 8, 10 1/2, 11 y 13 peniques, la cual, al mismo tiempo, es recuerdo de la exposición mundial de filatelia Capex'78 celebrada en Toronto.

OFERTA DE MATERIAL FILATELICO

En primer lugar, indicamos que los pedidos deben hacerse al redactor de esta sección: Luis M. Lorente, avenida del Mediterráneo, 48, Madrid-30, enviando por giro postal el importe de lo solicitado, más 15 pesetas para gastos de envío. Además de las relaciones que se ofrecen, caso de estar un lector interesado en una determinada temática, a solicitud se le enviarán las correspondientes listas.

Dado que hemos recibido numerosas cartas solicitando series españolas, comunicamos que pueden escribirnos sobre esta cuestión, desde el momento en que a partir de 1960 se pueden servir la totalidad de las series tanto en nuevo como en usado.

En cuanto a países extranjeros, se puede suministrar emisiones de cinco años a hoy de estos países: Aitutaki, Alemania Oriental, Anguila, Antigua, Ascensión, Barbados, Belice, Bermudas, Botswana, Brunei, Bulgaria, Burundi, Caimanes, Ceilán, Colombia, Cook, Cuba, Checoslovaquia, Christmas, Dubai, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Este africano, Falkland, Fiji, Finlandia, Gambia, Georgia del Sur, Gibraltar, Gilbert, Gran Bretaña, Guernesey, Jersey, Man, Guyana, Honduras, Guinea (ex francesa), Hong-Kong, Hungría, Italia, Jamaica, Kenia, Kuwait, Lesotho, Malawi, Malasia, Malta, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mongolia, Montserrat, Naciones Unidas, Nauru, Nicaragua, Nigeria, Norfolk, Nuevas Hébridas, Oman, Papua y Nueva Guinea, Paraguay, Pircain, Polonia, Salomón, Samoa, San Cristóbal, San Vicente, Santa Elena, Santa Lucía, Seychelles, Singapore, Suecia, Suiza (estos sellos son usados), Swazilandia, Tanzania, Territorio británico en la Antártida, Territorio británico en el Índico, Trinidad y Tobago, Túnez, Turks y Caicos, Unión Soviética (estos sellos son usados), Uganda, Uruguay, Vaticano, Virgenes, Yemen, Zambia. ■ LUIS MARIA LORENTE



LAS ESCUCHAS DEL MAR



ARECE ser, y según los más serios especialistas, que en el folklore universal, y en el mundo mágico de los pueblos más diversos, tengan mucha más importancia los ojos, la nariz, la boca, que las orejas y el sentido del oído. Se opina que de todos los pueblos, han sido los árabes, en el momento de las grandes y fabulosas navegaciones por el Índico y hasta más allá de la Malaca, los que fantasearon sobre el oído sutil de los pilotos. Muchos de éstos, en la noche, escuchaban las más lejanas rompientes, y dirigían sus naves de oído por aquellos difíciles mares. Escuchaban también a un viento despedirse, porque se retiraba a sus casas, y a otro saludar, porque se acercaba a las velas de las naves con todo su poder. Y sucedió que a algunos de estos pilotos les creció desmesuradamente la oreja derecha, tal que mismo parecía bocina del gramófono "La voz de su amo". Y de escuchar rompientes y vientos marinos, pasaron los árabes a escuchar la vida del desierto, el cabalgear distante de una fuerza armada, una tempestad que se levantaba a veinte leguas, e incluso el rumor de las formaciones de langosta antes que levantasen vuelo y se lanzasen sobre los oasis de Arabia a devorarlo todo. Pero los que tuvieron gran preeminencia, y se hicieron famosos, fueron los escuchas de la mar. Y lo más notable de ellos es que, retirados, ancianos fatigados del timón, conservaban en sus oídos todo lo que habían escuchado en la mar, y así podían dar clase en Basora a los aspirantes a pilotos del Califa de Bagdad. Es decir, que acercando un aspirante su oreja izquierda a la derecha del piloto, podía oír en ella el mar, como se oye el mar en las caracolas, pero no un mar cualquiera, sino el mar que el piloto maestro quería. ¡Difícil y misteriosa ciencia! Dudo de que haya habido nunca nada parecido en ninguna escuela naval del mundo.

Ni entre vikingos, donde como es sabido por las sagas, los abuelos regalaban a los nietos caracolas para que jugasen escuchando en ellas las mareas. El canto del mar se hacía su canto, la música de fondo de toda su existencia de reyes del mar. Un gran adivino de Islandia, Malar Gunnarson —hijo de Gunnar Trygvason, el que vivió un año en un iceberg en compañía de una osa blanca a la que hizo su mujer—, escuchaba a las ballenas en el medio del océano hablar del destino del mundo y de la muerte de los reyes y de los grandes guerreros. Una tarde, habiendo salido en una nave tres leguas al Oeste de Islandia, se puso a escuchar las ballenas. El mar estaba en calma. Malar escuchó a una ballena pronunciar su nombre:

—Predecirá Malar Gunnarson tres muertos, y luego acontecerá la suya —dijo una ballena.

Y así aconteció: Malar predijo la muerte de un Rey de Noruega, la del famoso bandido llamado Grettir el Fuerte y la de su hermano menor, famoso como destructor de espejos. Y nueve semanas más tarde de que cumpliera esta predicción, Malar se quedó muerto en la playa, de pie, pero muerto. Nadie se acercaba a él, porque era un mago, pero si osó acercarse el mar, al subir la marea, y las olas lo derribaron. Lleva dos o tres horas muerto, delante del mar, de pie. Quizá ya muerto y todavía escuchando las ballenas. Pero no se dio más que este caso entre vikingos.

Otra cosa es, en el mundo de las fábulas irlandesas, el escuchar cantar los pájaros de las Floridas, de las islas návegantes del océano, tan caras a los celtas, islas del perpetuo verano y la eterna juventud. Porque esos pájaros, esa música de las mil aves de Tirnanoge, las escuchaban todos, y no hacía falta ser un especialista ni un mago. Cualquier marino escuchaba el cantar de los pájaros, si soplaban vientos del tercer cuadrante. Los que escuchaban los pájaros de las islas lo tenían por feliz augurio y promesa de futura felicidad. Pero, ya digo, a cualquiera, inesperadamente y sin que precise de preparación alguna, le tocaba en suerte escuchar los mirlos y ruiseñores lejanos. Lo mismo acontecía con las campanas de la ciudad sumergida de Yss: cualquiera, desde las rocas de la ribera, o que navegase por las aguas que la cubren, las podía escuchar, monótonas, incansables, en la marea baja, tristes campanas. Pero el oírlas no daba precisamente la felicidad. Por ejemplo, podían abortar las mujeres embarazadas, y un hombre olvidarse, tras haberlas escuchado, de su familia y de su casa. Fueron aquellos amnésicos bretones los cuales perdieron la noción de tierra y mar, y creían que podían caminar por los senderos de la tierra lo mismo que por los senderos del mar, y por éstos no era posible, y ahogaban. Los llevaban tierra adentro, a un lugar que llamaban Ciomm'erch, y vivían allí con las ovejas, perdida el habla, inclinándose, ladeada la cabeza, intentando escuchar las campanas de Yss. Por Pentecostés iban a verlos sus mujeres e hijos. Pero ninguno de estos amnésicos se curó y reconoció a los suyos.

Pero lo que queda en la fábula universal son los grandes escuchas árabes de la mar, aquellos nobles pilotos que llevaban el Índico en sus oídos, y podían mostrarlo a los discípulos aventajados en Basora, sentados cerca de los astilleros donde se construían las naves para el tráfico de especería. Uno de estos graves maestros podía haber sido el gran Sinbad, el más famoso de todos los pilotos del Califa. ■



Por
NESTOR
LUJÁN

LAS VIEIRAS

LA vieira, la célebre coquille Saint Jacques francesa, se llama científicamente "Pecten maximus", por su forma de peine, y en castellano se la conoce también por venera o concha de peregrino. La palabra venera, como la palabra vieira, viene del latín "veneria", así llamada por la concha que pintan a Venus al salir de las aguas. Vieira es la voz gallega adoptada en castellano modernamente. En Galicia aún hay quien cree que el nombre deriva de "vía", camino, pudiendo, si este significado fuera válido, tomarse vieira por "viaseira". Lo cierto es que en Galicia se da indistintamente la denominación común de "vieira" o "aviñeira" a este molusco. "Vieira", en Pontevedra y en parte de Orense, y "aviñeira" en las costas coruñesas y lucenses.

Como su nombre francés indica, la vieira está íntimamente ligada con Santiago de Compostela y las peregrinaciones medievales; los peregrinos, al de sus países de origen, llevaban las conchas cosidas a la esclavina como señal de que habían llegado a Compostela. La abundancia de vieiras en Galicia hace que hasta muy modernamente no haya sido considerada como un manjar exquisito. Aún recuerdo haber oido contar una frase para ponderar la indigencia de alguien: "Pobrío, no come más que vieiras", decían en Galicia. Hoy todo esto ha cambiado y la vieira es uno de los moluscos más caros que da, pródigo, el mar gallego.

La concha de peregrino fue, como hemos notado, el símbolo de la peregrinación a Santiago. Todo el camino de Compostela está constelado de este símbolo de la mitra arzobispal de Santiago y del Apóstol. Una leyenda quiere que un caballero, en trance de morir ahogado, invocara al Apóstol y surgiera, al ganar la orilla, con el vestido cubierto de vieiras. La concha de peregrino tiene una gran importancia en toda la emblemática y los blasones de la Edad Media. No sólo aparece en Galicia, sino también los caballeros normandos las llevaban como testimonio de haber tomado parte en las Cruzadas. Varias órdenes de caballería, además de la de Santiago, florecieron en Europa bajo el símbolo de la concha de peregrino, orden de Santiago o de la Coquille, fue establecida bajo el patrocinio del Apóstol en 1290 por Florent V, conde de Holanda, y más tarde Luis XI de Francia fundó la orden de Saint Michel o de la Coquille, cuyo collar estaba engarzado con insignias en forma de concha de peregrino. Esta orden, bajo la advocación del Arcángel y del Apóstol, se aprestó a defender el venerable Mont-Saint-Michel de las incursiones inglesas.

Volviendo a la gastronomía, la cocina francesa de las vieiras es importantísima. Su carne, que es deliciosa, puede ser preparada simplemente con mantequilla, o a la Nantua, o a la americana, o a la Newbourg, o a la provenzal, o



bien con una salsa de champagne. O bien a la moda del restaurante "Prunier" de París, rebanadas en unas pequeñas lonchitas que fue receta famosa: se ensartaban en un espetoncillo pequeñas lonchitas de vieiras alternadas con tocino.

Ultimamente, en el restaurante Saint James, de Burdeos, las he tomado simplemente crudas con una salsa muselina caliente al estragón. Algo de una perfección definitiva y delicada. También la cocina gallega dispone de sus modos diversos para preparar las vieiras, aunque resulta siempre menos refinado que los usos y costumbres de los cocineros franceses. No obstante, el máximo libro de recetas y consejos para la cocina gallega es el del maestro Picadillo, publicado por primera vez en 1916. Picadillo era don Manuel de Puga y Parga, personalidad considerable en la vida política gallega. Abogado, periodista, fue dos veces alcalde de La Coruña, y como hidalgo rural se dedicó al cuidado de las tierras de su patrimonio y a gobernar los fogones de su cocina patriarcal de su pazo de Anzobre. Picadillo era un hombre de apetito gargantuesco; pesaba unos ciento cuarenta kilos y dicen que necesitaba dos sillas para acomodarse. Su libro es como su apetito, generoso y desmesurado. Las porciones, los ingredientes, las salsas, las piezas de carne o de caza, medievales o sangrientas, se suceden en su prosa pacífica con una barroca y suntuosa dilapidación. Hago este largo inciso porque además, este libro, que acopia como digo excelentes y tradicionales recetas, trae para elaborar las vieiras desde las vieiras al jerez a las vieiras en su concha, receta ésta de una gran simplicidad que Picadillo cuenta con una discreción clásica: "En cada concha se pueden colocar dos o tres vieiras. Se hace una papilla con aceite frito, perejil muy picado, pimienta, sal y pan al horno, y cuando están bien doradas procurando que no se pasen ni se sequen, se rocían con limón y se sirven". ■ N. L.

LA COSTERA DE LA ANCHOA, SUPERIOR A LA DEL AÑO ANTERIOR

SANTANDER.—La costera de la anchoa se encuentra ya dando sus últimos coletazos. Comienzan con ello a barajarse datos y se confirma la previsión que alguno hizo: "Los bocartes se quedan de amos". Efectivamente, aparte otras razones de tipo económico que han hecho que el precio medio de la anchoa en la actual costera bajase ostensiblemente, las referencias que se tienen es de que el volumen de la costera 78 en cuanto a kilos capturados supera en una buena cifra a las capturas a la costera del pasado año. Concretamente, la referencia al 12 de mayo señala que las capturas en esta costera superaban en tres millones de kilos a las de la costera 77 —recuérdese que la costera del pasado año alcanzó la cifra de 40 millones de kilos, considerada como un record—; mientras que la referencia del precio medio en el puerto de Santoña —considerado como uno de los puertos "caros" de la costa— el día 24 de este mes, último día de venta, era de 36 pesetas kilo, lo que supone por encima de las once pesetas más bajo que la media del pasado año.

Con estos alicientes y a tan sólo quince días vista para que se concluya la campaña, se reunió en Bilbao la Comisión Permanente Interfederativa, cuyo motivo era el estudio de esta situación y el establecimiento de

unas normas para la última quincena de la costera. Estas normas quedaron así establecidas:

Tope de kilos en venta: 4.000 kilos por embarcación y día. El exceso de "tope" será entregado a otro barco que no haya cubierto aquél. Ninguna embarcación puede quedar en el mar con pescado.

Precio mínimo: 25 pesetas kilo. En caso de no alcanzarse tal precio, la Comisión determinará las medidas oportunas, que, en cualquier caso, serán en base a reducción de kilos o "bandera".

Primera venta: a las 7 horas del martes. La última lo será a las 24 horas del jueves. (Es decir, los días de venta han quedado reducidos a tres.)

Salida a la mar el lunes: a las seis de la tarde. Las embarcaciones del puerto de San Vicente de la Barquera podrán hacerse a la mar a partir de las cuatro de la tarde.

Otros acuerdos señalan que queda prohibida la pesca en las bahías de la costa y que los presentes acuerdos tendrán validez hasta el 14 de junio.

También en esta reunión de la CPI se acordó sancionar a varias embarcaciones por "haber vendido anchoa fuera de lonja", entre las que se encuentran "Alerta Está", de Collindres, y "Villa de Llanes", de San Vicente.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

APARECIÓ EL PESQUERO "MENCEY DE ABONA"

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El pesquero canario "Mencey de Abona" ha llegado al puerto de Las Palmas después de haber permanecido, perdido en el Atlántico, cerca de las islas Canarias, por espacio de varios días, al sufrir una avería en los instrumentos de medición.

El barco, que llegó escoltado por el buque de guerra "Lángara" y remolcado por el "Ras", había salido de Arrecife de Lanzarote con dirección al puerto de Las Palmas, pero pasaban los días y el barco no llegaba. Se dio la voz de alarma y salieron a su búsqueda varios aviones militares y barcos de la Armada.

Después, el pesquero pudo establecer comunicación por radio con la costera, cosa

que no pudo hacer antes por tener desajustada la frecuencia del transmisor.

Los tripulantes del pesquero perdido, que nada más llegar al puerto pasaron a la Comandancia Militar de Marina a prestar declaraciones, han señalado que junto a ellos pasaron por lo menos tres barcos y, a pesar de que les hicieron señales, no los vieron y pasaron de largo.

Por fin, el barco gallego "Arosa Séptimo", que venía de Vigo a Las Palmas, lo localizó a 245 millas al Norte de las islas Canarias y dio aviso a la Comandancia de Marina. Posteriormente ésta ordenó al "Lángara" que se acercara para traerlo y dirigirlo al puerto de Las Palmas. ■

ALGECIRAS

COLISIONAN EN EL ESTRECHO UN MERCANTE NORTEAMERICANO Y UN ARGELINO

CEUTA.—La Comandancia Militar de Marina de Ceuta ha informado que los barcos que entraron en colisión en aguas próximas al estrecho de Gibraltar son el carguero norteamericano "Yellowstone" y el argelino "Ibn Batouta".

El accidente, que en principio se atribuye a la densa niebla reinante en el estrecho, se produjo en una zona situada a 18 millas y 80 grados de Punta Almina.

Nada más conocerse en Ceuta la noticia, la autoridad de Marina española dispuso la salida del patrullero "Acedo", de la Armada española, que se situó en las proximidades de los buques para prestar los primeros auxilios.

Antes de zarpar de Ceuta el "Acedo", embarcó personal médico de la Comandan-

cia de Marina y del Hospital Militar de Ceuta, que han estado prestando los correspondientes auxilios a las víctimas.

Según la Comandancia Militar ceutí, en la zona donde se produjo la colisión se encuentran también la fragata inglesa "Aurora", el destructor "D-21 Norfolk" y el submarino "Finwhale", asimismo de la Armada británica.

El patrullero español "Acedo" regresó a Ceuta y, tras informar a las autoridades españolas del siniestro, nuevamente zarpó hacia el lugar de la colisión.

Por el momento no se tienen noticias de las víctimas del violento choque, aunque se sabe que la proa del "Ibn Batouta" se encuentra empotrada sobre el costado de babor del "Yellowstone". ■

SAN SEBASTIAN

UN MERLUCERO "PESCA" UN ARTEFACTO TELEDIRIGIDO FRANCES

SAN SEBASTIAN.—Un extraño artefacto teledirigido francés fue "pescado" por un merlucero de Fuenterrabía en aguas de la fosa de Capbreton y ha sido puesto a disposición de las autoridades marítimas españolas.

Tiene este aparato, de forma de proyectil, cuatro metros de longitud y 50 centímetros de diámetro; pesa unos 500 kilos, es de co-

lor naranja y lleva cuatro aletas de estabilización y tres paracaídas.

Se puede leer la siguiente inscripción: "2396-r6, construido el 3-73. No tocar. Aero espacial".

Los tripulantes del pesquero "Arratekoama" lo trajeron hasta el puerto de Fuenterrabía y ha sido entregado a la Comandancia de Marina. ■



LIMPIEZA DE LA MAREA NEGRA

Lowestof (Inglaterra). Se llevan a cabo los trabajos de limpieza de las costas de Lowestof, afectadas por la marea negra que causó el petrolero griego "Eleni V", cuando se hundió en aquellas aguas. Un equipo de submarinistas opera en los restos del buque, para trasbajar el petróleo que aún queda en él a otro barco. (Europa Press.) ■

CONVOCADOS LOS PREMIOS SEREM-78

MADRID (Redacción).—A propuesta del Servicio de Recuperación y Rehabilitación de Minusválidos Físicos y Psíquicos, la Dirección General de Servicios Sociales, del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, ha convocado, en su cuarta convocatoria, los premios SEREM-78.

Dichos premios, que se convocan en las modalidades de Empresas, Arquitectura, Artículos de Prensa, Cuentos, Ensayos, Fotografía, Investigación, Radio y un premio SEREM extraordinario, están encaminados a estimular, por una parte, la preocupación de las empresas en orden al empleo de minusválidos y, por otra, a promover la atención de los profesionales y de los medios de comunicación social en el planteamiento y solución de cuantas cuestiones se relacionan con la marginación de las personas con capacidad física y psíquica disminuida.

Estos valiosos premios tienen como bases

comunes fundamentales las siguientes:

1.º Los trabajos deberán entregarse personalmente o remitirse por correo certificado al Servicio de Recuperación y Rehabilitación de Minusválidos Físicos y Psíquicos de la Dirección General de Servicios Sociales del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, María de Guzmán, 52. Madrid-3. Con la indicación Premios SEREM-78.

2.º El plazo de admisión finalizará el día 15 de enero de 1979.

3.º Los Jurados de los premios estarán presididos por el ilustrísimo señor director general de Servicios Sociales y su composición se anunciará oportunamente.

4.º El fallo del Jurado será inapelable y se hará público en Madrid a partir del día 1 de marzo de 1979, a través de los medios informativos, comunicándose personalmente a los interesados, pudiendo declararse desinteresado, en su caso, los concursantes. ■

CONCURSO FOTOGRÁFICO CONVOCADO POR "AQUARIUM"

MADRID (Redacción).—Con motivo del cincuenta aniversario del palacio del Mar-Aquarium (domicilio de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa), de la ciudad de San Sebastián, se ha convocado, de acuerdo con la Diputación Foral de Guipúzcoa y la Sociedad Fotográfica de Guipúzcoa, un concurso fotográfico que se regirá por las siguientes bases:

BASES

Participantes: El concurso es abierto, pudiendo participar cuantas personas lo deseen.

Temas: a) Nubes en el País Vasco. b) Panorámicas geográficas del litoral vasco.

Modalidad: Papel blanco y negro o color, indistintamente.

Tamaño: Lado mayor, comprendido entre 25 y 40 cms. Lado menor, libre.

Presentación: Sin reforzar, aunque debidamente protegidas para el envío. Al dorso

figurarán los datos completos del autor, el lugar de la toma y, en el caso de nubes, fecha y hora aproximada de la misma.

Número de obras: Sin límite.

Envío de las obras: Por correo o mediante entrega personal en: Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, Aquarium. Muelle, s/n. San Sebastián.

Calendario del Concurso: Recepción de fotografías: Hasta el 30 de octubre de 1978. Fallo del concurso: 15 de noviembre de 1978. Devolución de fotografías: Antes del 31 de enero de 1979.

Premios (en cada tema): Primero: Medalla y 8.000 pesetas. Segundo: Medalla y 6.000 pesetas. Tercero: Medalla y 4.000 pesetas.

Jurado: Estará formado por miembros de la Sociedad de Oceanografía y de la Sociedad Fotográfica de Guipúzcoa. Su fallo será inapelable y se comunicará a todos los participantes al devolverse las obras no premiadas ni adquiridas por la organización. ■

EL TIEMPO en la MAR

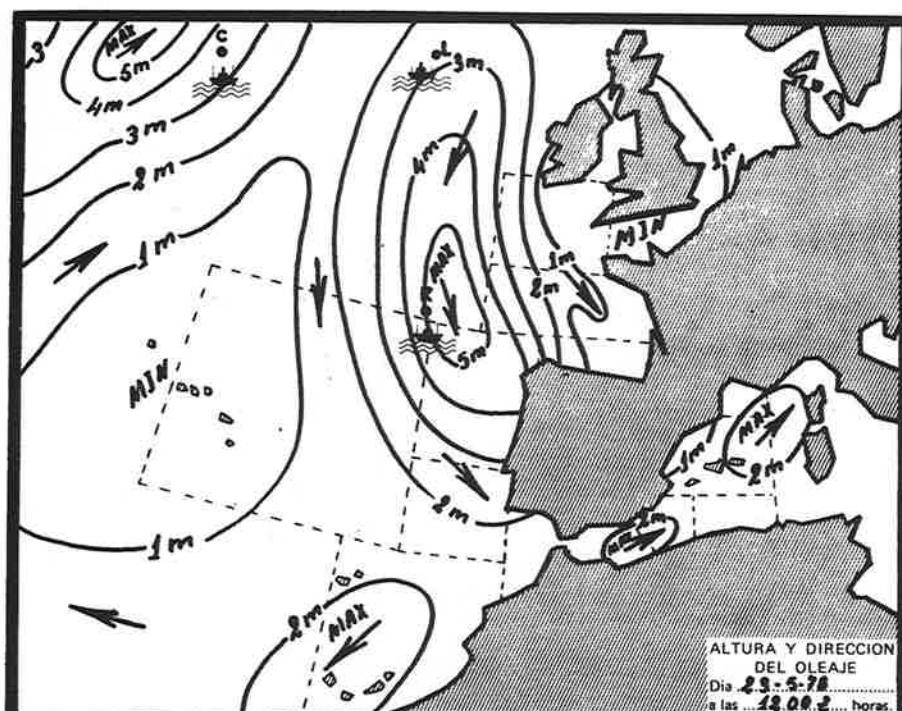
POR FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

El mes de mayo, que en este número comentamos, no fue muy pródigo en temporales ni, por lógica secuela, en mares encrespados. Tampoco, desde luego, hubo "calma chicha". Un mes, en definitiva, nada llamativo y más bien —como es normal— de clara transición. Hasta el día 5, nada de particular. Este día se registraron rachas atemporaladas de componente W. en Alborán y de componente N. en Finisterre. El 7, una depresión de 988 mb. aparece centrada en 52° N.-28° W. y provoca vientos de fuerza 6 a 9 Beaufort en un radio de acción de 450 millas hacia el SE. del mencionado punto. El día 9, otra depresión de 996 mb. se centra en 51° N.-35° W. y levanta vientos de fuerza 6 a 8 en un radio de 300 millas, más o menos. Otra aparece en 43° N.-35° W. y produce vientos de fuerza 8 a 10 en unas 450 millas a partir de su centro. Los días 11, 12 y 13 se registran rachas atemporaladas de levante en el Estrecho. Este último día, además, también se registran intervalos de temporal de componente N. en las proximidades de la Estación Oceánica "R", predominando —como observarán en el mapa número 1— la mar gruesa por la mayor parte de la zona de Finisterre, extremos E. y NW. de la de Azores, NW. de la de León, SW. de la de Vizcaya y por la

mayor parte de la de Canarias. Al día siguiente, se registran rachas atemporaladas del NW. en el golfo de León y ya no aparece nada destacable hasta el día 21 en que se registran rachas atemporaladas de Poniente en Alborán y que se prolongan hasta medio día del siguiente. Por fin, el día 23, vuelve a registrarse otra situación importante, la más de la segunda quincena del mes y que podrán observar en el mapa número 2 adjunto. Aparecen rachas atemporaladas del NW. entre los paralelos 36 y 50° N. y los meridianos 09 y 17° W. La causa fue una depresión de 998 mb. que se centraba en 42° N.-03° W. Por otro lado se registra mar muy gruesa, con olas viniendo del N. al NW., en el extremo NE. de la zona de Azores, mitad N. de la de Finisterre, tercio W. de la de Vizcaya y extremo SW. de la de Gran Sol, extendiéndose la fuerte marejada a mar gruesa por la mayor parte del resto de nuestras zonas marítimas de responsabilidad.

Y pasando ya al capítulo de los pronósticos para ese mes de junio, el mapa número 3 muestra el número previsto de días de temporal, o de rachas atemporaladas, para nuestras zonas. En el Mediterráneo predominan los Ponientes, mientras que en el Atlántico son los vientos de componentes N. los que "man-



MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas, durante la segunda quincena de mayo, por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología. Corresponde a las 12 Z del día 23.

dan". En el Gran Sol habrá de tres a cinco días —previstos— de temporal. En alta mar del golfo de León, de tres a cuatro. En las demás zonas, de uno a tres. Las flechas que aparecen en el mapa número 3 que comentamos indican la dirección dominante del viento los días de temporal o de rachas atemporaladas.

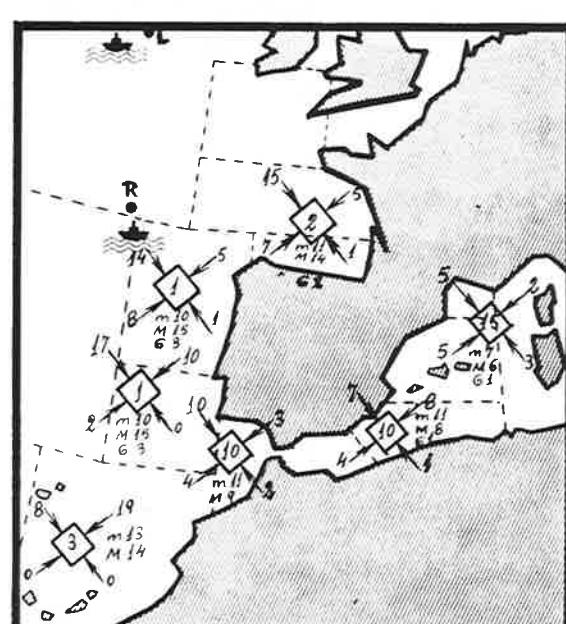
El mapa número 4 esquematiza el estado medio previsto de la mar y del viento para el presente mes de junio. Como ya es usual, las flechas que inciden en cada uno de los lados del rombo, indican la frecuencia con que (según el número que aparece junto a ellas) la mar provendrá del correspondiente cuadrante: N. a E., E. a S., S. a W. y W. a N. Por otro lado, la cifra que figura en el centro de cada rombo representa el número de días de mar llana. Los que, al totalizar, faltan hasta completar los treinta que integran junio, corresponden a días de direcciones confusas. En cuanto a la altura del oleaje, debajo o a la derecha de cada rombo aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), represen-

tada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa en adelante (cuatro metros o más), expresada por una "G". También a este respecto hay que repetir cuan-
to antes decíamos con relación a la dirección del viento: que los días que faltan —al sumar— hasta completar los treinta que forman junio, corresponden a oleajes intermedios o confusos.

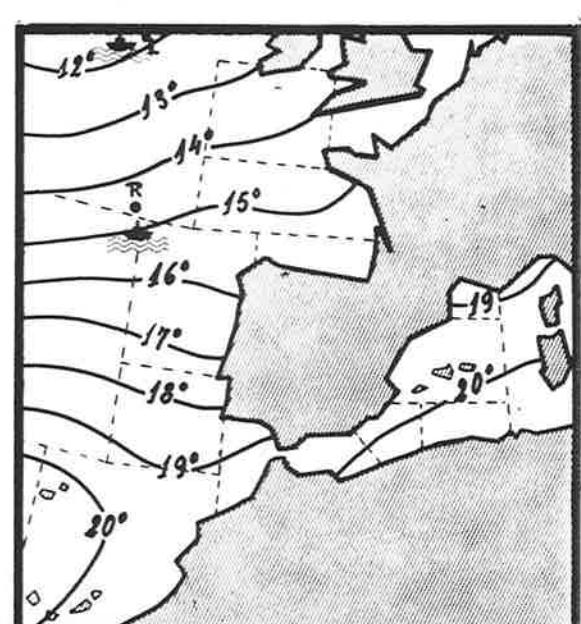
Por fin, el mapa número 5 muestra claramente el reparto de las temperaturas medias superficiales del agua del mar (SST) previstas para este mes de junio. En general —con respecto a mayo— se prevé un ascenso de unos dos grados largos por la mayor parte de las zonas atlánticas y de tres a cuatro en las mediterráneas. Esto, por otro lado, está totalmente de acuerdo con los pronósticos termométricos emitidos por el Centro Meteorológico Mundial. Y ya saben ustedes que —salvo en verano u no siempre— la temperatura del agua del mar en superficie suele ser ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima. ■



MAPA NUMERO 2.—Días de temporal previstos por el mes de junio en curso. Las flechas indican la dirección dominante —prevista— del viento en los días de temporal.



MAPA NUMERO 3.—Estado previsto del viento y de la mar para el presente mes de junio.



MAPA NUMERO 4.—Temperaturas medias —previstas— del agua del mar en su superficie (SST) para el mes de junio actual.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

**(Integrada en el Instituto
Social de la Marina)**

FUNDADA EN 1927

Le ofrece experiencia, confianza y seguridad