



Reconoce la vigencia del acuerdo franco-español de 1978

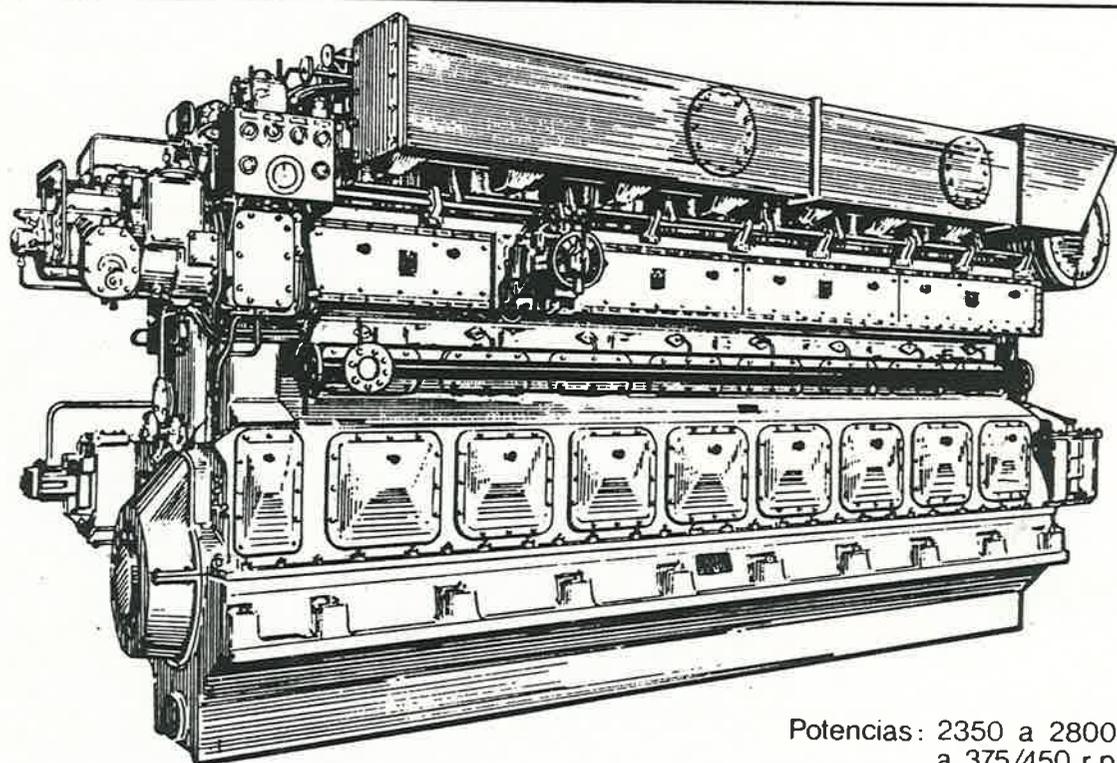
LA SENTENCIA DE POITIERS, FAVORABLE A LOS 21 PESQUEROS ESPAÑOLES CONDENADOS POR FAENAR EN AGUAS FRANCESAS

Con nuevo impulso en

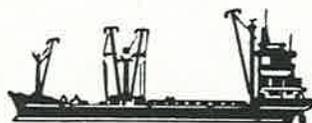
MOTORES DIESEL MARINOS

MAQUINISTA

M-835



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



Buques de Cabotaje



Remolcadores



Roll-on/roll-off



Buques Pesqueros



LA MAQUINISTA
TERRESTRE Y MARITIMA, S.A.

c/ Fernando Junoy, 2 / Apartado 94 / Tel. 345 57 00

Telegramas MAQUINISTA / Telex 5539 MAQUI / BARCELONA -30-

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 ESPONTANEAS

● 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 Eguizabal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chillida. Cartagena: Ricardo Urquidigüemes. Castellón: Antonio Fernández Suárez. 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 Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Albornoz. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayos. 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: Juani-ta Morillo González y Charo S. Harguindey.

Director:

Joaquín Vidal.

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

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

Déposito legal: M. 16.516-1963.

El pasado 23 de junio el Tribunal de Apelación de Poitiers (Francia) pronunció 21 sentencias referentes a otros tantos pesqueros que habían sido condenados por el Tribunal de La Rochelle. El de Poitiers aceptó los recursos que habían sido interpuestos por los interesados y absolvió sin penas ni costas a los patrones, ordenando, asimismo, la restitución de las redes y pesca embargadas. Las costas de primera instancia y apelación correrán a cargo del Tesoro Público de Francia. Reconoce la sentencia la vigencia del acuerdo bilateral pesquero franco-español de 1967, estimando que debe considerarse aplicable a la zona económica francesa,

dada la motivación de las partes contratantes en el convenio de Londres y el acuerdo franco-español, que era evitar toda diferencia en materia de pesca, mediante el reconocimiento en una parte de sus aguas territoriales de derechos recíprocos. Aunque "Hoja del Mar" ya dio en pasada edición la noticia de la sentencia, reproducimos a continuación la traducción de su texto íntegro, pues la consideramos de gran interés para nuestros lectores y medios pesqueros en general. Hacemos la observación de que, aunque esta sentencia se refiere a un solo barco, las veinte restantes son exactamente iguales.

Reconoce la vigencia del acuerdo franco-español de 1967

LA SENTENCIA DE POITIERS, FAVORABLE A LOS 21 PESQUEROS ESPAÑOLES CONDENADOS POR FAENAR EN AGUAS FRANCESAS

Tribunal de Apelación de Poitiers Sala Correccional

SENTENCIA DEL 23 DE JUNIO DE 1978

El veintitrés de junio de mil novecientos setenta y ocho.

El Tribunal de Apelación de Poitiers, Sala Correccional, en audiencia pública del día de hoy celebrada en el Palacio de Justicia de la citada ciudad, ha pronunciado la sentencia siguiente:

Entre el señor fiscal supremo del Tribunal de Apelación de Poitiers, por una parte, y Lijo Montemuino Ramón, de veintidós años, nacido el 7 de septiembre de 1954 en Serans, provincia de La Coruña -España-, hijo de Apardeio Montemuino y de Gumersinda, soltero, capitán de pesca de altura, con domicilio en la calle Ricardo Arrilaga número 8, tercero D, en Pasajes, provincia de Guipúzcoa -España-, de nacionalidad española, no habiendo nunca sufrido condena; Inculpado -No detenido-. Apelante y Citado.

No compareciendo, pero regularmente representado en el acto del juicio por el letrado señor Berton, abogado en La Rochelle; por otra parte, y también: el señor Le Bolloch Michel, administrador de asuntos marítimos de la zona de La Rochelle -Dirección de Asuntos Marítimos del Litoral Suroeste en Burdeos-. Parte demandante.

Compareciente en persona en la audiencia, como última parte.

Por sentencia del 24 de noviembre de 1977, el Tribunal Correccional de La Rochelle (17) ha dictado una decisión cuya parte dispositiva está así concebida:

"Por estos motivos:

"El Tribunal, estatuyendo públicamente, contradictoriamente, en materia correccional y en primera instancia:

"Dice y juzga que los hechos reprochados a Lijo Montemuino Ramón han quedado probados.

"En consecuencia, le condena a la pena de cinco mil francos (5.000 francos) de multa y ordena la confiscación del fondo de la red y del precio del producto de la pesca.

"Le condena además al pago de los gastos al Tesoro Público liquidados por un total de 198 francos con 60 centavos, en el que están comprendidos los derechos de timbre y de registro, los derechos de pleitear y los derechos de correo y de secretaria.

"Determina la duración del apremio por cuerpo, al mínimo.

"Todo de acuerdo con los artículos: Ley del 1-III-1888, modificados por la Ley 76.655 de 16-VII-1976, Decreto 77.130 del 11-II-1977".

Según actas recibidas en la Secretaría del Tribunal Correccional de La Rochelle (17), Lijo Montemuino Ramón, encausado, y el ministerio público interpusieron recurso de apelación contra esta decisión los días 25 y 28 de noviembre de 1977.

La causa fue vista en audiencia pública del viernes 31 de marzo de 1978, fijada por las citaciones cursadas a petición del señor fiscal de la Audiencia Territorial.

A dicha audiencia pública el encausado no compareció, pero fue regularmente representado por el letrado señor Berton, abogado en La Rochelle, debidamente apoderado al efecto.

(Pasa a la página siguiente)

Consejo General del ISM

MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

Quando ya había sido cerrada la presente edición, el día 27 de julio se reunió en Madrid el Consejo General del Instituto Social de la Marina, en cuya sesión se acordó la concesión de medallas al Mérito Social de la Marina. Ofrecemos esta información, con carácter de alcance, en las páginas 28 y 29 de la revista. ■

LA SENTENCIA DE POITIERS, FAVORABLE A LOS 21 PESQUEROS ESPAÑOLES CONDENADOS POR FAENAR EN AGUAS FRANCESAS

(Viene de la página anterior)

El Tribunal, no estimando necesaria la comparecencia del inculcado, decide prescindir de ella y pasar a los debates, que serán contradictorios conforme a lo dispuesto por los artículos 410 y 411 del Código de Procedimiento Penal.

El señor presidente Borye hace la exposición del asunto.

Maitre Berton, abogado, expone su defensa sometiendo los medios de defensa del prevenido Lijo Montemuino Ramón, apelante y citado.

El fiscal y el señor administrador de Asuntos Marítimos han sido escuchados en sus requisitorios.

Después de lo cual se declaran terminados los debates, y el Tribunal decidió seguir deliberando, aplazando la sentencia hasta el 28 de abril de 1978, quedando los asesores de las partes regularmente informados de este aplazamiento por el señor presidente, de acuerdo con las disposiciones de los artículos 410 y 411 del Código de Procedimiento Penal.

La audiencia del 28 de abril de 1978 prolongó las deliberaciones hasta el 19 de mayo de 1978, luego hasta el 2 de junio de 1978 y luego hasta el 23 de junio de 1978, siendo regularmente informados de estos nuevos aplazamientos, en las mismas condiciones, los asesores de las partes.

Y en la audiencia pública de hoy, viernes 23 de junio de 1978, el Tribunal, compuesto en forma idéntica a la de la audiencia de los debates del 31 de marzo de 1978 y habiendo deliberado de conformidad con la ley, ha pronunciado la sentencia cuyo contenido es el siguiente:

EL TRIBUNAL

Oída la sentencia pronunciada el 24 de noviembre de 1977 por el Tribunal Correccional de La Rochelle, cuya parte dispositiva se ha reproducido anteriormente,

Vistas las actas de los recursos interpuestos por el letrado señor Berton, del Colegio de La Rochelle, representando a Lijo Montemuino Ramón, inculcado, y por el fiscal;

Vistas las conclusiones escritas del inculcado Lijo Montemuino Ramón tendientes a la reforma de la sentencia sometida a su absolución sin pena ni costas y a la restitución de sus objetos confiscados y el producto de su venta.

Oído el fiscal en su requisitorio, el administrador de los Asuntos Marítimos, parte agregada al fiscal en sus conclusiones, el abogado del inculcado en su defensa.

Resultando que Lijo Montemuino Ramón, capitán del pesquero español "Galateca", no discute que su barco el 22 de noviembre de 1977 faenaba a lo largo de La Pallice, a una distancia de 70 a 72 millas de las costas francesas en el interior de la zona económica de 188 millas de anchura en las que Francia ejerce con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1.º de la Ley número 76.655 de 16 de julio de 1976, "derechos soberanos en lo que se refiere a la exploración y a la explotación de los recursos naturales, de los recursos biológicos y no biológicos del fondo del mar, de su subsuelo y de las aguas subyacentes" cuando fue apresado por el barco de guerra francés "Amyot D'Inville" y se le obligó a ir al puerto de La Pallice, en donde se levantó acta y le fueron confiscados el saco de su red y su pesca de 550 kilogramos de peso; que en cambio niega la infracción que se le reprocha por haber pescado en aquel lugar y opone a la demanda las disposiciones de la convención de Londres de 9 de marzo

de 1964 y del acuerdo general sobre la pesca franco-español de 20 de marzo de 1967:

Sobre la aplicación a los pescadores españoles de las prohibiciones dispuestas por la Ley de 16 de julio de 1976:

Resultando que en virtud del artículo 55 de la Constitución de 4 de octubre de 1958: "Los tratados o acuerdos regularmente ratificados o aprobados tienen, desde su publicación, una autoridad superior a la de las leyes, a reserva para cada acuerdo o tratado, de su aplicación por la otra parte";

Resultando que este principio se aplica a toda regla de derecho internacional público, generalmente admitida y respetada por los Estados, bien se trate de reglas de la costumbre o de tratados-Ley, o bien de tratados-contrato;

Resultando, en efecto, que toda nueva regla de derecho internacional de alcance general definida por un tratado entraña la obligación de observarla por parte de cada Estado firmante, del tratado en reciprocidad a la misma obligación que pesa sobre sus cofirmantes, sean éstos o no beneficiarios directos del cumplimiento de la regla;

Considerando que en este caso el demandado puede igualmente, por lo tanto, prevalerse de convenios internacionales que contengan obligaciones recíprocas explícitas para cada una de las partes contratantes a los que Francia y España se hayan adherido, o de verse los oponer, que beneficiarse de la aplicación de las reglas de derecho internacional público de alcance general, consuetudinarias o escritas;

Resultando que las reglas internacionales de alcance general aplicables a la pesca en el mar admitidas por la costumbre internacional o definidas por la Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre la pesca y conservación de los recursos biológicos de alta mar publicadas en Francia por el Decreto número 70.1212 de 15 de diciembre de 1970 pueden resumirse como sigue:

1.º) La pesca es libre en alta mar y reservada a los nacionales a reserva de obligaciones convencionales particulares, en las aguas territoriales de los Estados ribereños.

2.º) Los mares territoriales (o aguas territoriales) están constituidos por las superficies marítimas que bordean el litoral de un país cuya extensión se fija y determina, a falta de una regla internacional generalmente admitida, por el derecho interno de este país.

3.º) Los Estados ejercen la plenitud de sus derechos soberanos en sus mares territoriales.

4.º) Un Estado ribereño puede en ausencia de acuerdo especial con los Estados vecinos o los Estados cuyos súbditos practican generalmente la pesca en la zona de alta mar adyacente a su mar territorial, y después de un cierto plazo, reglamentar unilateralmente la pesca en dicha zona adyacente "con vistas al mantenimiento de los recursos biológicos del mar" a condición de que su reglamentación no produzca efectos discriminatorios contra los pescadores extranjeros (Convenio de Ginebra).

Resultando que la Ley número 76.655 de 16-VII-1976 creando una zona económica que puede extenderse desde el límite exterior de las aguas territoriales hasta 188 millas más allá de este límite sobre el que Francia ejerce sus derechos soberanos es conforme a esas reglas en lo que respecta a la explotación y la explotación de los recursos biológicos del mar, siempre que no contenga medidas discriminatorias contra los pescadores extranjeros que habitualmente pescaban en aquella zona con

anterioridad a dicha decisión unilateral y que sólo un acuerdo con los Estados de los que son súbditos estos pescadores podría permitir tomar dichas medidas;

Resultando que las prohibiciones de pesca y las sanciones que prevé esta Ley resultan, pues, inaplicables a los pescadores españoles que desde siempre han pescado frente a las costas atlánticas francesas entre las costas bretonas y las cantábricas, zona de alta mar en la que Francia no ejerce ni puede ejercer más que "algunos" derechos soberanos y no la plena soberanía;

Resultando que los procedimientos seguidos contra el demandado no están, por consiguiente, fundados en derecho, en ausencia de un acuerdo franco-español prohibiendo a los pescadores españoles pescar en la zona de alta mar en donde su pesquero fue hallado en acción de pesca con aparejo de arrastre;

Sobre los efectos particulares en este caso de la Convención de Londres sobre la pesca y del acuerdo general franco-español sobre la pesca:

Considerando que el demandado, además, solicita la reforma de la sentencia pronunciada contra él y su absolución, fundándose expresamente en la Convención de Londres sobre la pesca de 9-III-1964, publicada por Decreto número 66.346 de 26-V-1966 y en el acuerdo general sobre la pesca concluido entre Francia y España el 20-III-1967 y publicado por Decreto número 67.633 de 23-VII-1967;

Considerando que debe tenerse en cuenta que la Convención de Londres, de la que Francia y España son firmantes con otros once Estados europeos, y el acuerdo franco-español surtieron efectos con anterioridad a las decisiones unilaterales para estos Estados proyectaban tomar para ampliar sus mares territoriales respectivos y previamente, en particular, a dos decisiones unilaterales de Francia que en primer lugar, por Decreto número 67.451 de 7 de junio de 1967 prohibió la pesca a los barcos extranjeros en una zona de doce millas de extensión bordeando sus costas y después por la Ley de 24 de diciembre de 1971, llevó la extensión de sus aguas territoriales de tres a doce millas; que la finalidad perseguida por los firmantes de la Convención de Londres, así como del acuerdo franco-español, era paliar las dificultades que hubiesen podido surgir en materia de pesca marítima como consecuencia de las proyectadas extensiones de sus aguas territoriales y regular de antemano sus derechos recíprocos y los de sus nacionales respectivos;

Considerando que por el Convenio de Londres los Estados firmantes se han reservado un derecho de pesca exclusivo en la zona de seis millas rodeando su litoral y se han reconocido un derecho de pesca recíproco en la zona de seis a doce millas;

Considerando que el convenio bilateral franco-español ha limitado la práctica del derecho de pesca de los españoles a orillas del litoral atlántico francés en la zona de seis a doce millas (zona que se convirtió en mar territorial francés después de la firma del convenio) desde la desembocadura del Bidasoa al paralelo de la punta Norte de Belle-Ile.

Considerando que este convenio debe considerarse aplicable automáticamente a la zona económica francesa, tal como lo afirma el demandante, no sólo porque parece completamente ilógico reconocer a los pescadores españoles un derecho de pesca en aguas territoriales francesas entre seis y doce millas y prohibirles al mismo tiempo ejercer la pesca en la zona de alta mar adyacente entre 12 y 200 millas, pero sobre todo porque sería

desconocer la intención de las partes contratantes del Convenio de Londres y del acuerdo franco-español que era precisamente el evitar entre las mismas cualquier diferencia en materia de pesca marítima reconociéndose en una parte de sus aguas territoriales derechos recíprocos; que no se puede invocar una laguna de esas convenciones por no haber reglamentado la pesca más allá del límite de doce millas cuando esta zona en aquel tiempo todavía era zona de alta mar y por lo tanto zona de libre pesca;

Considerando que la intervención ante la Asamblea Nacional del ponente del proyecto de Ley creando la zona económica francesa permite precisar que la intención del legislador francés era sin lugar a duda el extender a esta zona la aplicación del Convenio de Londres y, por consiguiente, del acuerdo franco-español que se refiere expresamente a dicho convenio y cuya aplicación limita geográficamente; que efectivamente, éste ha declarado (informe del señor Marc Becam): "El artículo tres dedicado al problema de la pesca determina en condiciones análogas a aquellas del artículo precedente, es decir, sin innovación jurídica, las competencias ejercidas respecto a los recursos naturales de las aguas subyacentes por aplicación del régimen anteriormente previsto para la pesca... que prohíbe a los extranjeros pescar en aguas territoriales francesas, bajo reserva de ciertas disposiciones del Convenio de Londres de 9 de marzo de 1964 y del régimen comunitario de 1970";

Considerando que queda así demostrado que no sólo las reglas del Derecho Internacional no permiten oponer a los pescadores españoles que pescan en la zona económica francesa entre los paralelos de la desembocadura del Bidasoa y de la punta Norte de Belle-Ile, las disposiciones de la Ley de 16 de julio de 1976 y los Decretos tomados para su aplicación, sino que además el legislador francés no tuvo intención de legislar contra compromisos internacionales de Francia;

Considerando que la sentencia apelada debe ser por consiguiente reformada y el demandado absuelto de los cargos imputados sin penas ni costas; que conviene además ordenar la restitución del saco de la red confiscado y del precio neto de su pesca;

POR ESTOS MOTIVOS

El Tribunal, estatuyendo públicamente, contradictoriamente en apelación en materia correccional y en última instancia,

Acepta los recursos del inculcado Lijo Montemuino Ramón y del fiscal;

Reformando la sentencia sometida, absuelve sin pena ni costas a Lijo Montemuino Ramón de los cargos imputados.

Ordena que se le restituyan:

El saco de la red confiscado y el precio neto de su pesca, o sea, la cantidad de **mil seiscientos setenta y cuatro francos con treinta y siete céntimos (1.674,37 fr.)**

Dice que los gastos de primera instancia y de apelación correrán a cargo del Tesoro Público.

Hecho, juzgado y dictado en audiencia pública de la Sala Correccional del Tribunal de Apelación de Poitiers, el viernes veintitrés de junio de mil novecientos setenta y ocho.

Presentes y reunidos los señores, Borye, presidente; Thore et Baud, vocales.

En presencia del señor Leschallier de Lisle, sustituto del fiscal en funciones de ministerio público.

Con asistencia de la señora Boutet, juramentada, en funciones de secretario del Tribunal.

Hecha la lectura, el señor presidente y el secretario han firmado la minuta de la presente sentencia.

El secretario

El presidente

Copia certificada conforme a su original. ■

Declaraciones en Vigo sobre el problema de las aguas comunitarias

VISITA DEL MINISTRO IRLANDES DE PESQUERIAS

VIGO.—Irlanda apoyará sin reservas de ninguna clase la integración de España en la Comunidad Económica Europea, ha manifestado el ministro de Pesquerías de Irlanda, Brian Lenihan, que llegó a Vigo acompañado por el subsecretario de Marina y Pesca español, Víctor Moro Rodríguez.

El señor Lenihan también venía acompañado por el subsecretario de Pesca de su país, señor Ryan, y otros altos cargos de su Departamento.

En el aeropuerto vigués fueron recibidos por el alcalde de la ciudad, comandante de Marina, gerente de la Cooperativa de Armadores y uno de los consejeros delegados de Pescanova.

El ministro y acompañantes se dirigieron a las factorías de Pescanova, que visitaron detenidamente.

Más tarde, el ministro irlandés hizo unas declaraciones en las que destacó que el motivo de su visita era llegar a un entendimiento con España para la creación de unas sociedades mixtas pesqueras, que podrían concretarse con la utilización de los barcos pesqueros españoles por parte de estas sociedades mixtas. Los barcos tendrían su base en un puerto irlandés del Sur de la costa. Las tripulaciones serían de ambos países y habría una mutua colaboración y entendimiento para la distribución en el mercado de las distintas especies de captura.

Sobre si Irlanda iba a elevar las sanciones a los barcos infractores de las 200 millas marítimas, dijo que se han elevado a niveles comparables al de los demás países miembros de la Comunidad Europea.

En cuanto a sistemas de licencias, dijo que tenía interés en señalar que España, como país en relaciones con el Mercado Común para su integración en el mismo, tendrá una asignación de licencias que sea justa para sus necesidades, hasta que la solicitud de ingreso de España se confirme con su plena adhesión al mismo y queden de esta manera solucionados los problemas de hoy.

Dejó claro que el Gobierno de su país quiere unas relaciones con España justas y equitativas, y como ejemplo de sus afirmaciones era el propósito de la creación de sociedades mixtas.

En cuanto al ingreso de España en el Mercado Común, añadió que Irlanda apoyará sin reservas de ninguna clase la integración de España en la CEE, ya que dicho organismo tiene un hueco que precisamente debe ocupar España. En este aspecto son positivos también el proceso y desarrollo político español con unas instituciones democráticas.

Finalmente calificó de positivo su viaje y dijo que luego sería el Gobierno irlandés, del cual él es sólo un representante, quien decidiría los nuevos pasos a llevar adelante.

El ministro irlandés visitó posteriormente la Cooperativa de Armadores, así como las diversas instalaciones del puerto pesquero de El Berbes.

A mediodía le fue ofrecido un almuerzo por la Subsecretaría de Marina y Pesca en el Pazo de Castrelos, y a primeras horas de la tarde se trasladó a Bayona, girando, antes de su partida, una visita a la factoría Casamar. ■

ENTREVISTA SANCHEZ TERAN-LENIHAN

MADRID.—Salvador Sánchez Terán, ministro de Transportes y Comunicaciones, se ha en-

trevistado con el ministro de Pesquerías irlandés, Brian Lenihan, que se encuentra actualmente en Madrid.

La entrevista, que se prolongó algo más de una hora, tuvo lugar en el despacho del señor Sánchez Terán. Durante la misma, ambos ministros pasaron revista a diversos temas bilaterales, relacionados especialmente con el tema pesquero.

En la entrevista estaban también presentes el subsecretario de Pesca irlandés, señor Ryan; el subsecretario de Pesca y Marina Mercante español, Víctor Moro; el embajador de Irlanda en Madrid, señor Charles Victor Whelan, y Javier Conde, por parte del Ministerio de Asuntos Exteriores.

Una vez finalizada la misma, el ministro irlandés, acompañado por Víctor Moro y por el señor Ryan, se dirigió a la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante, donde mantuvo una reunión de trabajo. ■

BARCOS HISPANO-MEJICANOS PESCAN EN AGUAS NORTEAMERICANAS

MEJICO.—Barcos mejicano-españoles empezaron ya sus faenas de pesca frente a las costas norteamericanas, de acuerdo con un convenio entre Méjico y los Estados Unidos, se ha informado en la capital federal.

El Departamento de Pesquerías indicó que ocho barcos operan frente a las costas de los Estados de Washington, California y Oregón, mientras otra parte de una flota mejicano-española lo hace frente al litoral de Massachusetts (Nueva Inglaterra), en el Océano Atlántico.

EL POLISARIO PRESENTA EN ARGELIA A LOS OCHO PESCADORES ESPAÑOLES SEQUESTRADOS

ARGEL.—El Frente Polisario presentó públicamente en Argelia a los pescadores detenidos hace tres meses cuando faenaban en aguas del Sahara, según informaron fuentes competentes españolas. Estas fuentes manifestaron a Europa Press que se han reiterado instrucciones a los embajadores en Argel, Naciones Unidas y Ginebra para que traten de acelerar en lo posible la liberación de los pescadores.

Cartas de los familiares.—Los familiares de los ocho marineros detenidos del pesquero "Las Palomas" enviaron cartas anoche a Su Majestad el Rey don Juan Carlos, al presidente del Gobierno, Adolfo Suárez, y al ministro de Asuntos Exteriores, Marcelino Oreja, en las que solicitan pronta solución del problema.

En la carta remitida a don Juan Carlos, los familiares expresan su esperanza de ser escuchados por Su Majestad, al tiempo que le solicitan interceda ante el Gobierno para que éste tome rápidas y eficaces medidas conducentes a la liberación de sus familiares.

Intervención de la Cruz Roja.—Por su parte, el presidente de la Cruz Roja Española, don Enrique de la Mata Gorostizaga, ha manifestado que, además de las gestiones realizadas por el Gobierno español, el Comité Internacional de la Cruz Roja ha propiciado los acuerdos entre los Gobiernos de Argelia, Marruecos y Mauritania para facilitar asistencia a los retenidos.

Por su parte, el presidente de la Cruz Roja Española mantiene contactos con su colega argelino, a quien ha encomendado una acción directa cerca del Frente Polisario. ■



Don Salvador Sánchez Terán, ministro de Transportes y Comunicaciones, con don Brian Lenihan, ministro irlandés de Pesquerías, poco después de la llegada de este último al aeropuerto de Barajas (Madrid) para iniciar una visita no oficial a España, respondiendo a la invitación cursada por el señor Sánchez Terán.

Crónica de Dublín

LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA ES LA MAS MULTADA EN IRLANDA

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Durante el mes pasado, el Parlamento discutió a fondo el futuro de la industria irlandesa de pes-

ca. Lo que dio a los diputados la ocasión de proponer sus ideas al respecto fue la introducción por el Gobierno de una propuesta de Ley aceptada al fin por los diputados de todas las tendencias, según la cual cada persona juzgada por haber infringido las regulaciones para la protección de las reservas nacionales de peces tendrá que pagar una multa de hasta 400.000 libras esterlinas.

Los pescadores españoles son últimamente los más capturados por los buques guardacostas de la Marina nacional irlandesa que los de ningún otro país, por lo que sufrirán sin duda aún más debido a esta Ley. Pero ellos desean más que nadie que se solucione la entrada española en el Mercado Común Europeo, aunque la revista irlandesa de la industria, "Irish Skipper", sigue mostrando que la numerosa aparición de la flota de pesca española, experimentada y eficaz, en las aguas irlandesas perjudicaría a la flota irlandesa, pequeña pero creciente. Su redactor acaba de finalizar una visita a los puertos de pesca del Noroeste español, que le impresionó mucho.

Recientemente tuvo lugar en la Universidad de Burdeos, Francia, una conferencia interesantísima de expertos de historia marítima procedentes de Francia, Irlanda y Canadá. El tema discutido fue la vida de las comunidades comerciales del Atlántico del Norte en el siglo XVIII. Una de las comunicaciones de la delegación irlandesa mostró con mucha claridad cuántos eran los eslabones comerciales y marítimos entre España e Irlanda en aquella época. Parece ser, por ejemplo, que en Cádiz los comerciantes irlandeses ocupaban el cuarto lugar en importancia después de los italianos, franceses y flamencos, siendo más numerosos que los ingleses, alemanes y otros. Poseían entre 30 y 43 casas comerciales con hasta 119 miembros.

Por mala suerte, acontecimientos del siglo pasado en los dos países rompieron los eslabones marítimos que habían existido. Pero, ahora que el Irish Continental Line, compañía estatal, mantiene comunicaciones marítimas directas con dos puertos franceses, se pregunta el Instituto Marítimo de Irlanda qué dado que hay tanto intercambio turístico anual entre los dos países, por qué no inaugurar un servicio regular de Cork a Bilbao o Pasajes. ■ J. DE COURCY IRELAND.

EL SENADO SE OCUPA DE LA COMERCIALIZACION DE LOS PRODUCTOS PESQUEROS

MADRID.—Promulgar una Ley de Ordenación de Lonjas de Pescado y aprobar una estrategia contra el oligopolio de los mayoristas o asentadores son actuaciones a llevar a cabo para la mejora de la comercialización de los productos del mar, según se puso de manifiesto en la reunión de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Senado, que estudia este tema.

La reunión, presidida por el senador socialista Navarro Esteban, comenzó con la intervención de Fernández Calviño, quien delineó las bases sobre las que se asentará el informe sobre la comercialización de los productos pesqueros.

Abordó en primer lugar el tema del sector extractivo, destacando que es preciso mejorar las condiciones de calidad de entrega del pescado al proceso comercial.

Analizó seguidamente el tema de las lonjas, destacando su legislación anticuada, con el sostenimiento de la subasta a la baja; su amplia confluencia de competencias en el servicio y falta de uniformidad de criterios impositivos por su utilización, por lo que demandó una Ley de Ordenación de Lonjas.

El sector exportador o transportista es —según Fernández Calviño— uno de los más sacrificados. Tiene una amplia infraestructura y expone su dinero desde que el producto llega a lonja. Su actuación no es distorsionadora, salvo en el caso de alguna gran empresa, como Alvarez Entrena.

El mayorista —que cobra por comisión— influye en la calidad de las especies en venta, al crecimiento de márgenes ilógicos e incluso a la distorsión de la oferta, pues le interesa más vender un camión de pescados finos que 40 de sardinas por la propia rentabilidad de sus comisiones.

Destacó que la Administración debe intervenir ante este problema de disciplina de mercado y puso de manifiesto la política restrictiva municipal de mercados, que posibilita la existencia de este oligopolio. Citó casos de venta de puestos de mayoristas por 50 millones de pesetas en Barcelona y de 30 millones en Madrid, que confirman plenamente esta política restrictiva.

De cara a posibles soluciones, se refirió a las reuniones habidas entre representantes del sector extractivo y Mercasa, de cara a la planificación de una acción de figuras distorsionantes, mediante la constitución de sociedades mixtas armadores-exportadores-Mercasa.

En el debate posterior, el senador Jiménez Navarro se pronunció a favor de la constitución de una pequeña ponencia que, en base a los trabajos de Fernández Calviño, elabore el informe, e hizo consideraciones relativas al estado de la pesca en Canarias.

El senador González Castañaga se refirió al problema de algunas empresas, como Alvarez Entrena, que están distorsionando el mercado, con sus importaciones de chirla que dañan a los pescadores de diversas zonas de España.

A este respecto, el senador Paz Andrade puso de manifiesto que los propios italianos están sorprendidos de que España importe un producto desvalorado en origen, como la chirla, dañando a sus propias producciones. Mientras la CEE pone barreras a ciertos productos agrarios, se dan licencias para importar chirla y se está acabando con la industria mejillonera gallega.

Por último, hizo uso de la palabra el presidente de la Comisión, quien nombró una ponencia para la elaboración del informe, integrada por los senadores Fernández Calviño (UCD), González Castañaga (socialista) y Jiménez Navarro (UCD). Esta ponencia se complementará con un informe del tema del mejillón, que presentará el senador Paz Andrade.

VISITA A LISBOA DEL SUBSECRETARIO DE PESCA

ACUERDO-MARCO SOBRE PESCA ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA

MADRID.—Según una noticia de la agencia Efe, un amplio acuerdo-marco sobre pesca entre Portugal y España se rubricó el pasado 28 de junio en Lisboa, como resultado de las conversaciones mantenidas durante tres días por una comisión de expertos españoles, presidida por el subsecretario de Pesca, Víctor Moro, y las autoridades correspondientes portuguesas.

El acuerdo se espera sea firmado durante la programada visita a esta capital del ministro español de Transportes, Sánchez Terán, y está previsto un calendario rápido para la efectiva vigencia del mismo y las negociaciones concretas que en su contexto se posibilitan.

El contexto de la cooperación entre los dos Estados ibéricos que contempla el acuerdo se refiere básicamente a los siguientes aspectos.

— Homologación de las reservas pesqueras comunes, creación de una comisión científica permanente entre el Instituto Portugués de Pesca y el Instituto Español de Oceanografía.

— Consultas recíprocas para licencias de pesca, trato preferencial respectivo entre los dos países y coordinación de las pesquerías en aguas vecinales.

Pero también se anticiparon conversaciones para coordinar las faenas de las flotas pesqueras portuguesas y españolas en terceros mares, donde uno y otro país tenga derechos adquiridos.

La finalidad específica de la visita a Portugal de la misión española estuvo referida a actualizar el acuerdo pesquero bilateral existente desde 1969, y referido a la faena

entre las seis y doce millas de mar territorial.

Dado que Portugal y recientemente España extendieron su área económica marítima a las doscientas millas, era necesario revisar la situación y se llegó al consenso de un nuevo acuerdo-marco más amplio paralelamente al vigente.

La relación existente se refiere a las aguas atlánticas, y la cooperación que nace tiende a una acción conjunta más amplia, a partir de la importancia respectiva de ambas potencias pesqueras que comparten una antigua tradición.

Actualmente, las capturas portuguesas anuales se elevan a 300.000 toneladas, y las españolas a 1.600.000 toneladas.

Tradicionalmente, españoles —particularmente gallegos y andaluces— y portugueses han pescado, respectivamente, en los mares vecinos, y genéricamente puede decirse que los españoles tienen más medios que recursos, al revés de los portugueses.

Los integrantes de la misión española dijeron que encontraron en sus interlocutores lusitanos la mejor receptividad y disposición para una cooperación creciente. ■

LA LEY DEL FROM GARANTIA PARA LOS PESCADORES DE BAJURA

MADRID.—El Consejo de Ministros, en su reunión del 7 de julio, aprobó, a propuesta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, un proyecto de Ley de Creación del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM).

La finalidad de este Fondo es el apoyo al desarrollo y estabilidad de la comercialización de los productos pesqueros, en primera venta, asegurando al tiempo la defensa de los intereses de los trabajadores del mar.

Para ello se articulan en el proyecto de Ley una serie de medidas que van desde la concesión de créditos a las Cofradías de Pescadores y asociaciones empresariales de la actividad extractiva hasta la orientación, regulación y ordenación del mercado nacional, con la mira puesta en la consecución de precios estables. Estas medidas se dirigen preferentemente a solucionar los problemas de las pesquerías estacionales.

La actuación del FROM tendrá una gran trascendencia para el sector de pesca de bajura, que proporciona trabajo a más de 100.000 personas, cuya renta "per cápita" es inferior a la media nacional. Por estar esencialmente condicionado a una oferta estacional, sufre más acusadamente los efectos de las fluctuaciones del mercado. También debe tenerse en cuenta el carácter

percedero del producto, ya que el consumo del pescado en fresco representa el 51 por 100 del total nacional y el sistema de fijación del precio es mediante subastas a la baja. Todo ello conduce a una indefensión del sector extractivo en la primera venta de los productos capturados.

El FROM pretende influir en los precios de campaña, de tal manera que se armonicen todos los intereses implicados en el sector, tratando de aproximar los precios de la pesca en lonja a los finales de mercado, llegando incluso a la concesión de subvenciones en los casos en que los precios de las transacciones en lonja no cubran los rendimientos mínimos de la actividad extractiva.

Se propone, igualmente, potenciar las organizaciones de productores y promover y orientar el consumo. El FROM cubrirá también otra serie de funciones destinadas a apoyar acciones puntuales de exportación y a desarrollar, en general, cualquier tipo de actividad que propicie la consecución de contratos previos intersectoriales. El Gobierno quiere atender así a un sector de la economía nacional que está sufriendo una acusada crisis más por razones dependientes de circunstancias externas que de la propia economía interior. ■

(Declaraciones del subsecretario de Pesca y Marina Mercante en pág. 29.)

ESPAÑA, TERCERA POTENCIA MUNDIAL EN BUQUES DE PESCA

MADRID.—Nuestro país es la tercera flota mundial de buques de pesca en tonelaje, detrás de la URSS y Japón, según informa la revista "Industrias Pesqueras". El primer lugar corresponde a la URSS, con 3.964 barcos y 3.479.179 toneladas; segundo de Japón, con 2.943 barcos y 976.215 toneladas, y en tercer lugar, España, con 1.797 buques y 580.081 toneladas. A nuestro país le siguen Estados Unidos, Perú, Corea del Sur, Noruega, Gran Bretaña, Francia y Canadá.

Esta lista data de primeros de julio de 1977, si bien hay que tener en cuenta que con posterioridad a esta fecha nuestro país se ha desprendido de más de un centenar de buques, aportados a sociedades mixtas en el extranjero. ■

EL S. L. M. M. REAFIRMA SU AUTONOMIA FRENTE A LA U. G. T.

MADRID.—El Sindicato Libre de la Marina Mercante reafirmará sus postulados de autonomía y unidad durante el Congreso extraordinario que celebrará los días 5 y 6 de agosto; han manifestado sus dirigentes en una rueda de prensa.

El Congreso ha sido convocado de forma extraordinaria, según se expuso, para salir al paso de las maniobras de UGT, tendentes a una absorción del SLMM en su organización.

La nueva Secretaría General del Sindicato ha reafirmado su voluntad de oponerse a cualquier maniobra tendente a romper la unidad del sindicato o a la integración del mismo en cualquier central sindical.

El nuevo Secretariado fue elegido a raíz de una moción de censura de la base, al observar que dos de sus miembros manifestaban una clara tendencia a la integración en UGT. El actual Secretariado ha denunciado reiteradamente "los continuos intentos de UGT para absorber al SLMM en un proceso similar al que tuvo lugar en el pasado otoño con la USO".

Durante la rueda de prensa se insistió en la "clara postura de boicot" por parte de la central socialista, manifestada en sus boletines, y que ha llevado al veto internacional. De acuerdo a lo manifestado en la rueda, la posible integración del SLMM en la Internacional de Transportes (ITF) estaría supeditada a la unificación con UGT, miembro fundador de la citada Internacional.

También se denunció por parte del SLMM la maniobra desencadenada por dos de los dirigentes dimitidos —partidarios de la absorción—, quienes han manifestado que la dirección de este Sindicato corresponde a CC. OO. "Por primera vez —se dijo—, podemos afirmar que los cinco miembros del Secretariado General están absolutamente desvinculados de otras centrales sindicales".

"Estas afirmaciones —según el SLMM— resultan calumniosas, sólo contribuyen a confundir a la flota y resultan chocantes cuando en las pasadas elecciones sindicales UGT tan sólo consiguió un 0,3 por 100 de los delegados, mientras que el SLMM acaparó un 84 por 100". ■



El vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Economía, señor Abril Martorell, y el ministro de Industria, señor Rodríguez Sahagún, se reunieron con representantes de las centrales sindicales y de los empresarios para estudiar la crisis de la construcción naval.

Entre la Administración, empresarios y centrales sindicales

ACUERDO SOBRE REESTRUCTURACION DE GRANDES ASTILLEROS

MADRID.—Con la firma de un acuerdo, compuesto por dos documentos, y bajo la presidencia del ministro de Industria y Energía, Agustín Rodríguez Sahagún, han culminado las reuniones que se han venido celebrando en la sede del Ministerio de Economía sobre la reestructuración de grandes astilleros.

Estas reuniones se han desarrollado por la Administración, las grandes empresas de construcción naval y los representantes de las centrales sindicales más importantes del sector: CC.OO., UGT, USO y ELA-STV.

Por la Administración han participado, además del señor Rodríguez Sahagún, los directores generales de Planificación del Ministerio de Economía, Rafael Bermejo; de Empleo y Promoción Social del Ministerio de Trabajo, Fernando Somoza; de Industrias Navales, Javier Egocheaga; presidente del INI, José Miguel de la Rica, y director social del INI, señor Antepará.

Por las centrales sindicales, Adolfo Piñedo y Juan Ignacio Marín, de CC.OO.; Manuel Zaguirre, Mariano Espuñer y Gonzalo Aranguren, de USO; Alex Aguirrezábal y Juan Olaskoa, de ELA-STV, y José Luis Corcuera y Félix Maestre, de UGT.

También han asistido a las reuniones los presidentes de las empresas a las que afecta el acuerdo: Astilleros Españoles, Astano y la Empresa Nacional Bazán.

El primero de los documentos que se han firmado se refiere a la adaptación, a corto plazo, de los niveles de actividad de dichas empresas, mediante un proceso de jubilación anticipada y de personal con capacidad disminuida, reducción de horas extraordinarias y regulación temporal de empleo, que afectará aproximadamente a 7.000 trabajadores, tanto de plantilla de estas empresas como de las contratadas.

Esta regulación será rotatoria y con un período máximo de seis meses y mínimo de quince días, asegurando en el período total de un año la garantía de que no se rompe el vínculo jurídico con las empresas, incluidas las de contratadas.

El segundo documento recoge los criterios fundamentales de acción a medio plazo para solucionar la grave crisis de los astilleros.

Dichos criterios se basan en acciones industriales en estas empresas (diversificación, reducción de capacidad y descentralización), complemento de las ayudas oficiales existentes en favor del sector naval, medidas del Gobierno para la creación de puestos de trabajo en las zonas afectadas y formación profesional de los trabajadores afectados para su recolocación en nuevas actividades. Con esta finalidad se crearán gerencias de empleo específicas de esas áreas.

Por último, con el fin de paliar los efectos de la crisis en la renta de esas áreas, el Gobierno llevará a cabo las inversiones públicas de compensación necesarias.

Se creará, asimismo, una comisión de seguimiento de los acuerdos, con participación de la Administración, centrales sindicales y empresas afectadas. ■

DON MANUEL EVANGELISTA, DIRECTOR GENERAL DE ASISTENCIA SANITARIA

MADRID (Redacción).—Por un Real Decreto, aprobado por el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 7 de julio, ha sido nombrado director general de Asistencia Sanitaria don Manuel Evangelista Benítez.

DATOS BIOGRAFICOS

Don Manuel Evangelista Benítez nació el 19 de septiembre de 1929 en Granada, en cuya Facultad de Medicina obtuvo el premio extraordinario de licenciatura. Siguió estudios en la Universidad de Bolonia, donde se doctoró con premio extraordinario. En 1955 ganó por oposición la plaza de inspector médico de los Servicios Sanitarios del Instituto Nacional de Previsión en Valencia, y tres años más tarde fue nombrado director de la Residencia Sanitaria de la Seguridad Social en la propia capital valenciana. Dirigió también la residencia Virgen del Camino, de Pamplona, y la Ciudad Sanitaria La Fe, de Valencia. Inició su actividad docente como ayudante de la cátedra de Patología Médica de la Facultad de Medicina de Granada. Posteriormente fue profesor de Medicina Preventiva y Social en diferentes centros, así como en cursos sobre dirección y administración hospitalaria. Fue presidente de la ponencia sobre "Centros y Establecimientos Sanitarios", designado por la Comisión Interministerial para la Reforma Sanitaria (1975) y ha participado en numerosos Congresos médicos internacionales como ponente en temas de Medicina Interna. Está en posesión del título de gerente de hospitales del Estado. En marzo de este año fue nombrado delegado de Sanidad y Asistencia Social del Ayuntamiento de Madrid. ■

SEGUN EL PRESIDENTE DE ANAVE "EL PANORAMA MUNDIAL DE LA MARINA MERCANTE ES SOMBRIO"

MADRID.—"El panorama mundial de la Marina Mercante es sombrío por el enorme desequilibrio que existe en el mercado, y que ha conducido a unos niveles de fletes enormemente deprimidos", manifestó Román Fernández Tapias, presidente de Anave (Asociación de Navieros Españoles), con motivo de la Asamblea General celebrada por esta entidad.

El presidente de Anave mencionó como resultados favorables que ya se han sobrepasado los siete millones de toneladas de flota. La situación —según señaló Fernández Tapias— podría resumirse esquemáticamente en los siguientes puntos:

— El exceso de oferta de flota mundial, que puede calcularse en 100 millones de TPM en diciembre 77, se combina con los fletes más bajos desde 1974.

— El bajo crecimiento previsto de la demanda de transportes hace pensar que el bajo nivel de fletes actual continuará en los próximos años.

— La existencia de flotas jóvenes con un promedio de elevada deuda financiera supone grandes obligaciones de pagos de amortización e intereses de las navieras.

Todo esto nos conduce —añadió Fernández Tapias— a una debilidad progresiva de las compañías navieras y a una menor capacidad para ampliar o renovar sus flotas.

RESULTADOS FAVORABLES

Entre los resultados favorables hay que señalar en primer lugar que ya se han sobrepasado los siete millones de toneladas de flota, con la perspectiva de alcanzar los ocho millones y medio a mediados del próximo año 1979.

Esto ha supuesto atender a un 6 por 100 más de tonelaje transportado y una disminución de 12.000 millones de pesetas de pagos en divisas en los tres últimos años.

Otro logro es el aumento de la cobertura total de la flota sobre el tráfico marítimo exterior español, que está ya próximo al 60 por 100 en tonelaje.

Aunque sin desconocer que hay tráficos con clara sobrecapacidad, como el de crudo, o una situación límite en el caso de grandes graneleros, con una necesidad acuciante de participación en otras cargas.

ASPECTOS NEGATIVOS

En el anverso de la situación, con tintes sombríos, tenemos que citar:

— Fletes en depresión en términos absolutos, con un flete internacional hundido y unos fletes de regulación oficial que no están actualizados desde hace más de un año.

— Costes de todo tipo en rápido aumento, que llevan a las tesorerías a una situación dramática con creciente deterioro.

MEDIDAS DE SUPERVIVENCIA

Por lo expuesto muy sintéticamente, y en consecuencia, son precisas varias medidas:

— Reconsideración del calendario de deuda financiera pendiente de una flota enormemente joven.

— Máximo apoyo al pabellón nacional, tanto en el comercio exterior español como en el cabotaje y en el fomento del transporte entre terceros países.

— Evitar las demoras de actualización administrativa de los fletes sometidos a regulación oficial.

A CORTO PLAZO

Hay que poner en marcha un paquete de medidas a corto plazo de afianzamiento para superar la larga crisis previsible, y que debe consistir, según el presidente de Anave, en lo siguiente:

— Potenciar la capacidad de competitividad de la flota para actuar en un mercado internacional completamente deteriorado y en uno de los peores momentos de los últimos años.

— Incrementar la participación en el tráfico exterior de comercio español y en el extranacional entre terceros países.

Esto último se conseguiría estableciendo un tipo de interés a niveles internacionales, con unos precios de construcción y reparación internacionales, con unos términos de financiación y fiscalidad que permitan la competencia en los tráficos exteriores y con unas condiciones de explotación flexibles y eficaces en los puertos, trámites y cabotaje, etcétera.

Todo esto sin olvidar el marco global de una ordenación de la Marina Mercante y la progresiva adaptación de la flota al contexto de la economía internacional.

Queremos ayudar y colaborar —dijo también el presidente de Anave— en resolver la grave crisis de la construcción naval, y entendemos que sólo potenciando adecuadamente la Marina Mercante, que es el cliente directo y natural de los astilleros, se resolverá en buena parte la crisis alarmante y aguda de la construcción naval.

"Nos tenemos que, sin meditar en todas las consecuencias, y sólo para evitar paros laborales, se lancen fondos oficiales para facilitar nuevas construcciones de buques no queridos. Y que al llegar a su utilización deterioran más el mercado, sin resolver nada en concreto. Es esa política del parche a la que nos oponemos", concluyó el presidente de Anave.

PREMIOS VIRGEN DEL CARMEN 1978

MADRID.—Los Premios Virgen del Carmen han sido concedidos por el Estado Mayor de la Armada a las siguientes personas y en la cuantía que a continuación se indica:

Premio del Mar: 150.000 pesetas a Rafael González Echegaray, Amancio Landín Carrasco, José P. Merino Navarro y Miguel María Rodríguez San Vicente. 100.000 pesetas a Pilar Castillo Manrubia.

Premio Elcano de Periodismo: 100.000 pesetas a Juan A. Padrón Albornoz y a José E. Álvarez del Castillo.

Premio Universidad: se declara desierto.

Premios Especiales: Premio Alforjas para la Poesía: 50.000 pesetas a Rafael Fernández Pombo y a José Luis Fernández Trujillo.

El **Premio Juventud marinera**, consistente en un viaje en barco a Canarias, ha recaído en los alumnos Emilio Prado y Eugenio Fernando, del colegio Virgen del Carmen, de La Coruña, y en los alumnos del colegio Jabalí, de la Universidad de Chestre (Valencia), Luis Mariano Chicote Simón y Antonio J. Paule Sanchez.

Oportunamente se anunciarán lugar, fecha y hora de la entrega de los premios concedidos. ■

Muy pocos reptiles marinos han sobrevivido hasta nuestros días, y el ejemplo casi único son las tortugas marinas. Pero los restos de un extraño animal, encontrado casualmente en aguas de Nueva Zelanda, han hecho dudar a varios científicos sobre la extinción de los plesiosaurios, desaparecidos hace ya millones de años.

“No es un pescado o una tortuga, ni una ballena o cualquier otro mamífero marino. Es algo que nunca antes habíamos visto”, exclamaron espontáneamente varios científicos japoneses la primera vez que vieron, con asombro e interés, las fotografías y dibujos de los restos de un desconocido y enorme animal —de dos toneladas de peso— encontrado casualmente cerca de las costas de Nueva Zelanda, en abril de 1977, por una grúa del barco pesquero japonés “Zuiyo Maru”. “Es un reptil —opinaba más tarde el profesor Yoshinori Imaizumi, del Museo Nacional de Ciencia de Japón— y todo indica que se trata de un plesiosaurio”. Su entusiasmo, ante lo que calificó como “uno de los descubrimientos del hombre más valiosos e importantes”, le llevó a agregar: “Esto demuestra cómo esos animales después de todo posiblemente no se han extinguido”.

Imaizumi estaba muy lejos de sufrir una alucinación cuando aventuró tal posibilidad. Como buen científico, elaboró una hipótesis quizá prematura, pero con base en algunas pruebas. La más importante de ellas fue que, salvo el cráneo, el enorme esqueleto estaba cubierto de grasa animal y en el lomo quedaban aún partes de carne roja en proceso de descomposición. “A juzgar por el estado de la carne —expresó a este respecto Michiko Yano, oceanólogo de la compañía pesquera Taiyo, propietaria del barco— y por el insopportable hedor que despedía, calculamos que todavía hace un mes estaba vivo”. Además, las foto-

grafías y dibujos del propio Yano mostraban un animal con cuatro grandes aletas y cuello y cola muy largos. Yano, convencido de que estaba ante algo realmente inusitado, cortó algunos fragmentos a las aletas para enviarlos a Japón y tomó medidas al animal. De acuerdo con sus informes, las aletas tenían, cada una, un metro de longitud; el cuello, 1,5 metros; la cabeza, 45 centímetros, y de ésta a la cola el animal medía seis metros.

Estas características —atesiguadas por el material gráfico— eran similares a las que distinguían a los plesiosaurios, según Imaizumi y otros científicos japoneses que examinaron posteriormente las evidencias. Pero no todos estuvieron de acuerdo con su opinión. Algunos paleontólogos, zoólogos

¿VIVEN LOS PLESIOSAURIOS?

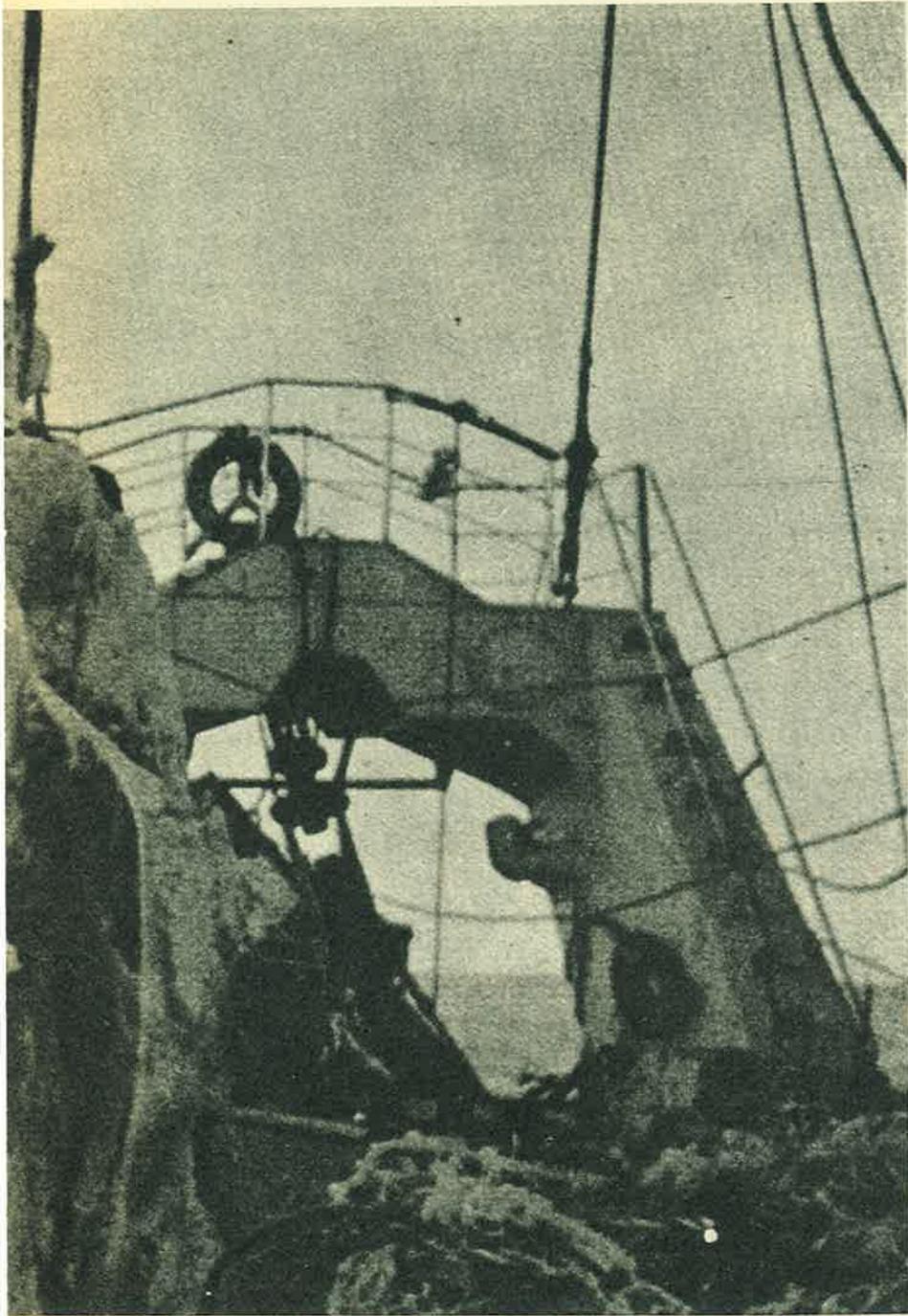
y biólogos marinos del propio Japón y de otros países, que siguieron con interés la información alrededor de tan inusitado hallazgo, expresaron que bien podía tratarse de alguna enorme foca, de una ballena o de cualquier otro cetáceo. Incluso se llegó a sugerir que podía ser un animal prehistórico, atrapado en un témpano durante la era de las grandes glaciaciones. Las especulaciones alrededor de lo que se dio por llamar “el monstruo de Nueva Zelan-



“Nunca habíamos visto nada semejante”. Los pescadores del buque japonés “Zuiyo Maru” estaban atónitos ante el enorme animal que acababan de capturar en las costas de Nueva Zelanda.

da” se prolongaron durante varios meses, sin que los sabios se pusieran de acuerdo o alguien afirmara con seguridad que el animal era un plesiosaurio o, en fin, que pertenecía a determinada especie. Los científicos sólo coincidieron, aunque tentativamente, en dos puntos; en fijar la antigüedad del animal en aproximadamente setenta millones de años —la mayoría no aceptó que los restos fueran recientes— y en señalar que las evidencias que

se tenían no bastaban para establecer científicamente a cuál especie pertenecía. “Me inclino a pensar que era un reptil acuático, muy probablemente un plesiosaurio”, dijo el profesor Ikuo Obata, del Museo Nacional de Ciencia de Japón. “Sin embargo —agregó, concretando el sentir de la mayoría de los expertos—, no me atrevería a asegurarlo tajantemente mientras no pueda examinar detenidamente el cráneo y las vértebras”.



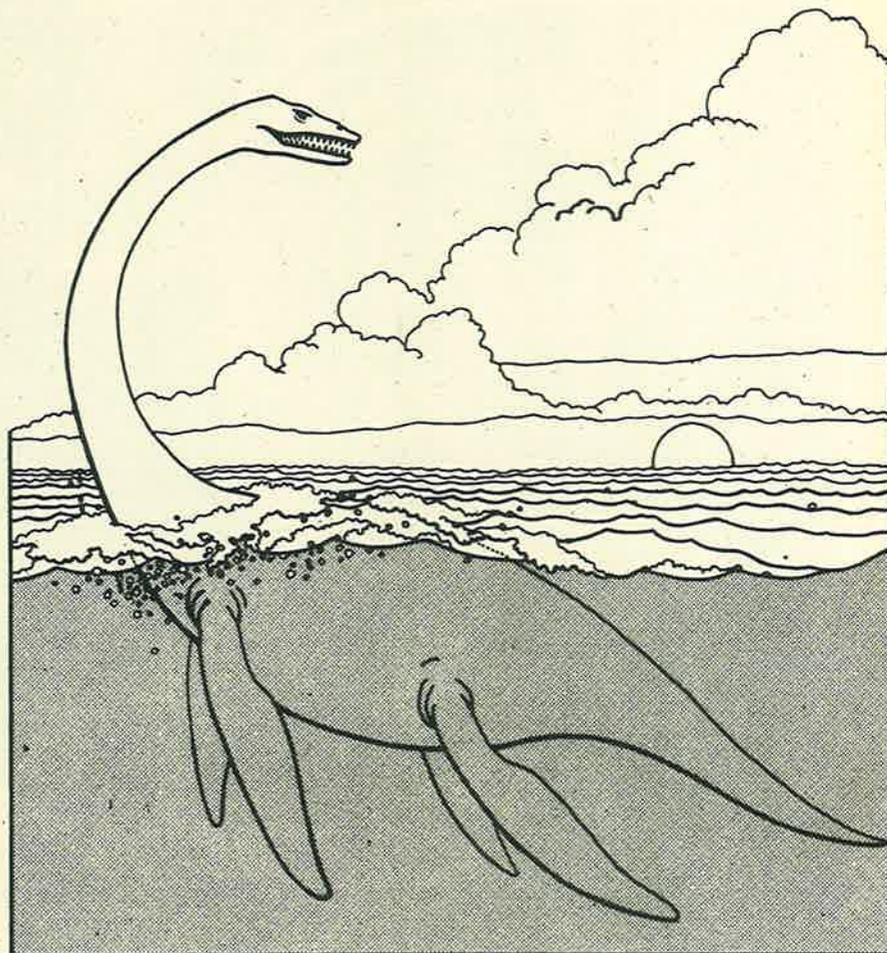
OPCION QUE CONSTERNO A LOS CIENTIFICOS

Obata omitió señalar que la posibilidad de hacerlo era remota o que prácticamente nunca existió, dado que el esqueleto fue devuelto al mar, casi inmediatamente después de su descubrimiento, por órdenes del capitán del "Zuiyo Maru", quien temió que el olor y la carne descompuesta perjudicara las capturas. A falta de los restos, como material científicamente confiable, sólo quedó lugar para las especulaciones.

En principio, se llegó a considerar seriamente que fuera un cetáceo, dados los resultados que arrojó el análisis de los fragmentos de las aletas. Según Shigheru Kimura, bioquímico de la Escuela Pesquera de

la Universidad de Tokio, encargado de examinarlas, por cada mil unidades de aminoácidos contenidos en la piel de las aletas, cuarenta eran de tirosina; dato muy notable, dijo Kimura, si se considera que la piel de las tintoreras, por ejemplo, contiene cuarenta y cuatro unidades de tirosina por cada mil de aminoácidos. Tales resultados, sin embargo, no pesaron al final en el ánimo de los científicos, quienes concluyeron que no bastaban para refutar la teoría de que el animal fuera un plesiosaurio, y además porque la idea de que fuera un cetáceo chocaba claramente con las características del animal descrito por Yano y con la figura impresa en las fotografías, "muy similar a la de un plesiosaurio".

Globalmente, la opinión que



prevaleció fue que se trataba de un plesiosaurio. La paleontología puso en este sentido su granito de arena: según apunta, los plesiosaurios, que proliferaron en el jurásico inferior, eran grandes reptiles de extraña apariencia excelentemente adaptados a la vida acuática, aunque se cree que llegaban a desplazarse en tierra al estilo de las grandes tortugas marinas. Tenían cuello largo, cabeza chica, cola corta, tronco también corto, ancho y de forma aplanada, y cuatro extremidades como paletas —parecidas a las de las focas— de tamaño y estructura casi idénticas. Sus poderosas mandíbulas, armadas de dientes largos y afilados, los hicieron animales de presa altamente temidos. Los peces no eran lo suficientemente veloces para escapar de ellos y las conchas de los moluscos no eran lo bastante duras y fuertes para resistir el embate de su voraz apetito. Al parecer, lograron sobrevivir hasta finales del cretáceo, pero finalmente desaparecieron de la faz de la Tierra hace aproximadamente sesenta y cinco

millones de años, cuando llegó a su término la era de los grandes reptiles. Ahora bien, aunque existían muchos géneros y especies de plesiosaurios, los tipos predominantes fueron dos: los de cuello largo y los de cuello corto. Los primeros tenían un cráneo pequeño y corto, mientras que los segundos lo tenían más grande y alargado. El "monstruo de Nueva Zelanda", según las más importantes evidencias, era similar al del cuello largo.

Si era o no un plesiosaurio sólo puede saberse si se recuperan los restos, como pretende hacerlo la compañía Taiyo, que giró órdenes en ese sentido a todos sus barcos que operan en la zona del hallazgo. Pero se recuperen o no, se aclaren o no las dudas que se plantearon, lo que no puede discutirse es que el solo hecho de su descubrimiento por el "Zuiyo Maru", vino a demostrar una vez más que el mar es todavía una inmensa región ignota cuyas leyes, criaturas y riquezas escapan aún en buena parte del conocimiento humano. ■ De "Técnica Pesquera", México.



FELIZ REGRESO con las bodegas llenas

radares
radiogoniómetros
sondas sonar
navegación por satélite

Solicite amplia informacion al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

Claudio Coello. 50. Madrid-1/ Teléf.: 225 74 83 Telex: 22884 MOCUR-E

O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles.

FURUNO[®]
SU SEXTO SENTIDO

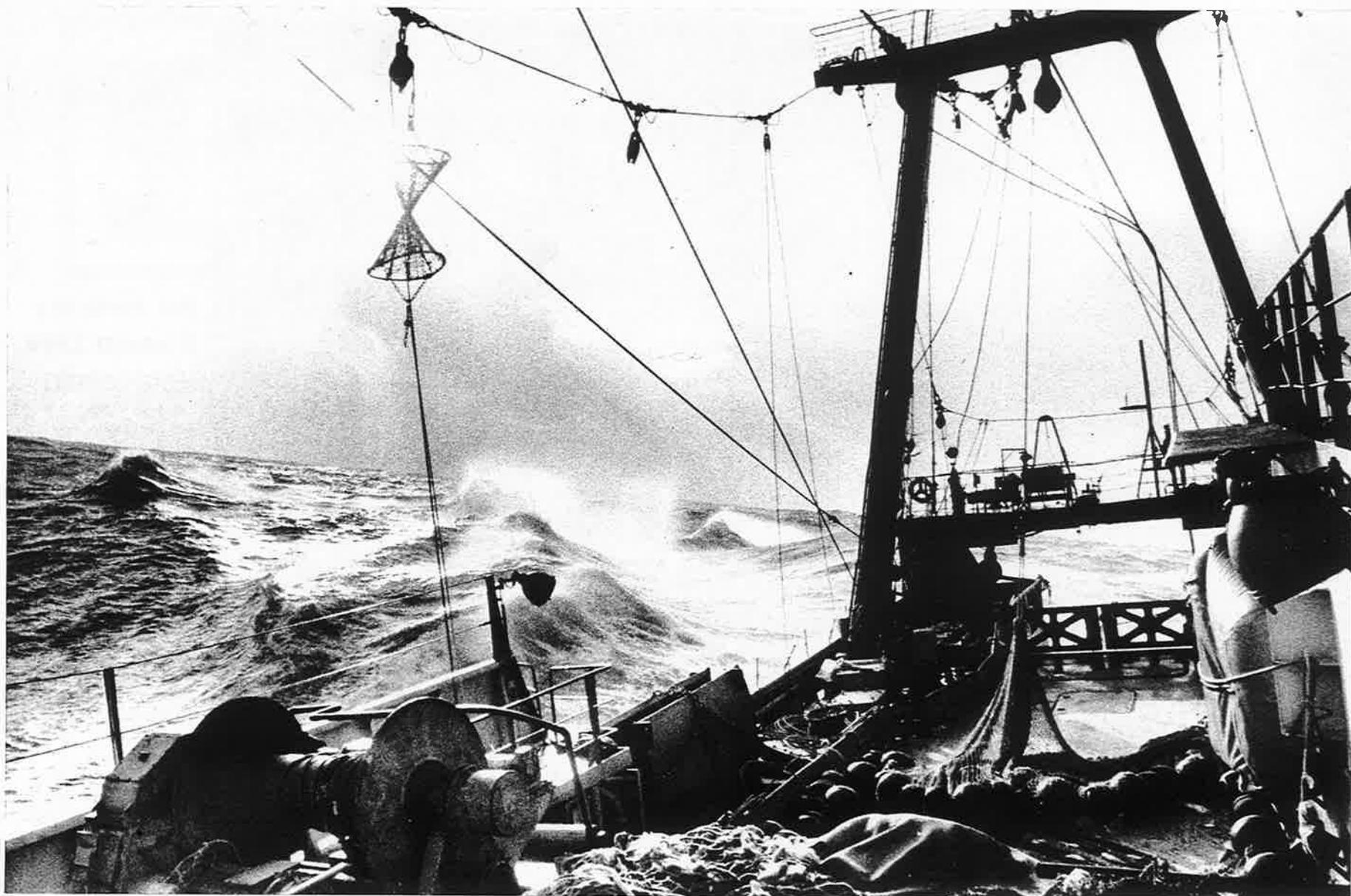


EL DESMEMBRAMIENTO DE LA PESQUERIA TRADICIONAL

**Por Fernando
González Laxe
(Economista)**

Los procesos de crecimiento, y mucho más los de índole capitalista, provocan, por un lado, un desfase en los ritmos de aceleración y desembocan en situaciones de contradicción con el aparato productivo, y por el otro, producen una agresión a las formas de producción tradicionales. La política pesquera española, el Plan de Renovación y Protección de Flota, las concesiones favorables para la construcción de nuevos buques y la lucratividad sectorial en la actividad extractiva provocaron una canalización cara a las flotas de altura y de gran altura de toda la actividad pesquera. Los altos porcentajes de inversión en capital constante permiten afirmar que el sector se encuentra altamente industrailizado, aunque tal definición no baste por sí misma.

(Pasa a la pág. siguiente)



EL DESMEMBRAMIENTO DE LA PESQUERIA TRADICIONAL

(Viene de la página anterior)

El período 1961-1975 significó para la flota pesquera una etapa de grandes transformaciones y modificaciones estructurales que permiten afirmar el cambio en la orientación de la actividad pesquera. De los viejos, antiguos y escasos buques se pasa a unidades más modernas, con tecnología avanzada y de elevado tonelaje en sus explotaciones hacia caladeros más alejados. Mas si las transformaciones se producen en la pesca de altura, no es menos cierto que la llamada pesca artesanal, la de bajura, también sufrió las consecuencias de este período de crecimiento.

Para poder analizar los procesos de transformación que experimentó la flota artesanal llevaremos a cabo el análisis de la flota de la provincia de La Coruña. La complejidad de los datos, los materiales y las informaciones de los comienzos de la década de los sesenta imposibilitaron y delimitaron el marco de análisis, aunque esto no debe suponer una reducción en las consecuencias.

FLOTA DE BAJURA

Si en el período 1960-1974 las embarcaciones de alto tonelaje experimentaron un alza inusitada, propia de un modelo de crecimiento dirigido a esas determinadas flotas, la flota de bajura coruñesa experimentó un descenso del 56,38 por 100 en el número de embarcaciones en el mismo

período. Frente a esta reducción del número de las embarcaciones, el tonelaje de las mismas aumentó en un 19,25 por 100, pasando a poseer un tonelaje medio de 9,85 TRB por buque, cuando en el año 1960 era de 3,60 TRB. La potencia de las embarcaciones en este período se incrementó en más del doble que a comienzos de la década, influyendo en las magnitudes medias de las unidades pesqueras, que pasaron de 8,95 a 43 HP, aumento de casi cinco veces.

Esto provocó un alza de los grados de desarrollo técnico (HP/TRB), es decir, una mayor mecanización y el abandono de numerosas embarcaciones de vela y remo que sumaban el 58 por 100 en el año 1960.

El proceso de crecimiento de la flota pesquera transformó la situación del sector de los años sesenta. Aquel predominio de embarcaciones sin propulsión mecánica, de escaso tonelaje y poca mecanización, quedó transformado por unas embarcaciones más nuevas, con una tecnología más moderna y de mayor morfología mecánica.

DESCENSO

No obstante, la pérdida de importancia de los puertos con el abandono de la actividad pesquera hace que aquellos puertos de gran tradición marinera queden hoy configurados a una casi inactividad laboral. Así, por citar datos concretos, durante el período 1960-1974 la flota pesquera de

bajura de la provincia de La Coruña descendió en las siguientes magnitudes:

— De los 37 puertos censados en el año 1974, solamente en uno se produce un crecimiento en los censos de unidades pesqueras. El resto disminuye en porcentajes casi totales. Así, por ejemplo, Lorbe, Barallobre, Cayón, Corme, Camelle, Noya, Carnota, Muros, Portosín, Puerto del Son y Ribeira presentan porcentajes de descenso superior al 70 por 100 en cuanto al número de embarcaciones.

Excepto el caso de Puebla del Caramiñal, con un alza de 38 embarcaciones en este período, la totalidad de la flota coruñesa de bajura presenta una constante regresión en las unidades pesqueras. Descenso que contrasta con el aumento abusivo ya analizado en otro tipo de flotas.

— Si el análisis lo hiciéramos por tonelajes, asimismo los resultados son bien evidentes. Se produce un descenso de tonelaje en gran número de embarcaciones, siendo otras, en cambio, asistentes al proceso de transformación de la flota, modificando su estructura productiva. Esto se traduce en una baja de tonelaje en gran parte de los puertos.

COMPARACION

En consecuencia, la comparación de los grados de desarrollo técnico de la flota pesquera para el período 1960-1973 corresponde al esquema trazado:

a) Modificación de las estructuras de las

embarcaciones que sustitulan a las unidades de vela y remo, y las de pequeño tonelaje y potencia, por otras embarcaciones de mayor desplazamiento o potencia.

- b) Esta modificación afecta a la casi mayoría de los puertos, con lo que se logra una sustitución de la flota, con la consiguiente relación de pasar de un régimen económico tradicional al sistema económico capitalista.
- c) Implica un derrumbamiento de ciertas economías tradicionales, generalmente de estructura familiar, que abandonan la pesca como actividad principal. Este abandono tiene como principal repercusión un desguace de embarcaciones, o una conversión en marineros-mariscadores autónomos, o embarcaciones de menor tonelaje y en combinación con otras tareas.
- d) Es decir, que se está produciendo un abandono de pesca para pasar a una combinación de trabajos, siguiendo en el mismo marco de una economía periférica tradicional, o si no, con la invasión del capitalismo, produce una adopción de la pesca a dicho sistema económico.
- e) La sustitución de la actividad pesquera provocó, por lo tanto, una casi total desaparición de ciertas flotas, tal es el caso de Redes, Lorbe, Cayón, Corme, Camelle, etc., y también la sustitución por la actividad marisquera, con una mayor importancia como Noya, Puebla, Rianjo, etc.



EMIGRACION

Más, en definitiva, esta mutación estructural de la actividad productiva pesquera tiene otra consecuencia de gran importancia. No solamente el desmembramiento de la flota provoca su paralización o su conversión en otra actividad paralela o simbiótica, sino que transmite una nueva consecuencia a las economías tradicionales como es el éxodo de la población. O sea, como la dificultad de continuar trabajando en la pesca se ve complicada, se potencia el flujo emigratorio de los trabajadores y sus familias.

Los cambios en la estructura productiva de la flota provocaron un descenso de casi cinco mil marineros en los puertos de La Coruña en el período estudiado. Puertos con descenso de trabajadores de mar son Espasante, Redes, Puentedeume, Cariño, Cedeira, Barallobre, Mugaros, Ares, Miño, Sada, Lorbe, Mera-Oleiros, Cayón, Malpica, Corme, Camelle, Mugla, Corcubión, Finisterre, El Pindo, Lira-Carnota, Muros, Portosín, Puerto del Son y Ribeira, mientras que solamente ocho puertos experimentan una atracción de población pesquera: El Barqueiro, Bares, El Ferrol, La Coruña, Lage, Camariñas, Noya, Puebla y Rianjo.

El total de la población trabajadora del mar en este tipo de flota que dejó su oficio durante el período 1960-1973 fue más de 3.500 marineros, siendo los puertos de mayor emigración o trasvase de población a otros sectores y actividades los siguientes: Espasante (318 personas), Cariño

(351), Sada (325), Malpica (596), Corme (221), Camelle (228), Finisterre (142), Muros (691), Portosín (133) y Ribeira (486).

Es decir, que para la flota de bajura de la provincia de La Coruña asistimos a varios procesos:

- Disminución de las embarcaciones de la pesca tradicional. Se puede afirmar que es un proceso de carácter general y que abarca a la totalidad.
- Como consecuencia de lo anterior, se produce en numerosos puertos, pero en menor cuantía que los anteriores, una disminución del tonelaje.
- Las pérdidas sufridas en algunos puertos, al desaparecer un volumen elevado de embarcaciones, suponen un desmembramiento de la economía pesquera tradicional.
- Esto provoca unas mutaciones de carácter estructural en las flotas de pesca de bajura, y prueba de ello es el análisis del tonelaje medio de las embarcaciones, que se incrementa en este período 1960-1973.

O sea, que la flota pesquera sufrió transformación de mucha importancia: modernización y modificación de sus dimensiones. Esto, que no es general, pues produce el desmembramiento de una estructura productiva que no puede existir al no ser rentable, ni económica ni socialmente, provoca el abandono de la actividad, y que posteriormente se asocia con la crisis de los sectores tradicionales de las economías pe-

riféricas y con los procesos de emigración cara a los centros de trabajo en la búsqueda de un medio de trabajo.

NUEVAS CONDICIONES

El aumento de potencia y del tonelaje medio de las embarcaciones son consecuencia de la adaptación de la flota pesquera tradicional a las nuevas condiciones del sector. La introducción de la nueva tecnología, menos utillaje, una mayor racionalización, etc., exigen una modificación en cuanto a las unidades de producción pesquera.

Estas variaciones no tienen un carácter general en la flota pesquera provincial, sino que configuran la especialización de los respectivos puertos. Así, por ejemplo, en el caso de Mugla, la potencia media pasa de 8,9 HP/emb. a 51,1 HP/emb. y su tonelaje medio de 2,4 TRB/emb. a 10 TRB/emb., lo que delimita su característica para la flota del pincho. Otros puertos intentan dirigir preferentemente su actividad hacia el marisqueo, y sus embarcaciones están orientadas hacia dicha especialidad, como es el caso de Noya, cuyos aumentos brutos fueron 1,1 TRB por embarcación, y 11,1 HP. por unidad, en el mismo período.

MAYOR TONELAJE POR TRIPULANTE

Continuando con el análisis de la flota pesquera tradicional, podríamos analizar la evolución de los grados de desarrollo técni-

co de esta flota en el período 1960-1973. El tonelaje por tripulante experimentó un crecimiento elevado en aquellas embarcaciones que modificaron sus artes, dotando a las unidades de un mayor desplazamiento. La potencia por tripulante también se ve incrementada de forma general en los puertos de la provincia; la introducción de una mayor fuerza y potencia en las embarcaciones indica una modificación sustancial con la nueva etapa técnica. Esta modificación tiene una continuación en la medición que relaciona la potencia con el tonelaje desplazado. En ella observamos el crecimiento experimentado y la introducción de nuevas propulsiones mecánicas de gran potencia en sustitución de las embarcaciones a remo.

Esta sustitución nos da una idea de la importancia que tuvo en el período la política de crecimiento del sector pesquero español, basado en la óptica capitalista y la influencia en la pesca tradicional. En esta última, aparte del proceso de desmembramiento y abandono en la actividad, se da una atracción en forma de mano de obra en ocho puertos.

Las explicaciones vienen dadas por la transformación de las unidades pesqueras incorporando personal en las tareas del mar, como en el caso de Noya, Camariñas, Puebla y Rianjo, en actividades marisqueras, combinándose simbióticamente los trabajos de mar y de tierra.

Y la segunda es la fuerza atractiva de dos ciudades industriales como son La Co-

(Pasa a la página siguiente)

EL DESMEMBRAMIENTO DE LA PESQUERIA TRADICIONAL

(Viene de la página anterior)

ruña y El Ferrol, que albergan a una población femenina abundante en las tareas de recogida de marisco. No obstante, la mayor importancia radica en el primer apartado.

Pero, aparte de esta emigración, obligatoria en este proceso de transformación, se produce una mayor dotación de las embarcaciones, como corresponde a una modernización, renovación y sustitución de las unidades productivas. Así, de poseer en 1960 una medida de tripulación por embarcación de 3,3, en el año 1973 el "ratio" es de 4,6 marinero/embarcación.

O sea, que a la reducción del número de embarcaciones, de los procesos de expulsión de marineros de la economía pesquera tradicional y de las mutaciones estructurales de las unidades productivas tenemos que añadir el alza de dotación media para las embarcaciones.

En definitiva, el proceso de crecimiento del sector tuvo dos orientaciones: la consolidación del capitalismo pesquero en el sector con introducción del régimen económico capitalista en las flotas existentes y la desaparición de la pesca tradicional, imponente de continuar con su labor extractiva.

■ F. GONZALEZ LAXE.

CUADRO I. Estructura comparativa

	Núm. embarcaciones		Tonelaje		Tripulación	
	1960	1973	1960	1973	1960	1973
Barquero-Bares	28	27	191	180	81	91
Espasante	45	36	1.031	90,5	410	92
Cariño	73	50	647	344,3	594	243
Cedeira	56	53	154	551,2	316	212
El Ferrol	43	36	549	268,5	121	169
Barallobre	40	7	98	37	92	24
Mugardos	67	25	118	99	144	69
Ares	37	31	218	154,7	205	126
Redes	23	8	69	48,5	64	40
Puentedeume	76	18	357	131,6	253	94
Miño	30	15	130	45	126	45
Sada	61	45	475	355	547	222
Lorbe	62	1	113	4	108	3
Mera-Oleiros	40	14	160	100	147	79
La Coruña	163	111	804	655,3	401	459
Cayón	52	14	209	119,2	268	117
Malpica	119	91	619	881,1	1.363	767
Corme	114	15	162	92,1	305	74
Lage	52	28	104	151,1	124	135
Camelle	70	15	236	111	330	102
Camariñas	102	49	521	183,4	196	353
Mugla	77	20	187	200,7	187	119
Corcubión	54	24	152	99,5	170	101
Finisterre	202	89	462	545,2	604	462
El Pindo	78	49	252	200	230	174
Leira-Carnota	60	10	70	30,9	130	42
Muros	268	56	873	233	874	183
Noya	289	246	596	777,5	235	900
Portosín	51	12	172	51	189	56
Puerto del Son	57	9	128	516	130	42
Corrubedo	55		49			
Ribeira	193		78			
Carreira	215	131	745	1.209,4	1.495	1.009
Palmeira	34		641			
Puebla	104	142	79	898,7	216	463
Cabo de Cruz	84		263			
Rianjo	322	261	621	1.215,3	891	966

Fuente: González Laxe, Fernando: "O proceso de crecemento de seitor pesqueiro 1961-75". Tesis doctoral inédita.

CUADRO II. Estructura comparativa de las magnitudes medias

	1960	1973	Variación en términos absolutos
Tonelaje medio TRB	3,60	9,85	+ 6,25
Potencia media HP	8,95	43,49	+ 34,54
Tripulación media unidad	3,3	4,6	+ 2,3

Fuente: *Ibidem*.

CUADRO III. Evolución de los grados de desarrollo técnico

	1960	1973
Tonelaje/tripulación	1,08	1,85
Potencia/tripulación	2,67	8,19
Potencia/tonelaje	2,48	4,41

Fuente: *Ibidem*.



REGATAS EUROPEAN 1/4 TON OPEN Y SEMANA BALEAR DE REGATAS

SUMMER SAIL SPAIN
EUROPEAN 1/4 TON OPEN
 July 29 - August 10
SEMANA BALEAR
 I.O.R. I-VI
 August 1 - August 10

For information: CLUB DE MAR PALMA DE MALLORCA - SPAIN
 EL SEGURO NAUTICO DE Mare Nostrum

REGATAS EUROPEAN 1/4 TON OPEN Y SEMANA BALEAR DE REGATAS

PALMA DE MALLORCA.—El Club de Mar Mallorca, con la Federación Balear de Vela, ha convocado la celebración de las Regatas European 1/4 Ton Open entre el 29 de julio y el 7 de agosto.

La inscripción se limita a un máximo de 60 participantes, aceptándose por orden de recepción. Se concederá un trofeo por cada 10 yates, y la entrega de los mismos tendrá lugar el 10 de agosto.

También se ha convocado la Semana Balear de Regatas, que tendrá lugar entre el 1 y el 7 de agosto y se concederá un trofeo por clase y uno por cada cinco participantes en cada clase. ■



Aos homens
 do mar da Espanha
 e administraçoes dos
 marinheiros brasileiros a
 bordo do Navio-Escola "Custodio de Mello"
 Valência, 30 de junho de 1978
 J. Porto Alegre
 Capitão-Comandante
 Of. de Serviço



MARINOS BRASILEÑOS

Los tripulantes del buque-escuela brasileño "Custodio de Mello" han tenido la gentileza de enviarnos esta dedicatoria para nuestros hombres de mar.

CONTROVERSIA EN TORNO A LA CONTAMINACION DE LA RIA DE PONTEVEDRA

PONTEVEDRA.—La empresa nacional de Celulosas de Pontevedra ha remitido a la prensa local, con el ruego de su publicación, una nota en la que indica que de acuerdo con la línea de la empresa de ofrecer a la opinión pública una información veraz, y ante noticias difundidas por diversos medios de comunicación, hace diversas precisiones.

En su nota, Celulosas de Pontevedra, señala entre otras cosas, lo siguiente:

"Con fecha de 30 de enero de 1975 presentó un ambicioso plan de medidas correctoras de la contaminación a la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, el cual fue aprobado por escrito de fecha 13 de agosto de 1975 y en el que se decía textualmente 'Esta Comisión delegada de Saneamiento acuerda que puede y debe procederse a la instalación de las medidas anticontaminantes propuestas por la empresa'.

Este proyecto fue presentado en el Ayuntamiento de Pontevedra con fecha 20 de marzo de 1975".

En su escrito Celulosas de Pontevedra, más adelante dice "... aprobadas estas medidas, la empresa encargó la realización de diversas instalaciones depuradoras de gases y efluentes líquidos a casas especializadas. En la actualidad se encuentran finalizadas y en marcha la mayor parte de ellas. Están en marcha, de manera concreta, las medidas internas, en servicio la primera fase, de reducción de olores, ultimándose la segunda y la obra civil de la planta depuradora de efluentes líquidos".

Según la empresa, "los resultados son muy positivos. Los efluentes gaseosos cumplen las exigencias requeridas por la Ley de Protección del Ambiente Atmosférico y en lo que afecta a los efluentes líquidos el contenido de sólidos en suspensión se ha reducido a niveles óptimos, en tanto que la DBO ha sido reducida en más de un 50 por 100, alcanzando en la actualidad los valores garantizados en los proyectos presentados".

EL EMISARIO SUBMARINO

En el escrito de referencia señala por parte de la empresa "que está pendiente de decisión el proyecto del emisario submarino presentado a la Administración el 27 de diciembre de 1974, del que no se recibió contestación al estar siendo estudiado por el Instituto Español de Oceanografía".

DISPUESTA A INSTALAR MEDIDAS ADICIONALES CORRECTORAS

Celulosas de Pontevedra indica que "está dispuesta a estudiar conjuntamente (y una vez ultimados los proyectos señalados) con las autoridades competentes la posibilidad de instalar adicionales medidas correctoras, en el caso supuesto de que fuese necesario, siendo las instalaciones depuradoras las únicas inversiones realizadas por Celulosas en los últimos años, aparte de los trabajos de entretenimiento y conservación de la fábrica".

SORPRESA POR LA DENUNCIA DE A.D.E.G.A.

Muestra su sorpresa Celulosas por la denuncia efectuada por ADEGA por "unas supuestas obras de ampliación de la factoría y se supone la empresa que se refieren a las obras de la planta depuradora de efluentes. No entiende Celulosas que ADEGA esté en contra de la instalación de una planta depuradora, considerando que ello es debido a un defecto de información.

Celulosas (sigue diciendo el escrito) está dispuesta a mantener reuniones de trabajo conjuntas con los equipos técnicos de los diversos organismos, asociaciones, medios de comunicación, etcétera, interesados en estos temas con el objeto de intercambiar informaciones, experiencias, etcétera, y aprovecha esta ocasión para invitar al equipo técnico de ADEGA".

Por último, Celulosas de Pontevedra "hace constar

que tiene legalizada su actividad ante todos los organismos oficiales".

A.D.E.G.A.: "LA CONTAMINACION ES MUY ELEVADA"

Comprobaciones efectuadas por técnicos de ADEGA para contrastar los datos dados el 17 de abril de 1978 por la Jefatura Provincial de Sanidad, a la revista gallega "A Nosa Terra", acreditan que la contaminación en la ría de Pontevedra es realmente muy elevada, de suerte que los datos facilitados por Sanidad resultan correctos aun cuando habría que ampliar las tomas de muestras en más puntos de la ría, que determinarían, con mayor certeza, la gravedad del proceso contaminante debido a Celulosa-Elnosa, según una información facilitada por ADEGA.

Según la Jefatura de Sanidad, la DBO (Demanda Biológica de Oxígeno, cantidad necesaria para la vida en las aguas de la ría) "es muy elevada, por encima de 200, cuando lo normal para la vida es de 20". En cuanto a materias en suspensión hay una contaminación del orden de 190, cuando lo normal es de 30, por lo que resulta (dice ADEGA) que el complejo de Celulosa-Elnosa contraviene la legislación anti-contaminación y contamina, muy por encima de lo tolerado legalmente, la ría de Pontevedra en mercurio, DBO y materias en suspensión, presentando zonas en donde ya no hay vida ninguna. La propia Jefatura de Sanidad afirmó que "la vida en la ría de Pontevedra no llegará a los siete años" (según dice ADEGA).

En lo que afecta a la contaminación atmosférica y los productos que polucionan el aire en suspensión, causan dolencias crónicas en el área de influencia de las factorías de Celulosa-Elnosa (como laringitis, infecciones del aparato respiratorio, etcétera), lo que hace que ADEGA aguarde de la Jefatura Provincial de Sanidad que debe disponer de los aparatos correspondientes para realizar mediciones, los cuales debe tenerlos instalados debidamente según la Ley de 10 de agosto de 1976, para ofrecer datos oficiales en fecha próxima con el objeto de determinar el grado de nocividad para la salud humana y poder proceder legalmente contra las fábricas infractoras. ■

Presidente de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar

"LA RIQUEZA NATURAL NO DEBE SER EXPLOTADA POR LOS PARTICULARES"

SANTIAGO.—El presidente de la Unión Nacional de Cooperativas del Mar, Antonio Dopico Marzoa, mantuvo en esta ciudad una reunión con representantes de las cooperativas de mariscadores de Outes, Carnota y Rianxo, a la que asistió también el presidente de la Unión Provincial de La Coruña, Alvaro Barral.

COOPERATIVAS: ORGANISMOS ABIERTOS

También se reunió con los informadores, ante quienes expresó su convencimiento de que las cooperativas, en este caso las de mariscadores, "son la única alternativa inteligente a la situación. Las playas deben ser explotadas racionalmente, con la debida libertad para que los trabajadores se asocien".

Afirmó que las cooperativas son entidades abiertas "donde lo primero es el elemento humano" y que la riqueza natural no debía ser explotada por ningún particular. "La mar tiene que ser para quien la trabaja". El señor Marzoa se felicitó por el apoyo de algunas entidades al trabajo de puesta en marcha de estas cooperativas —"hacen un trabajo que no realiza la Administración"—, pero dijo que en ningún caso debería servir para que la entidad acabase apo-

derándose o imponiendo su voluntad a los cooperativistas. La reunión se celebró en instalaciones de la Caja de Ahorros de Santiago que, por medio de su aula móvil, lleva a cabo ciclos de charlas orientativas sobre cooperativismo, que han servido para impulsar y facilitar hasta el momento cooperativas de mariscadores en La Coruña (ría del Pasaje), Camariñas (cabo Villán y ría de Camaariñas), Rianxo (Leiro), Carnota (San Mamed), Ortigueira (Virgen de los Remedios e Inmaculada), Muros (Maristal), Outes (Ribero-routes) y Boiro (ría de Arosa). Figura también la Cooperativa de Armadores Santa Eugenia, de Ribeira.

CC. MM. PROPONE QUE SE CAMBIE EL PERIODO DE VEDA DE LA NECORA

VIGO.—El Sindicato de CC. MM. acordó, en una reunión celebrada en Villargarcía, dirigirse a la Dirección General de Pesca solicitando que se cambie la veda de la nécora, situándola entre el 15 de enero y el 15 de abril.

Basan esta solicitud en que los informes de los biólogos del citado Sindicato señalan que la nécora no tiene un período natural de desove, reproduciéndose a lo largo de todo el año, aunque la época en la que nécora muestra una mayor actividad reproductora es en los meses de febrero a marzo y actualmente se puede capturar en esos meses.

Añaden que el que la nécora esté vedada en verano impide que se pueda trabajar en la costa, por el mal tiempo del invierno, por lo que queda gran cantidad de este marisco sin extraer. Por el contrario, si la veda se establece del 15 de enero al 15 de abril, en esta época los trabajadores de la mar pueden dedicarse a otros oficios (almeja, berberecho, etcétera), cuando en la actualidad tienen que estar en paro o dedicados al furtivismo durante la veda. También tiene en cuenta CC. MM. que durante el verano el turismo crea un excelente mercado en beneficio de los "naseiros".

De accederse a su petición, CC. MM. insiste en que es fundamental el que se respeten los tres meses de veda, por lo que acordó solicitar también que en ese tiempo se vedase también todo tipo de nasa de marisco (camarón, langosta, lubrigante, etcétera).

A la reunión asistieron representantes de los "naseiros" de Ribeira, Rianxo, isla de Arosa, Carril, Villargarcía, Cambados, El Grove, Campelo-Marín, Meira-Moaña y La Guardia. ■

VIGO

ESPECTACULAR DISMINUCION DEL TRAFICO DE PASAJEROS EN EL PUERTO

VIGO.—En el año 1977 se ha registrado, casi en su totalidad, la desaparición del movimiento de pasajeros trasatlánticos por el puerto de Vigo, que hace menos de quince años era el capítulo más importante, debido a la intensa emigración a América.

También ha desaparecido del capítulo de carga el mineral de hierro que se enviaba por el carguero particular de Rande, unas 274.918 toneladas al año, lo que supone en el tráfico de mercancías una disminución de un 7,3 por 100.

Bajó también el tráfico de ría, quizá porque los transportes de carretera se incrementaron, aunque las vías de la zona del Morrazo no fueron todavía arregladas.

En el capítulo de los negativos del puerto, hay que señalar la pesca, ya que la crisis de las flotas pesqueras nacionales ha comenzado a repercutir en el Berbés. El pasado año bajó en un 6 por 100 la fresca y, aunque se han registrado aumentos en las descargas de bacalao verde (3,8 por 100) y de

cetáceos (11,9 por 100), las descargas totales han sufrido una disminución del 5,75 por 100, según la Memoria anual del puerto y ría de Vigo.

No todo, sin embargo, ha sido negativo en el puerto de Vigo, ya que se ha incrementado considerablemente el tráfico de contenedores, tanto en transbordadores, como en portacontainers. En total han llegado a 22.295.

También aumentó el avituallamiento de buques en un 9 por 100. A cargo de los presupuestos generales del Estado, el puerto de Vigo recibió en el pasado año un poco más de nueve millones de pesetas.

El valor de la pesca totalizó 11.654 millones de pesetas y aunque fue menor la descarga, como ya hemos dicho, al aumentar el precio del pescado, el incremento de la recaudación también fue mayor en un 48,3 por 100 en relación con 1976. ■

BAYONA

DESAPARECE UN MARINERO CUANDO FAENABA

BAYONA.—El barrio de la Anunciada, de esta villa, se ha vestido de luto al conocerse la trágica noticia de la desaparición del vecino de la misma Alfonso Castro López, de veintiocho años de edad. Al parecer, Alfonso Castro debió caerse por la borda mientras faenaba como marinero en un barco de la empresa Pescanova, que navegaba en el momento del siniestro por aguas de la zona conocida por Saldaña.

Alfonso estaba casado y tenía tres hijos. ■

LA CORUÑA

EL CANAL OESTE DE ACCESO AL PUERTO, PELIGROSO PARA LA NAVEGACION

LA CORUÑA.—Tras el percance ocurrido el pasado 26 de junio al pesquero "Pilar Blanco", todos los buques menores que entran o salen del puerto de La Coruña extreman las precauciones a la hora de navegar por la embocadura de la ría.

Sobre todo, durante la navegación nocturna, en caso de niebla o de escasa visibilidad, la marcha se reduce considerablemente, al mismo tiempo que se ponen en marcha radares y aparatos de detección de obstáculos submarinos.

Existe el temor de un nuevo accidente y prueba de ello es que la Comandancia Militar de Marina de La Coruña ha hecho público un aviso referente al tema.

El comunicado dice textualmente: "Atlántico Norte. Costa NW. Canal del Oeste de acceso al puerto de La Coruña. Un buque pesquero con esta base colisionó con un objeto flotante no identificado, produciéndose su hundimiento".

Añade que fue "efectuado el rastreo de la zona con resultado negativo", para terminar diciendo: "Se considera peligroso para la navegación, debiendo extremarse precauciones en el canal de entrada a La Coruña". ■

RESCATADOS CUATRO NAUFRAGOS ANDALUCES

LA CORUÑA.—Cuatro marineros andaluces fueron rescatados por un bonitero vasco, cuando llevaban seis días en una balsa.

Los cuatro marineros fueron atendidos por los servicios médicos de la Casa del Mar y posteriormente salieron para su lugar de residencia, Isla Cristina, en Huelva.

Los cuatro, Diego Guerrero Martínez, de veinticuatro años de edad, soltero, patrón; Salvador Gutiérrez Requena, de cuarenta, casado; Angel García Escobar, treinta y nueve, casado, y su hermano Manuel, de veinticinco, casado, manifestaron que habían salido de Marín con el pesquero "Brisas del Mar", de casco de madera y 19 metros de eslora, adquirido por un armador de Huelva, quien les encargó que llevaran el barco a Isla Cristina. Al barco se le presentó una vía de agua, y pese a los intentos de los cuatro marineros para achicarla no lo consiguieron, viéndose obligados a abandonarlo.

Utilizaron dos balsas, con capacidad para doce personas. Una de las balsas se desinflaba, por lo cual la utilizaron solamente para llevar las provisiones. Entre las provisiones tenían muchos caramelos, latas de leche condensada y una bolsa de agua potable, que pasaron a la balsa en que navegaban ellos.

Manifestaron también que avistaron un mercante y dispararon bengalas. Este buque le hizo unas señas con luz, pero continuó su ruta sin recogerles. Añadieron que no podían dar ni nombre ni bandera, ya que estaba muy oscuro.

El patrón del bonitero vasco que los recogió, Antonio Echevarría Olaizola, del barco "Beti San Luis", con base en Orio (Guipúzcoa), manifestó que un miembro de la tripulación que estaba utilizando unos prismáticos en busca de bancos de bonito fue el que avistó la balsa e inmediatamente suspendieron la búsqueda de pescado para dirigirse hacia ellos. Cuando los recogieron se encontraban bastante cansados, tenían las caras blancas del salitre y ampollas en las manos de tanto remar en busca de la costa. Los subieron a bordo y los atendieron. "No daba la impresión de que estuvieran enfermos, daba gusto verlos comer. Luego pusimos rumbo a La Coruña para desembarcarlos", declaró. ■

LINEA DE CONTENEDORES CON EL HAVRE Y ROTTERDAM

LA CORUÑA.—El pasado día 24 de abril fue inaugurada una nueva línea regular de contenedores entre el puerto de La Coruña y los de El Havre y Rotterdam, que tendrá frecuencia decenal.

Esta nueva línea, de gran importancia marítima-comercial, ha sido consignada a Consigasa, contando con la colaboración de los armadores Sercotrans y las cargas que proporciona Silicios de Sabón.

Efectivamente, hasta ahora el silicio ha ocupado la mayor parte de los contenedores transportados, pero se espera que esta nueva línea sea utilizada para

otras muchas mercancías, aprovechando su periodicidad. ■

RIBEIRA

MAS DE 130 MILLONES DE PESETAS, EL VALOR DE LA PESCA DURANTE EL MES DE JUNIO

RIBEIRA.—El total del pescado subastado en las lonjas de Ribeira y Aguiño durante el mes de junio ha sido de 130.250.004 pesetas. El total de kilos se elevó a 3.673.998 kilos de pescado y marisco.

Las especies más destacadas fueron las siguientes: sardina, con 1.330.500 kilos; lirios, con 633.002 kilos; jurel, con 956.626; palometa, con 448.219; merluza, con 33.753; congrio, con 31.154, y pescadilla, con 19.596 kilos. ■

UN ICEBERG GIGANTESCO VAGA A LA DERIVA POR EL ATLANTICO SUR

Un iceberg gigantesco, que, según meteorólogos norteamericanos es tan grande como treinta veces la isla de Manhattan, vaga a la deriva actualmente por aguas del Atlántico Sur, aproximadamente a medio camino entre el Africa del Sur y la América meridional.

Los Servicios de Meteorología de los Estados Unidos, que han localizado a la gigantesca montaña de hielo mediante satélite mecánico, consideran que constituye un grave peligro para la navegación, aunque la amplísima región sudatlántica por donde deriva se halle muy poco frecuentada por rutas marítimas.

Los expertos norteamericanos han concretado que ese colosal bloque de hielo, que se desprendió de la Antártida en 1975, se desplaza empujado por las corrientes marinas y se va derritiendo muy lentamente.

De un tamaño aproximado de cincuenta y seis kilómetros de longitud y veinticuatro de ancho (mil trescientos cincuenta kilómetros cuadrados de superficie poco más o menos), el iceberg en cuestión, como una isla flotante, alberga a una colonia de pingüinos. Las últimas fotos tomadas de esta enorme masa de hielo por medio de las cámaras fotográficas a bordo del satélite meteorológico aludido no permitiesen precisar si los pájaros bobos se han instalado definitivamente en la isla flotante. ■



Comatiza

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS
CONSIGNATARIOS - FLETADORES - ESTIBADORES

FLOTA

"Horus"
"Lago Negro"

92.000 pies cúbicos
90.000 pies cúbicos

Cádiz:
Avenida Generalísimo, 2
Teléfonos 27 46 50-27 46 54
Cables: Comatiza. Telex 76036 OSA

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

DIA DAS LETRAS GALEGAS, EN MOSTEIRON

Con motivo de la celebración del Día das Letras Galegas han tenido lugar en el Colegio Mosteirón (ISM) una serie de actividades culturales, que ocuparon una jornada.

El acto comenzó con una conferencia a cargo de don Luís Iglesias de Souza, quien habló sobre la literatura gallega, desde sus orígenes hasta nuestros días. El conferenciante fue muy aplaudido. A continuación, alumnas de 8.º de EGB, FP y BUP representaron la obra de teatro "Cousas da Mocidade", de la autora Dora Vázquez:

un cuadro de costumbres gallegas en el que mozos y mozas pasan un día de romería, a la par que surgen amores entre dos de ellos.

Seguidamente se recitaron poemas de Bernardo Graña y de Rosalía de Castro, para finalizar con grupos de danza en los que intervino la mayor parte del colegio, bailando jotas y muñeiras. Todos los asistentes al acto entonaron al final el himno gallego.



El Día das Letras Galegas fue una jornada de fiesta en el colegio de Mosteirón (Sada, La Coruña), del Instituto Social de la Marina. Entre otras actividades, hubo representación teatral a cargo de las alumnas (arriba) y danzas (derecha), en las que intervino la mayor parte del colegio en los patios de recreo del mismo.





LUANCO

ROBOS EN LAS GETAREAS

LUANCO.—Los pescadores de Luanco, cuya actividad está centrada principalmente en el marisco, se encuentran estos días muy sorprendidos ante un hecho que acaba de ocurrir en la capital del concejo de Gozón. Unos desaprensivos —a los que se podría, al mismo tiempo, dar otra amplia serie de calificativos— han saqueado los viveros situados en la bahía luanquina, apoderándose de cuanto marisco encontraron.

Los viveros están en el llamado muelle viejo y los "cacos" no han dejado absolutamente nada en los mismos. Se han llevado marisco cuyo costo ascendía a más de cincuenta mil pesetas. Esto causa un grave perjuicio a los marineros que tenían el marisco en los viveros, ya que viven exclusivamente de esta actividad y se han quedado sin nada. ■

CREADA LA COMISION DE PUERTOS DEL PAIS VASCO

MADRID.—Todos los puertos pesqueros del País Vasco se integrarán en un único organismo llamado Comisión de Puertos del País Vasco, según un Decreto aprobado en el Consejo de Ministros del pasado día 16 de junio, informa el Servicio de Prensa del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

En este Decreto se reorganiza la estructura y el funcionamiento de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, y contempla de forma especial el tema de las regiones. Esta nueva Comisión de Puertos que acaba de ser creada tendrá competencia sobre todos los puertos pesqueros que hasta la fecha estaban integrados en los grupos de puertos de Guipúzcoa y Vizcaya.

La Comisión de Puertos del País Vasco contará con representaciones del sector pesquero de cada provincia litoral, de los sectores de navegación y comercio, de las Diputaciones y de los Ayuntamientos en cuyos términos municipales exista un puerto integrado en dicha Comisión. También tomarán parte en la misma los actuales directores de los Grupos de Puertos y un presidente nombrado por el Ministerio de Obras Públicas. ■

BILBAO

PESQUEROS APRESADOS EN AGUAS COMUNITARIAS

BILBAO.—Durante las últimas horas del pasado 30 de junio, tres pesqueros vascos fueron apresados y conducidos al puerto francés de L'Orient por estar faenando dentro de las 200 millas comunitarias.

Los pesqueros apresados con el "Atxaspi", de Pasajes; el "Alzaga", de Erandio, y el "Txemaypa", de Ondárroa, quienes han tenido que depositar una fianza de 35.000 francos hasta que se celebre el juicio. ■

ONDARROA

MAS DE TRES MILLONES POR LA LIBERACION DE DOS PESQUEROS

ONDARROA.—Fue puesto en libertad el pesquero de altura "Nuestra Señora de los Remedios", de la compañía armadora De Prendes, de Ondárroa.

Dicho pesquero, junto con su pareja, "Monte Carrando", de la misma compañía, fue detenido por las autoridades británicas el pasado día 13 de julio.

Al negarse a depositar una fianza de 95.000 dólares (unos ocho millones de pesetas), fue conducido al puerto inglés de Milford Haven, donde tras cinco días de estar detenido han sido abonadas 21.000 libras (más de tres millones de pesetas) por su libertad.

Ambos pesqueros fueron detenidos hace dos meses por las autoridades francesas, ante las cuales depositaron una fianza de 80.000 francos (millón y medio de pesetas). ■

CAPTURADO A LAS 24 HORAS DE SER PUESTO EN LIBERTAD

ONDARROA (Vizcaya).—A las veinticuatro horas de haber sido puesto en libertad, fue nuevamente apresado un arrastrero vasco por faenar dentro de las 200 millas comunitarias.

El pesquero de altura "Txemaypa", de Francisco Arauco (de Ondárroa), fue conducido al puerto francés de L'Orient, donde había estado detenido desde el día 29 del mes pasado hasta que depositó la fianza de 35.000 francos.

Los pescadores vascos dijeron al comandante de la patrullera francesa que les detuvo que habían echado las redes para proveerse de pescado para su consumo. Sin embargo, el comandante les condujo de nuevo al puerto francés de L'Orient. ■

EL "TXEMAYPA"

ONDARROA (Vizcaya).—Tras el juicio correspondiente, fue puesto en libertad en el puerto francés de L'Orient el pesquero de altura "Txemaypa", de Ondárroa.

El armador, Francisco Arauco, hubo de abonar 35.000 francos en concepto de fianza más la entrega de un saco de red. El juicio quedó visto para sentencia.

El "Txemaypa" ha sido apresado en tres ocasiones por faenar sin licencia dentro de las 200 millas comunitarias, el último apresamiento se produjo a las veinticuatro horas de haber sido puesto en libertad en el mismo puerto francés.

No se tiene noticias de que haya actualmente ningún pesquero vasco detenido. ■

EL MEDITERRANEO, UN MODELO A ESCALA PLANETARIA

MADRID.—"El Plan Azul de Protección del Medio Ambiente del Mediterráneo es un modelo de colaboración internacional, que puede servir de ejemplo a escala planetaria", manifestó el secretario ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, señor Tolba, en el curso de una conferencia organizada por el Instituto Nacional de Prospectiva.

"Este Plan ha permitido, en un campo concreto, un diálogo sincero entre los países del área, tanto del Norte como del Sur, del Este como del Oeste, ricos y pobres —siguió diciendo—, y tiene la particularidad de haber sido impulsado por los propios países ribereños".

Se refirió después a que esta colaboración se ha extendido a otras áreas, de tal suerte que en el Mediterráneo se han dado los primeros pasos "hacia un planteamiento más global del desarrollo económico que tenga en cuenta los problemas medio ambientales. Una vez más —prosiguió—, el mar de la cultura genera nuevas fórmulas de organización social, cara a un nuevo modelo de civilización que está pugnando por nacer en el mundo".

Afirmó que el Mediterráneo "no está muerto, sino enfermo", pero que esta enfermedad precisa un tratamiento adecuado para lograr luchar contra los efectos adversos que la civilización moderna causa.

Los síntomas de esta enfermedad —según el señor Tolba— son el aumento de metales pesados en sus aguas, la abundancia de aguas negras muy contami-

nadas en determinadas áreas, la disminución de la vida marina, junto a la contaminación de sus playas —"las más contaminadas del mundo"—, la deforestación —"también la mayor del mundo"— y sus secuelas, como es el aumento de zonas áridas y la escasez de agua, hasta extremos muy graves.

Señaló también cómo los cambios producidos en los últimos años serán pequeños cara a los que se prevén en las próximas tres décadas, con una duplicación de su población en estos años y un aumento de la industrialización de buena parte de los países.

Terminó refiriéndose a los factores prioritarios del Plan Azul, iniciado en dos conferencias mundiales en Barcelona y en la que participan 80 centros de investigación de 15 países y no menos de otros 15 organismos especializados de las Naciones Unidas. Entre estas acciones prioritarias señaló la búsqueda de tecnologías no peligrosas para el medio ambiente, especialmente en la generación de energía, la planificación del turismo —de gran presión en el área—, la ordenación urbanística y la creación de un cinturón verde en los países del Norte de África para evitar la desertización.

A la conferencia asistieron el subsecretario de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Eduardo Merigó; el director del Instituto Nacional de Prospectiva, Jesús Moneo; el director general de Medio Ambiente, Daniel de Linos, y el presidente del Capítulo Español del Club de Roma, Ricardo Díez Hochteiner, entre otras muchas personalidades. ■

LAS MEDIDAS ANTICONTAMINANTES DEL MEDITERRANEO DARAN RESULTADOS FAVORABLES EN 1985

BARCELONA.—Hay fundadas esperanzas de salvación para el Mediterráneo. Aunque el gravísimo peligro de la contaminación de sus aguas persiste, con las consecuencias de todo orden que de este hecho se derivan, se está ya en el camino de los primeros resultados positivos de las medidas de antipolución programadas o puestas en práctica por todos los países costeros de este mar. Aun así, el actual panorama es, a nivel general, desolador, según pudieron comprobar los participantes en la reciente asamblea de la Unión de Ciudades del Mediterráneo, que acaba de celebrarse en la población italiana de Rímini, en el Adriático. Barcelona estuvo representada por el primer teniente de alcalde, doctor Manuel Font Altaba, que es vicepresidente de la Unión; don Francisco Gutiérrez, de la Unidad Municipal de Saneamiento, y los señores Cherubini y Triadú del comité organizador de la Trobada de Jóvenes del Mediterráneo, que tendrá el próximo año sede en nuestra ciudad. Es el señor Gutiérrez quien nos amplía detalles sobre la asamblea.

Uno de los objetivos de la Unión de Ciudades del Mediterráneo, creada hace un año dentro del seno de la Federación Mundial de Villas Hermanadas, de la UNESCO, es la organización, a nivel de colectividad local, provincial y regional, de la lucha contra la

polución del Mediterráneo. Nuestro mar, por su configuración —una única salida natural hacia el Atlántico por el estrecho de Gibraltar— sufre en mayor proporción que otros los males de la contaminación de sus aguas, por lo que se hacía imprescindible una actuación seria y responsable, de efectos urgentísimos como único medio de salvación.

SITUACION INSOSTENIBLE

La situación normal —actualmente— ha llegado a ser insostenible, especialmente en algunas zonas. Tenemos de ello ejemplos. Si tan sólo hace unos días el alcalde de Génova prohibió el uso de 50 kilómetros de playa, ya en 1976 la autoridad municipal de La Rochelle cerró al uso público la costa del término municipal y, ante las quejas por los perjuicios que al turismo ocasionaba la medida, objetó que prefería vaciar un hotel que tener que llenar un hospital. De otra parte, los ecologistas de Marsella han hecho un llamamiento para que no se tomen baños de mar en las aguas de aquella zona. Por si esto fuera poco, ahora, en Rímini, se ha tenido información de que en otros lugares la situación es

todavía más grave. Y en Barcelona ya nos previenen para que no frecuenten los bañistas las cercanías de los colectores.

Las ponencias presentadas en la asamblea —nos informa el señor Gutiérrez— fueron de tipo político-cultural y técnico. Las primeras, sobre financiamiento y gestión de los equipamientos antipolución; las segundas, comunicaciones de carácter técnico-científico con relación al Mediterráneo.

LAS MEDIDAS ANTIPOLUCION, EN 22 CIUDADES

—¿Las más interesantes?

—En este segundo grupo, un completo estudio realizado por los ingenieros Fund y Portier sobre el estado actual de la polución de las aguas, depuración de las mismas y planes de futuro en las veintidós ciudades más importantes de trece países costeros del Mediterráneo, cuyos representantes estuvieron presentes en la reunión de Rimini. El panorama es desolador, por cuanto de estas veintidós ciudades sólo unas pocas con estaciones turísticas en la Costa Azul e Italia y algún otro caso aislado tienen en funcionamiento estaciones depuradoras de las aguas que vierten al mar, tanto directamente como a través de conductos pluviales.

BARCELONA DEPURA UN 20 POR 100

—¿Qué ciudades son estas y cuáles españolas?

—Las veintidós ciudades son Valencia, Barcelona, Montpellier, Marsella, Cannes, Génova, Nápoles, Venecia, Rijeka, Split, Atenas, Izmir, Messina, Beirut, Haifa, Port-Said, Alejandría, Trípoli, Túnez, Argel, Orán y Tánger.

Sobre este punto nos manifiesta que Barcelona depura actualmente el 20 por 100 de sus aguas residuales por la estación del Bogatell y que, con la próxima entrada en servicio de la del Besós, en construcción, se conseguirá llegar al 70 por 100. Pero hay que pensar en las aguas de las poblaciones del interior, que desembocan en el Llobregat y el Besós y sus afluentes y que son también parte importante de la polución del mar. Valencia no posee ninguna planta para este tratamiento.

Volviendo a la asamblea de Rimini y al estudio referido, añade el señor Gutiérrez que la encuesta es ligeramente optimista, por el hecho de que todas las ciudades, excepto una, tienen en proyecto o en desarrollo un programa de saneamiento y tratamiento de aguas, esperándose que para 1985 se depurarán a nivel aceptable del 70 al 80 por 100 de los vertidos al mar, lo que hay que considerar si no se hace marcha atrás, lo que es posible por falta de recursos económicos, como una gran batalla ganada, puesto que son 100 millones los habitantes de la costa mediterránea y 150 millones si se tiene en cuenta los de los ríos tributarios.

Las ciudades que tienen instalaciones depuradoras a pleno rendimiento son cuatro, de ellas Cannes, Montpellier y Haifa; en un 50 por 100, Venecia y Trípoli y, en un 20 por 100, Alejandría, Barcelona, Túnez y Nápoles. Pero las hay —advierde— que ni siquiera poseen red de alcantarillado.

CONCLUSIONES DE LA ASAMBLEA

—¿Conclusiones?

—Ayuda a los países en desarrollo en la formación de técnicos especialistas en este campo; recomendar la depuración antes del vertido y, en las poblaciones, zonas, o provincias con escasez de recursos hidráulicos, reciclaje y reutilización de estas aguas, especialmente con fines agrícolas, y afrontar seriamente la tutela del mar en el sentido de evitar a toda costa la proliferación de las algas marinas, por exceso de polución, que son causa de las temidas mareas rojas, de las que el Adriático es muy perjudicado. También se hizo un llamamiento para que la Unión sea instrumento para el intercambio de información acerca de las normas legislativas, de carácter supranacional, nacional y local, y la difusión de cuantas medidas y métodos se empleen en el campo del control de la polución del Mediterráneo en los distintos países costeros y llegar a una estandarización de los mismos. Se recomendó la programación de cursos de formación profesional para formación de técnicos del ambiente y el estímulo y la sensibilización hacia una normativa homogénea para la reducción del contenido de fosfatos y nitratos de los detergentes, principales causantes de la eutrofización. ■ JOAQUIN COCA ROS. ("La Vanguardia", 21 de junio.)

CONSEJO GENERAL DE PESCA

"LAS COSTAS EUROPEAS DEL MEDITERRANEO, SOBREEXPLOTADAS DE RECURSOS DEMERSALES"

BARCELONA (Para "Hoja del Mar").—Durante los días 19 al 21 de junio del presente año han tenido lugar en Roma, en la sede de la FAO, las reuniones correspondientes a la segunda sesión del Comité de Ordenación de Recursos del Consejo General de Pesca del Mediterráneo.

Estuvieron representados los siguientes Estados miembros: Argelia, Chipre, España, Francia, Grecia, Italia, Malta, Mónaco, Rumania, Túnez, Turquía y Yugoslavia; además asistieron observadores de la Comisión de las Comunidades Europeas. Incluyendo los especialistas de la FAO, los asistentes sumaron 29. La delegación española estuvo integrada por don José Masip, de la Dirección General de Pesca (jefe de la delegación), don Miguel Masutí, del Instituto Español de Oceanografía, y el que suscribe, del Instituto de Investigaciones Pesqueras.

Las sesiones dieron comienzo a las diez de la mañana del día 19, siendo elegidos por unanimidad, a propuesta de la delegación española, el señor Bombace, de Italia, presidente, y la señora Jukii-Tamhina, de Yugoslavia, vicepresidente.

ANÁLISIS

El primer punto considerado fue el "Análisis de las conclusiones de la séptima sesión del grupo de trabajo sobre evaluación de recursos y las estadísticas de

pesca", las cuales fueron presentadas por el señor Demetropoulos, de Chipre, como presidente que fue de aquella reunión.

Estas conclusiones reflejan el estado de sobreexplotación de los recursos demersales en las costas europeas; no así en las costas orientales y africanas del Mediterráneo. Hay países que ya se han dado cuenta de la necesidad de regular el esfuerzo de pesca desarrollado por sus flotas, especialmente para la pesca de arrastre. Ha habido, en general, una mejora en la información, pero la fiabilidad de los datos no es del todo satisfactoria. La mayor parte de los países han recogido en sus legislaciones nacionales la recomendación del CGPM en relación con el control de mallas, del número y dimensiones de los barcos, de las vedas, etc. Se pide a los Gobiernos y a este Comité que presten atención a la forma de controlar los acontecimientos en la pesca demersal y en la pelágica; el control más importante es el del esfuerzo de pesca y, en este sentido, es deficiente la disponibilidad de los datos, por lo que se hace necesario mejorarla.

COLABORACION DE LOS PESCADORES

El Comité ha remarcado la importancia que tiene una buena colaboración entre los pescadores, la Administración y los científicos para poder mejorar los sistemas

de información y poder evaluar y vigilar las pesquerías. Se lamenta que todavía no se hayan arbitrado los presupuestos para la contratación de un estadístico, con el cual se podría tener informados a los países de las medidas para mejorar y desarrollar los sistemas nacionales de muestreo y de tratamientos estadísticos.

Sigue presentándose una atención especial a la utilización de prospecciones acústicas para la evaluación y vigilancia de los "stocks"; especialmente desarrollados están estos estudios en Italia y en Yugoslavia. Se recomienda que se establezcan colaboraciones entre países limítrofes y que, con motivo de la décimocuarta reunión del CGPM, se convoque una reunión informal en la que los países definirían la forma de desarrollarse estas colaboraciones.

CONTROLAR LAS MALLAS

El siguiente punto tratado se refiere al "Examen de las disposiciones tomadas por los Gobiernos miembros para llevar a la práctica la recomendación I/76/1 de la primera sesión del Comité".

De la información que se tiene se deduce que la recomendación I/76/1 ha repercutido en las legislaciones nacionales, si bien los progresos son, en general, más lentos en lo que se refiere a la aplicación y el control efectivos de las disposiciones legales nacionales.

Con el fin de vencer la tendencia de los pescadores a mantener sus prácticas tradicionales, de alguna forma habría que hacerles comprender los beneficios, que a corto y largo plazo, reportaría una buena legislación sobre las mallas. El personal encargado del control debería asimismo tener una preparación previa. Las infracciones deben ser convenientemente controladas de forma que el pescador se convenza de que la legislación es aplicada a todos por igual. Los resultados de los controles deberían quedar anotados ya que ello permitiría tener constancia en cada momento de la realidad de las dimensiones utilizadas.

El siguiente punto del orden del día considerado fue el "Examen y balance de las disposiciones adoptadas por los países miembros para controlar su esfuerzo de pesca de arrastre. Ulteriores medidas a considerar".

El presidente hizo un resumen de las medidas adoptadas por los países a este respecto y el Comité consideró la importancia de esta cuestión para el porvenir de las pesquerías mediterráneas, por lo que, si bien se notaba una concienciación en todos los países, era necesario convencer a todas las partes implicadas de que era necesaria una intervención directa en las pesquerías para asegurarse la estabilidad de las mismas a un nivel satisfactorio.

(Pasa a la pág. 24)

"LISTA NEGRA" DE LA CONTAMINACION

MADRID.—Una lista negra de los productos peligrosos para la vida del Mediterráneo fue elaborada por el programa anticontaminación del Mediterráneo, elaborado por un grupo de países de la cuenca, según se ha sabido de fuentes bien informadas.

Este programa se inició hace dos años en Barcelona, ciudad ofrecida por el Gobierno español al programa de Naciones Unidas para el medio ambien-

te, como sede de dos conferencias internacionales que agruparon prácticamente a representantes de los países mediterráneos y de 18 organismos internacionales.

En la lista negra de los productos peligrosos al medio ambiente del Mediterráneo figuran: el mercurio, el cadmio, los materiales plásticos no degradables, el DDT y otros insecticidas, los residuos de petróleo y de hidrocarburos.

También figura una "lista gris", para sustancias menos nocivas, pero que sólo pueden ser vertidas al mar con una autorización gubernamental adecuada. Entre estas sustancias controladas figuran el plomo, cinc, cobre, cobalto, plata, cianuro, fluoruros y microorganismos portadores de enfermedades. ■



EL PEINE DE LOS VIENTOS

SAN SEBASTIAN (Para "Hoja del Mar").—¿Polémica? ¿Confusión artística? ¿Crítica? ¿Incomprensión? ¿Satisfacción?

¿Qué es el Peine de los Vientos?

¿Es ciertamente un peine? ¿Hay vientos que peinar?

El Peine de los Vientos es una ejecución artística, monumental, de hierro y piedra color rosa. es desafío a la potencia del mar. Es reconocimiento de su poderío. Es doma de su agresividad.

En el paseo del Tenis de San Sebastián, sobre la barra del monte Igueldo y la isla de Santa Clara, se ha materializado la idea preconcebida de un gran artista, de Chillida.

Pienso en su audacia, que le lleva más allá del simple desafío a los hombres, desafiando a la Naturaleza. Ha contemplado a la historia del arte, recordándonos con su escultura, de cierto parecido a gigantescas letras griegas que bien pudieran tomarse por "gammas" o "lambdas", la grandiosidad y monumentalidad de la antigua Grecia, y él no ha querido ser menos.

Allí, donde el mar no respetó malecones ni contrafuertes; allí, donde la voz humana es anulada por el griterío del huracán, desafiante, ha plantado su obra para recreo de unos y crítica de otros.

Sobre el mar, en su propio territorio, en su campo de batalla. En unos escollos que temerosos afloran en la baja mar y que son hervidero de olas en la pleamar.

EL "RUGIR DEL VIENTO"

Cerca de 50 millones de pesetas y hasta puede que más, dicen ha costado tan fantástica realización. El pueblo se divide. Un gran sector recrimina al Ayuntamiento por tal derroche. Otros, pienso que los menos, esperan gozoso oír la gran sinfonía del mar; composición que de producirse a buen seguro será wagneriana.

Elementos no faltan para el concierto. El hombre ha puesto, a modo de órgano, el Peine de los Vientos.

La Naturaleza nos brinda al mar como fuelle gigantesco.

Las olas nos ceden sus coros y el director de orquesta bien pudiera ser el "rugir del viento".

Esperemos el estreno. Seguro que el mar

ya ensaya su sinfonía. Pocos han caído en la cuenta de que el arte por esta vez no está en la interpretación de unos hierros retorcidos, ni en el color de su anfiteatro de piedra, sino en la conjugación dinámica de los elementos, en el desafío del hombre y en el sometimiento de esa bestia poderosa que es el mar, que una vez más y como nunca vuelve a ponerse al servicio del hombre.

Esta vez para el engrandecimiento del espíritu, para deleite de los sentidos. El mar, la obra de arte por excelencia, se ha convertido desde hoy en el "museo del arte" y del que hacer de los hombres.

CHILLIDA

Eduardo Chillida nace en 1924 en San Sebastián. a los diecinueve años inicia la carrera de Arquitectura en Madrid, abandonando más tarde sus estudios para dedicarse al dibujo y la escultura. Hoy su reconocimiento es mundial. Consigue sus méritos en 1954 con el diploma de la Trienal de Milán; en 1958 el Gran Premio de la Bienal de Venecia; en 1960 le conceden el Premio Kandinsky; en 1964, el Carnegie; en 1966, el Whilhem-Lehmbruck y el Nordrhein-Westfalen, pasando en el año 1971 a ser profesor de curso en Harvard, y en 1974 es nombrado nuevamente Premio de la Fundación Goethe de Basilea y Premio Marina.

Sus obras se admiran en los museos de la Fundación Miró en Barcelona, de Juan March en Madrid, en la Tate Gallery de Londres, en la Galleria d'Arte Moderno de Roma, en el Kunsthans de Zürich, en Malght, en el Guggenheim Museum de Nueva York, en el Carnegie Institute de Pittsburgh, en el Museo de Arte (Instituto) de Chicago y por fin, ahora, el mar se convierte en museo universal para mostrarnos el Peine de los Vientos.

■ JAVIER CARDARELLI.





Fotos:
JAVIER CARDARELLI.
Material:
Diapositivas Kodak 64
ASA. Fotómetro estanco-
submarino. Aparato foto-
gráfico: cámara submari-
na Nikkonos, cámara Ni-
kon F, tele 200 mm.



CONSEJO GENERAL DE PESCA DEL MEDITERRANEO

(Viene de la pág. 21)

MEDIDAS

Se expusieron un conjunto de medidas que podrán ser beneficiosas para reducir el esfuerzo de pesca, medidas todas ellas ya recogidas en España. Se pidió que cada país prepare un plan en el que se contemplan el potencial y el estado de explotación de los "stocks", sus aspectos económicos y sociales, los problemas de regulación prioritarios y las posibles soluciones; que se comunique este plan a la Secretaría del CGPM para poder difundirlo y que se revise periódicamente.

Se hizo hincapié en la conveniencia de proteger las zonas litorales de la acción de los arrastreros y se informó que algunos países han instalado arrecifes artificiales y otras medidas para asegurar una explotación adecuada de estas áreas.

El Comité propuso que se celebre un Simposio sobre la regulación de los recursos pesqueros en la zona litoral coincidiendo con el XIV período de sesiones.

"La puesta en marcha de estructuras nacionales para la administración de los recursos" fue el tema planteado seguidamente.

El presidente recordó la propuesta presentada por Italia con anterioridad, según la cual se invitaba a los

países a establecer, a nivel nacional, estructuras paralelas a las adoptadas por el CGPM para los análisis y la toma de decisiones sobre cuestiones de regulación.

Esta organización podría considerarse que, teóricamente, ya existe en el Mediterráneo español con la Comisión Permanente y el Comité Técnico de Pesca del Mediterráneo, si bien habría necesidad de potenciarlo para que resultara todo lo eficaz que sería de desear.

Sería necesaria una vigilancia efectiva de la evolución de los recursos explotados y la posibilidad de poder intervenir con rapidez en los medios utilizados.

De todo lo dicho podemos concluir, en cuanto afecta a España, que el Mediterráneo español está preparado para poder aplicar rápida y eficazmente las recomendaciones emanadas del Comité del CGPM, por cuanto tiene creadas las estructuras y ha ensayado la mayor parte de los medios aconsejados.

Para finalizar, el Comité recomienda que la III Sesión tenga lugar dentro de dos años, entre la octava sesión del grupo de trabajo para la evaluación de recursos y para las estadísticas de pesca, y la décimoquinta sesión del CGPM. ■ DR. P. SUAU.

PALAMOS

AUMENTA EL MOVIMIENTO DEL PUERTO

PALAMOS (Gerona).—En las últimas semanas, el movimiento del puerto de Palamós registró un notable aumento, ya que parte de los servicios de mercancías destinadas a Barcelona se desviaron hasta esta escala de la Costa Brava debido al conflicto de los estibadores del puerto barcelonés.

En especial, buques "roll-on" han elegido Palamós para efectuar la descarga de los "containers", ya que los contratos de fletes les obligan a no demorar los servicios, que se verían afectados de mantener sus escalas en Barcelona debido al conflicto laboral. ■

CASTELLON

DISMINUYE LA ZONA DE VEDA PARA LA PESCA DE ARRASTRE

CASTELLON.—Los pescadores de esta provincia consideran positivo en contenido de una disposición del Ministerio de Transportes y Comunicaciones modificando la norma quinta de la Orden de 30 julio de 1975 sobre la pesca de arrastre en el Mediterráneo.

El texto de la disposición ministerial señala en uno de sus apartados que "La pesca con artes de arrastre de cualquier tipo queda prohibida con carácter

general en fondos menores a 50 metros". Después, otro punto añade: "Desde la enfilación Villafranca del Penedés-Montgrós hasta la enfilación Farola puerto de Denia-Sierra Azafor, incluidas las islas Baleares, permanecerán vedados los fondos menores a 75 metros, desde el 1 de abril hasta el 30 de junio, ambos inclusivos". Anteriormente ésta afectaba a fondos de hasta 130 metros, lo que, dada la configuración de la plataforma marítima en el litoral de nuestra provincia, era como obligar a paralizar totalmente la actividad pesquera de arrastre, ya que no existía prácticamente ninguna posibilidad de trabajo con un mínimo rendimiento. La flota de los puertos castellonenses no tiene fondos para poder arrastrar en 130 metros, por lo tanto se opina que esta nueva disposición que limita la veda hasta los 75 metros es positiva. La medida ya ha entrado en vigor y se mantendrá hasta el 30 de junio. Posteriormente se podrá pedir una reducción de hasta fondos de 25 metros para la pesca del langostino, langosta y lenguado, siendo potestativo de la Administración el acceder o no a dicha solicitud. ■

DON MANUEL ALBIOL, PRESIDENTE DE LA ASOCIACION LOCAL DE ARMADORES

CASTELLON.—La Asamblea General de la Asociación de Armadores de Castellón eligió, por mayoría de votos, presidente de la entidad al armador Manuel Albiol Lloréns.

Sustituye en el cargo a José Falomir Martínez, quien había dimitido del mismo a petición propia recientemente, ya que por vender su embarcación había perdido su condición de armador, y a quien la Asamblea General ha designado como socio de honor, de acuerdo con los Estatutos, por unanimidad. ■

MANCHA DE ACEITE EN EL POLIGONO DEL SERRALLO

CASTELLON.—Al mediodía del 16 de julio se advirtió la presencia en el mar de una mancha de regulares dimensiones, frente a la zona de litoral correspondiente a la antigua plaza del Serrallo, donde ahora se ubican importantes industrias.

Al tener conocimiento de la existencia de esta mancha, Petromed destacó un equipo para tomar muestras, que analizadas en sus laboratorios han permitido precisar que no se trata de petróleo, sino de un aceite pesado residuo de la combustión de algún buque. Consultada la citada empresa, informó que, a pesar de no tener ninguna responsabilidad ni relación con el origen de esta mancha, puso el caso en conocimiento de la Comandancia de Marina, siendo requerida para prestar ayuda—dada la experiencia que posee en estos casos— para tratar de eliminar estos residuos contaminantes antes de que llegaran a la costa. Cuatro embarcaciones, dos lanchas y dos remolcadores, estuvieron actuando durante varias horas vertiendo un producto dispersante de gran poder, a pesar de lo cual algunas cantidades fueron transportadas por las corrientes hasta la misma escollera, en la zona más próxima a la central térmica.

Aunque se tiene la evidencia de que la mancha ha sido producida por los residuos de algún buque, no ha podido ser precisada la identidad de la embarcación causante de la contaminación. Petromed señaló por su parte que las operaciones que se efectuaron en sus instalaciones fueron totalmente normales, siendo ajena la refinería al origen de la mancha. Su intervención lo ha sido tan sólo en el sentido de prestar ayuda en un terreno en el que la refinería posee la natural experiencia.

En los ambientes pesqueros del Grao este hecho ha provocado cierta indignación, dado que no es la primera vez que por falta de cuidado se contamina el litoral castellonense. ■

PENSIONISTAS DEL MAR, DE EXCURSION A ALBARRACIN

CASTELLON.—El pasado día 9 de julio, un grupo de 60 pensionistas del Hogar de la Casa del Mar realizaron una excursión al pueblo de Albarracín y su comarca.

Por la tarde regresaron a Teruel, donde se estaban celebrando las fiestas del Angel, y nuestros pensionistas se sintieron festeros, mezclándose con las peñas y participando plenamente con ellas.

Muchos visitaron también las tumbas de los Amantes y el Hogar del Pensionista.

Rendidos pero satisfechos, regresaron al Grao de Castellón con ánimos para emprender otra excursión.

PALMA DE MALLORCA

SE HUNDE UN BUQUE DE CABOTAJE

PALMA DE MALLORCA.—El buque de cabotaje "Mandeo", de 136 toneladas y matriculado en El Ferrol, se ha hundido en el puerto de Andraitx tras registrarse a bordo un incendio, seguido de dos explosiones que ocasionaron heridas de pronóstico grave al vigilante del barco.

Un grupo de auxilio de la flotilla de medidas contra minas, con base en el puerto de Palma, provisto de material contra incendios, se desplazó hasta Andraitx, siendo inútiles los esfuerzos por evitar el hundimiento del "Mandeo". ■

SANTA POLA

SALE A CONCURSO EL DRAGADO DEL PUERTO

SANTA POLA.—El "B. O. del E.", del pasado 28 de abril inserta anuncio de concurso-subasta para la ejecución de las obras de dragado general de la dársena del puerto de Santa Pola. A este respecto hemos examinado, en la Jefatura del Grupo de Puertos, el proyecto y datos relativos a estos trabajos, así como el que se refiere a la ampliación de los muelles de atraque que tiene en trámite dicha Jefatura, a la espera de que Obras Públicas decida.

En cuanto al más inmediato, viene a ser, nada más y nada menos, el dragado de 209.000 metros cúbicos en una amplia zona de la dársena, desde los actuales muelles hasta la altura del restaurante Batiste, la necesaria para facilitar a los pesqueros sus maniobras de atraque o desamarre a los muelles que posteriormente serán construidos.

OTROS CUARENTA MILLONES PARA AMPLIACION Y MEJORA DE MUELLES

Tras las obras anteriormente mencionadas se procederá a otras de mayor envergadura, para las que se ha presupuestado una cantidad que se aproxima a los cuarenta millones de pesetas. Son, concretamente, las que se refieren a la ampliación de la línea de muelles de atraque y que, a su término, habrá casi duplicado los existentes en la actualidad; el proyecto está en avanzado período de tramitación y pendiente de que Obras Públicas decida, siendo posible que en este mismo año salgan a subasta. Esta importante obra, además de aumentar considerablemente las zonas de atraque, permitirá un mayor resguardo a la flota pesquera de los temidos vientos del tercer cuadrante; también una mayor comodidad y rapidez en el desembarco de la pesca, junto a la misma lonja, en la que se están efectuando importantes obras de ampliación.

Con estas obras, cuyo importe conjunto rebasa largamente los sesenta millones de pesetas, quedará el puerto totalmente adecuado para sus múltiples funciones y se convertirá en uno de los mejor dotados del litoral. ■

MALAGA

LA FEDERACION SOCIALISTA ANDALUZA ESTUDIA LOS PROBLEMAS PESQUEROS

MALAGA.—La Federación Socialista Andaluza, presidida por José Rodríguez de la Borbolla, en colaboración con la UGT, ha celebrado una reunión a la que han asistido representantes de cinco provincias andaluzas, para analizar los principales problemas del sector pesquero.

Entre las conclusiones a las que se ha llegado destacan la necesidad de revisión de la normativa laboral en el aspecto de sueldos, horarios, seguros, asistencia social, retiro, etc., la reestructuración del sector con vistas a un mayor rendimiento con un menor esfuerzo, la revisión de las normas generales para la regulación de la actividad pesquera y las

relaciones en materia de pesca con Marruecos, Mauritania y Senegal.

Estas conclusiones serán presentadas en las próximas jornadas nacionales de pesca, que tendrán lugar en Madrid en el mes de septiembre.

Asimismo, al margen del problema pesquero, se trató también la situación política de Ceuta y Melilla, señalando la necesidad de la creación para estas dos capitales de sendos estatutos económicos y de autonomía. ■

INSTITUTO DE BIOLOGIA MARINA

MÁLAGA.—Málaga podrá contar pronto con Institutos de Biología Marina y de Control de Materiales.

Así se desprende de los diversos contactos que, con autoridades del Ministerio de Educación y Ciencia, ha mantenido en Madrid el diputado de UCD Francisco de la Torre Prados, con objeto de conseguir facilidades para la creación de una Facultad de Derecho en Málaga, así como la Sección de Biológicas en la Facultad de Ciencias y de la de Ciencias de la Educación en la Facultad de Filosofía y Letras.

También realizó gestiones, que se presume tendrán éxito, hasta el punto de que se pueden dar como seguras las creaciones en Málaga del Instituto de Biología Marina. ■

ALGECIRAS

SERVICIO DE HIDROALAS EN EL ESTRECHO

ALGECIRAS.—Se ha fijado la fecha de la primera quincena de agosto para la entrada en servicio de los hidroalas de la nueva naviera del estrecho Intercontinental de Navegación que realizará la travesía Algeciras-Ceuta en treinta minutos, incluido el atraque.

Dos serán los hidroalas que ponga a disposición del público la citada compañía. Son unidades gemelas y sus características son: 35 metros de eslora, 9,60 metros de manga, puntal de 6,11 metros, con un desplazamiento de 140 toneladas brutas. Los hidroalas están movidos por dos turbinas tipo "gace-la" de la marca Rolls Royce, con 1.699 caballos de vapor, lo que le permite alcanzar una velocidad de 36 nudos (65 km./h.) y son capaces de resistir un mar de fuerza ocho sobrevolando olas de más de tres metros de altura.

La inversión total que supondrá la entrada en servicio de los dos hidroalas asciende a 160 millones de pesetas. Este servicio permitirá un movimiento de pasajeros de hasta dos mil por día. ■

CEUTA

ENCALLA EL PESQUERO "HERMANOS NAVARRO"

CEUTA.—El pesquero con matrícula y base en Ceuta "Hermanos Navarro" el pasado día 2 encalló a las cinco de la mañana a consecuencia de la densa niebla existente en la costa marroquí de Jebha, entre punta Pescadores y ensenada de Piedras Negras, lugar donde abundan las rocas y bajos peligrosos para la navegación.

El pesquero "Hermanos Navarro", de 43 toneladas, tripulado por seis hombres, iba navegando hacia el Sur por la costa marroquí sobre las cinco de la mañana del día 2, cuando a consecuencia de la densa niebla reinante encalló en el lugar conocido por punta Pescadores y ensenada de Piedras Negras. Ante lo peligroso de la situación los seis tripulantes comenzaron a pedir auxilio. Desde la costa se acercaron varios botes ocupados por pescadores marroquíes, quienes auxiliaron a los seis españoles, trasladándolos a tierra donde los tripulantes del "Hermanos Navarro" se pusieron en contacto con el cónsul general de España en Tetuán, a través del cual y de las autoridades marroquíes, tras haber sido convenientemente atendidos en el vecino país, se trasladaron a nuestra ciudad.

Los tripulantes ceutíes del "Hermanos Navarro" son el patrón José Salina Salmerón, Luis Maldonado Rivas, José Ruiz Salinas, Juan López Maldonado, Martín Pastor Alonso y José Maldonado Rodríguez, llegando todos en perfecto estado, aunque con el natural pesar de haber perdido su barco, ya que en la situación que quedó, entre las rocas del peligroso lugar, y por lo tanto su difícil acceso al mismo, dan completamente por perdida la embarcación. ■



TARIFA

IMPOSICION DE MEDALLA AL MERITO SOCIAL MARITIMO A UN PATRON DE PESCA

TARIFA (Cádiz).—En nombre del presidente del Instituto Social de la Marina, el delegado provincial de este Organismo en Cádiz ha impuesto la medalla al Mérito Social Marítimo a don Manuel Moreno Diéguez, patrón de pesca.

La distinción le fue concedida al señor Moreno por el Consejo General del ISM en su sesión celebrada el 30 de junio de 1977, con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen.

Don Manuel Moreno, pensionista por invalidez permanente, tienen sesenta y cinco años de edad y es pescador desde los catorce años. Intervino en numerosos salvamentos y es persona que goza en el ambiente marineramente de intachable conducta. ■

CADIZ

LIBRO SOBRE CULTIVOS MARINOS

CADIZ.—Se realizó en esta ciudad la presentación del libro "Cultivos marinos en la provincia de Cádiz", del que son autores Antonio Rodríguez Martín y Alberto M. Arias. La edición ha sido costeada en su totalidad por el Servicio de Estudios del Banco Urquijo, oficina regional de Sevilla.

En el libro se exponen una serie de alternativas para cambiar las estructuras de las salinas gaditanas y para que en las mismas se puedan criar tipos de peces, como doradas y róbalo, mariscos y otros característicos de la zona.

A la presentación asistieron el subdirector del Servicio de Estudios de la oficina regional de Sevilla, Alfonso Rodríguez Sánchez de Alba; el director del Banco Urquijo en Cádiz y el director del Instituto de Investigaciones Pesqueras, además de los autores del trabajo. ■

VISITA CADIZ EL DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS ISRAELI

CADIZ.—Cádiz es un puerto de Occidente que está muy bien comunicado por ferrocarril y carretera, por lo que le veo un gran futuro y potencial de desarrollo", ha manifestado el director general de Puertos de Israel, Isaac M. Rahav, que ha visitado el puerto de esta ciudad.

En esta visita el señor Rahav recorrió las instalaciones portuarias de Cádiz, en especial las obras de la terminal de contenedores Reina Sofía, acompañado por el presidente de la Junta del Puerto de Cádiz, Carlos Bernal. Sólo en los dos últimos días —y en el trozo de muelle de la futura terminal, que tiene 370 metros de atraque y 45.000 metros de superficie de almacenamiento— atracaron cinco buques, algunos de tipo transoceánico, de gran porte. Según manifestó el señor Bernal, el incremento progresivo que viene experimentando el tráfico marítimo indica que las necesidades del puerto gaditano son muy urgentes y que "o aceleramos el paso —dijo—, o se nos escapará el último vagón, pues nadie puede pretender que con los elementos actuales se pueda prestar un servicio competitivo y garantizado a buques de tal porte". Añadió igualmente que se están haciendo los sondeos y estudios geotécnicos, por empresas especializadas, de la segunda, tercera y cuarta fases de dicha terminal de contenedores. ■

MAS DE 150 PORTACONTENEDORES HAN ATRACADO EN LA TERMINAL REINA SOFIA

CADIZ.—Más de ciento cincuenta buques portacontenedores han atracado y realizado operaciones en el muelle de la terminal de contenedores Reina Sofía, según ha informado el presidente de la Junta del Puerto de Cádiz, Carlos Bernal. Sólo en los dos últimos días —y en el trozo de muelle de la futura terminal, que tiene 370 metros de atraque y 45.000 metros de superficie de almacenamiento— atracaron cinco buques, algunos de tipo transoceánico, de gran porte. Según manifestó el señor Bernal, el incremento progresivo que viene experimentando el tráfico marítimo indica que las necesidades del puerto gaditano son muy urgentes y que "o aceleramos el paso —dijo—, o se nos escapará el último vagón, pues nadie puede pretender que con los elementos actuales se pueda prestar un servicio competitivo y garantizado a buques de tal porte". Añadió igualmente que se están haciendo los sondeos y estudios geotécnicos, por empresas especializadas, de la segunda, tercera y cuarta fases de dicha terminal de contenedores. ■

Rafael Martín Hernández: diputado de UCD

'EN CINCO AÑOS SE INVERTIRAN 15.000 MILLONES DE PESETAS PARA EL DESARROLLO DE LA PESCA EN CANARIAS'



LAS PALMAS (Para "Hoja del Mar").—Como informaba "Hoja del Mar" en su número anterior, ya ha entrado en las Cortes para su discusión un Proyecto de Ley de Desarrollo de la Pesca en Canarias. En calidad de complemento a dicha información (se publicó íntegro el texto del proyecto), ofrecemos hoy a nuestros lectores una entrevista con don Rafael Martín Hernández, diputado de UCD por Las Palmas y miembro de la ponencia que elaboró el proyecto, además de abogado y presidente de la Asociación Nacional de Peritos e Ingenieros Técnicos Industriales.

—¿Nos puede usted explicar el porqué de esta Ley?

—Los canarios han pescado tradicionalmente en aguas marroquíes y del Sahara. Con motivo de la ampliación de las aguas jurisdiccionales marroquíes y de la administración que de momento ejerce Marruecos sobre el territorio saharauí, se hizo necesario suscribir un acuerdo pesquero con dicho país, que limitaba el libre ejercicio de la pesca en aquellas aguas. En vísperas de la ratificación del acuerdo por el Pleno de las Cortes, los parlamentarios canarios de UCD presentamos una propuesta de Ley que paliara los efectos perniciosos de la nueva situación creada a los pescadores canarios. El Gobierno acogió con sumo interés nuestra propuesta y el Pleno del Congreso se pronunció también por unanimidad en favor de su toma en consideración.

—¿Qué es, en definitiva, lo que se pretende con esta Ley?

—Con la Ley se intenta conseguir el desarrollo de la pesca canaria y quitarle su dependencia de unos caladeros en los que siempre hemos pescado, pero en los que a partir de ahora, y siguiendo normas internacionalmente aceptadas, solamente pescaremos al amparo de unos convenios que en cualquier momento pueden volverse más perjudiciales para nosotros.

—¿Qué contenido económico tiene la Ley?

—En un plazo de cinco años se invertirá por el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, un crédito extraordinario de tres mil millones de pesetas. Y en el mismo tiempo se financiarán las inversiones en materia de pesca con el otorgamiento de créditos oficiales, en las condiciones más ventajosas que existan en cuanto a plazo y tipo de interés, por importe de hasta doce mil millones de pesetas.

(Pasa a la pág. 27)

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general.

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

S

SAGEMA

Sociedad Anónima de Grupos Electrógenos y Maquinaria

DISTRIBUCION Y EXPORTACION DE

GRUPOS ELECTROGENOS

VMS

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

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



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

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

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

PLAN PARA EL DESARROLLO DE LA PESCA EN CANARIAS

(Viene de la pág. 25)

—¿En qué se podrán utilizar estos quince mil millones?

—En síntesis, podemos decir que las inversiones tendrán por objeto la mejora y, en su caso, creación de la flota, de industrias derivadas, centros de investigación y de formación pesquera.

—Para ello se hace necesario, en líneas generales:

—Primero: Averiguar qué pesca tenemos en aguas canarias. Para ello se confeccionará por los centros de investigación canarios una carta de pesca, en que se cuantifique y evalúen nuestros recursos pesqueros.

—Segundo: Desarrollar los cultivos marinos a través de las investigaciones que se realicen, preferentemente por nuestros centros de investigación pesquera.

—Tercero: Estudiar otras zonas y caladeros donde se pueda pescar, propiciando la firma de acuerdos al efecto.

—Cuarto: Mejorar, ampliar y, en su caso, crear la flota canaria de acuerdo con los estudios que se hagan acerca de las posibilidades de pesca.

—Quinto: Preparar al personal que se vaya a dedicar a la pesca, en el más amplio sentido, creando o potenciando los centros necesarios para ello.

—Sexto: Crear, mejorar y potenciar las industrias necesarias de acuerdo con las posibilidades de pesca de nuestra flota.

—Séptimo: Adecuar la red comercial pesquera, construyendo, en su caso, las instalaciones necesarias.

—Octavo: Dotar a las islas de la infraestructura necesaria para el mantenimiento y conservación de los pesqueros.

EMPRESA PUBLICA

—¿Cómo se solicitarán y distribuirán los créditos?

—El crédito extraordinario de tres mil millones de pesetas se aplicará a estudios, formación profesional, infraestructura y otras acciones de iniciativa pública, gradualmente en el curso de los cinco años de vigencia de la Ley.

—Los créditos con cargo a los doce mil millones de pesetas podrá pedirlos cualquier persona o empresa, pero tendrán preferencia en su concesión, por ese orden, las cofradías y cooperativas de pescadores, los trabajadores del mar y los propietarios de barcos pesqueros, establecidos en Canarias con anterioridad a la promulgación de esta Ley.

—La forma de solicitarlos se regulará en su momento, ya que no es esta materia de ley.

—Se ha hablado de la creación de una empresa pública. ¿Qué me puede decir sobre el particular?

—En nuestra propuesta de Ley decíamos que en caso necesario y de forma subsidiaria, el Instituto Nacional de Industria crearía las empresas públicas precisas, previos los oportunos estudios. Por otro grupo político se pretendió, por medio de una enmienda, que se crease una empresa pública en el plazo de seis meses a contar de la fecha de promulgación de esta Ley, con capital de mil millones de pesetas con cargo al crédito extraordinario y con derecho a la obtención de dos mil millones de pesetas de créditos oficiales.

—Este fue un tema muy debatido en la ponencia e incluso en la Comisión. Nosotros sostuvimos que la empresa pública solamente debía nacer en el caso de que no se realizaran previamente las acciones previstas por la Ley y no se dispusiera de los créditos disponibles según la misma. Al final se adoptó la fórmula de que si en el plazo de los primeros años no se alcanzase el cuarenta por ciento de las inversiones previstas, se crearía una empresa pública o mixta, que deberá estar constituida al término del tercer año, siempre que los estudios que entonces se realizasen así lo aconsejasen. Su capacidad de financiación será al menos del veinte por ciento del total de la inversión.

—¿Nos podría decir qué se ha propuesto acerca de la renovación de la flota? ¿Existirá obligación de adaptarse a algún prototipo determinado?

—En cuanto a la renovación de la flota, es sabido que existe un precepto que obliga a desguzar el barco renovado para poder acogerse a créditos oficiales. En nuestras islas existen suficientes barcos sardinales, pero es insuficiente la flota dedicada a túnidos. Para esta última y para la fabricación de barcos que se matriculen en Canarias y se destinen a la pesca en aguas de su zona económica, no serán aplicables las normas de desguzado a que nos hemos referido.

—En cuanto a la obligatoriedad de prototipos, sería aconsejable que se estudiaran prototipos de barcos polivalentes que se acomodasen mejor a nuestras necesidades. Pero no existe ninguna obligación, al menos en la Ley, de adaptarse a estos tipos.

LA JUNTA Y LA PESCA

—En relación a la Junta de Canarias, que parece ha sido un tema conflictivo, ¿qué competencias tendrá en materia de pesca?

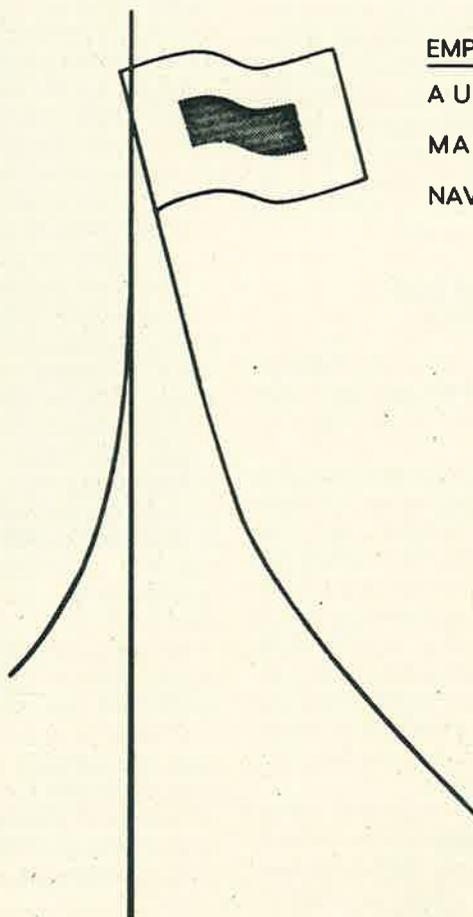
—Es claro que nosotros queremos darle un contenido a la Junta de Canarias y que la cuestión relacionada con la pesca debería ser asumida por la misma. Cuando se presentó la proposición de Ley aún no había aparecido el Decreto-Ley que regula y crea el órgano preautonómico de las islas. En la proposición de Ley habíamos propuesto que la Junta Económica Interprovincial de Canarias fuese el organismo que se hiciese cargo de todo lo referente a la Ley y que una vez creado el órgano preautonómico

se traspasase esta competencia al mismo. Defendimos en la Comisión que se mantuviese la transferencia previa a la JEIC y que el traspaso a la Junta se hiciese de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto-Ley de su creación. Sin embargo, al menos en la Comisión, prosperó la tesis de que las funciones se traspasasen directamente a la Junta. Realmente no sabemos qué decidirá el Pleno del Congreso. Quiero aclarar que nuestra postura obedece a que todas las transferencias a organismos preautonómicos las hace el Gobierno directamente, previa reunión de la Comisión de Transferencia, y nunca por medio de Ley.

—Finalmente, ¿en qué trámite se encuentra la propuesta de Ley y cuándo entrará en vigor la misma?

—Queda solamente el debate y resolución de la propuesta en el Pleno, ya que la Comisión ha terminado su informe. En lo que se refiere a su entrada en vigor, pienso que será a principios de mil novecientos setenta y nueve, cuando existan créditos legalmente aprobados para ello. ■

MARITIMA DEL NORTE S. A.



EMPRESAS ASOCIADAS

AUXILIAR MARITIMA, S. A.
MARITIMA DE FERTILIZANTES, S. A.
NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S. A.

Miño, 4 MADRID-2

Teléfono: 262 93 00 (seis líneas)

Telex: 27718 y 27295

Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA PROPIA

SIERRA GRANERA	FRIGO	3.300	M3.
SIERRA GRANA	FRIGO	3.300	M3.
SIERRA GUADARRAMA	FRIGO	3.300	M3.
SIERRA GUADALUPE	FRIGO	3.300	M3.
SIERRA GREDOS	FRIGO	3.300	M3.
SIERRA ANDIA	FRIGO	2.750	M3.
SIERRA ARANZAZU	FRIGO	2.750	M3.
SIERRA ARAMO	FRIGO	2.750	M3.
SIERRA LUNA	FRIGO	2.470	M3.
SIERRA LUCENA	FRIGO	2.410	M3.
SIERRA FRIA	FRIGO	1.820	M3.
SIERRA ESTRELLA	FRIGO	1.090	M3.
SIERRA JARA	C. SECA	6.300	TP M.
SIERRA MARIA	C. SECA	2.600	TP M.
SIERRA URBION	C. SECA	1.950	TP M.

TRAMP (DE MERCANCIAS
FRIGORIFICAS, CARGAS SECAS Y
MADERAS TROPICALES).

TRANSPORTES ESPECIALES DE GASES
LICUADOS

SERVICIOS DE ASISTENCIA Y
SUMINISTROS A PLATAFORMAS
DE PERFORACION.

FLOTA GERENCIADA

DENEB	AMONIACO/G.L.P.	4.500	M3.
LAIETA	G.L.P.	40.000	M3.
SANT JORDI	ETILENO/G.L.N.	5.000	M3.
AMAPOLA	B. DE APOYO	5.000	BH P.
AMATISTA	B. DE APOYO	5.000	BH P.

MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

En su sesión, celebrada el pasado día 27 de julio, el Consejo General del Instituto Social de la Marina, con ocasión de la festividad de Nuestra Señora la Virgen del Carmen, ha concedido las siguientes medallas al Mérito Social Marítimo.

En su categoría de plata

● DON MELCHOR CAPARROS JEREZ

De ochenta y cuatro años de edad. Reside en Puerto de Mazarrón.

Es el pescador más antiguo de la localidad. Se embarcó a los siete años, y aunque actualmente no se embarca, se siente responsable aun en tierra de su embarcación, en la que pescan sus tres hijos.

Desde los diecisiete años fue patrón de las embarcaciones en que pescaba, habiéndolo hecho por todo el Mediterráneo español, desde Gibraltar a Barcelona, y por el Norte de Africa, naufragando una vez, sin víctimas, en Casablanca.

Fue marino mercante, recorriendo Estados Unidos, Méjico, Canadá, Inglaterra, Francia, Holanda, etcétera.

Le nombraron práctico del puerto cuando a Mazarrón venían vapores y paquebotes, y en esa época salvó a un submarino de la Armada que había quedado varado por el temporal.

En el año 1970 fue homenajeado en Cartagena, como el pescador más antiguo de la localidad.

● DON RAFAEL DRAGO OMS

Natural de Torreblanca (Castellón), ochenta y nueve años de edad, domiciliado en el Grao de Castellón.

De profesión pescador, es persona de una honradez y honorabilidad ejemplares.

En el año 1918 salió un barco de Valencia y debido a un temporal de Levante, naufragó en las proximidades de Torreblanca, salvando él a toda la tripulación ayudado por seis jóvenes más de su época, actualmente fallecidos.

En el año 1939, el crucero "Canarias" echó a pique la embarcación de Vicente Ballester; la tripulación iba en el chinchorro (bote de boyasalvamento), salvando Rafael Drago a todos los miembros.

● DON EUTIMIO ALBERDI SILVETI

Nació en Guetaria el 15 de febrero de 1919.

Desde niño comenzó su actividad laboral como pescador, habiendo, posteriormente, obtenido la titulación de patrón de litoral de primera.

Sufrió un accidente de trabajo co-

mo consecuencia del cual perdió la visión de un ojo.

Cesó en esta actividad en el año 1954 por haber sido elegido presidente de la Cofradía de Pescadores Elcano de Guetaria, cargo al que se dedicó por completo y en el que continúa hasta la fecha.

A lo largo de todo este tiempo ha dado un gran impulso a la Cofradía de Pescadores de Guetaria, obteniendo de los organismos correspondientes importantes mejoras para el puerto, que lo sitúa entre los primeros del Cantábrico por volumen de pesca descargada y vendida.

Preocupado por el grave problema de la comercialización del pescado, impulsó la construcción de una nueva fábrica de hielo con instalaciones para la refrigeración y congelación, teniendo previsto, asimismo, dentro del edificio el montaje de todo lo necesario para la elaboración y envasado del pescado.

● DON CANDIDO LUIS GARCIA-SANJUAN

Nace en Santa Cruz de Tenerife, es casado y padre de seis hijos, contando con setenta y un años de edad.

Realiza estudios de Ciencias Económicas y Políticas en la Universidad de Lovaina (Bélgica). Es licenciado en Derecho por la Universidad de San Fernando, de La Laguna (Tenerife), y doctor en Derecho por la Universidad Central de Madrid. Desde el año 1940 actúa como profesor de Economía Política y Hacienda Pública en la Facultad de Derecho de la Universidad de San Fernando, de La Laguna.

Fue el principal valedor y protagonista en la construcción del actual edificio de la Escuela Oficial de Náutica, considerada entre las mejores por sus excelentes instalaciones, idoneidad de ubicación y prestigio docente.

Su constante apoyo a la promoción de pequeños armadores, construcción de viviendas y asistencia social, le hacen destacar como prohombre del desarrollo del sector marítimo-pesquero en Tenerife.

Pese a su edad, continúa vinculado y mantiene solícita atención a cuantos problemas sociales puede tener la población marítimo pesquera.

Patrones Mayores, Cofradías y gentes de mar le respetan y aprecian como persona que deja honda huella de sencillez, efectividad y permanentemente e ilusionada entrega al servicio del sector laboral marítimo.

● DON JOSE GONZALEZ VAZQUEZ

Nacido el 16 de febrero de 1902. Tiene setenta y seis años, es pensionista, casado, con domicilio en Cangas de Morrazo (avenida de Montero Ríos, 27).

A los diecisiete años empezó su actividad en la mar como marinero, en embarcaciones de pesca de bajura dedicadas a cerco.

A los veinticuatro años consigue el nombramiento de mecánico naval de segunda clase, continuando trabajando en barcos de bajura en las modalidades de "sardina" y "bonito".

En el año 1935 consigue el nombramiento de patrón de pesca para mandar embarcaciones de pesca de vapor para la provincia marítima de Vigo, prestando sus servicios en dichas embarcaciones.

El día 21 de mayo de 1938 obtiene el nombramiento de patrón de pesca para navegar desde Corrubedo a cabo Peñas, habiendo desempeñado dicho cargo en barcos de cerco y arrastre, en aguas de Finisterre y costa de Portugal.

Prestó sus servicios de forma continuada, como práctico y patrón de pesca, hasta el 28 de marzo de 1968, en que al cumplir los sesenta y seis años de edad solicitó la pensión de jubilación al ISM.

Hay que resaltar que durante su actividad laboral nunca estuvo dado de baja por enfermedad ni accidente de trabajo, pese a participar activamente en varias y arriesgadas maniobras de numerosos salvamentos.

Al señor González Vázquez se le puede calificar como un verdadero hombre de mar, por sus conocimientos, valor y heroísmo, siendo además una persona que goza de una gran estimación y consideración en el ambiente marino, tanto de la villa de Cangas como del resto de la zona de Morrazo y puerto de Vigo.

● DON MANUEL RIAL ALVAREZ

De ochenta y siete años de edad, pensionista de jubilación, uno de los más antiguos de la ría de Arosa. Domiciliado en Iglesia, 2-1.º, Puebla del Caramiñal.

Ha trabajado exclusivamente en el sector desde los ocho años a los sesenta y siete. Inició su vida laboral con su padre en una dorna, durmiendo en la "tilla" en las largas jornadas; más tarde remando hasta los caladeros.

Su intensa y dilatada actividad como trabajador del mar le llevó a diferentes mares, recorriendo Europa, Africa y América, unas veces como pescador y otras como marino mercante.

Ya en edad avanzada se va a Huelva con su familia y allí inicia la pesca en Africa, realizando campañas a lo largo de doce años con el armador don Romualdo de Villar.

Acercándose a la edad de jubilación regresa a su domicilio en la Puebla del Caramiñal, donde sigue sus faenas de pescador de bajura.

Fue el primer jubilado, a los sesenta y siete años de edad, de la Mutualidad de Bajura en la ría de Arosa-zona Norte.

● DON JAIME GALLEN TARREGA

De setenta y dos años de edad, nacido en el Grao de Castellón.

Es patrón de pesca.

Estando la motonave "Cala Endosaura" hundida por una mina a 800 metros del faro de Castellón, el señor Gallén Tarrega con su tripulación, de la que sólo vive Vicente Martín, salvó a once tripulantes.

El día 5 de marzo de 1939, encontrándose el señor Gallén en Escobreras, hundieron al "Castillo de Olite", por lo que se organizó el salvamento de naufragos, haciendo siete salidas a la mar y salvando a numerosos tripulantes.

Igualmente contribuyó con su barco y sus hombres al salvamento del dragaminas "Bidasoa" cuando quedó varado en las islas de Columbretes.

● DON OLEGARIO ALONSO PEREZ Y DON JULIO ALONSO VAZQUEZ

Patrón del pesquero "Carolo" el primero y marinero del mismo barco e hijo del patrón el segundo.

Se propone a ambos para la Medalla al Mérito Social Marítimo, por su heroico comportamiento y pericia en el salvamento de la dotación del pesquero "Mar 12", encallado en la ría de Vigo el día 16 de marzo de 1978 con fuerte marejada y chubascos duros de viento y agua y escasa visibilidad, y su colaboración en las faenas de rescate y búsqueda de supervivientes y fallecidos en el naufragio del congelador "Marbel".

A ambos les ha sido concedida la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.

El pesquero "Carolo" se aproximó, con grave riesgo, al buque encallado, dado lo peligroso de la zona del siniestro. Julio Alonso embarcó en una balsa y con gran valor y pericia fue acercándose a golpe de remo hasta el barco embarracando, largando una guía a éste, que a su vez le tendió amarrado a ella otro cabo que fue amarrado a la balsa y para más seguridad al cabo de amarre con el "Carolo". Una vez embarcados seis naufragos en

la balsa, fue cobrada por el cabo desde el "Carolo" hasta atracar a éste. En otro viaje y por igual procedimiento fue rescatada la totalidad de la dotación, en unas condiciones de riesgo que dicen mucho del espíritu y valor de los que efectuaron materialmente el salvamento.

Destaca el valor, espíritu de sacrificio y colaboración de estos pescadores, no sólo en este salvamento, sino durante los trabajos de búsqueda de supervivientes y cadáveres del naufragio del "Marbel".

En su categoría de bronce

● DON FEDERICO GONZALEZ ARRONDO

Nace en Abanto y Ciérvana (Vizcaya) el 21 de marzo de 1933. Actualmente reside en Santurce.

Hijo de pescador, comenzó su vida marinera a los doce años al lado de su padre. Desde esta edad toda su vida ha estado dedicada exclusivamente a la pesca.

Persona muy querida en su pueblo, por considerarle un auténtico profesional dispuesto siempre a promocionar y estimular las vocaciones marineras.

El pasado día 6 de junio, su barco, fruto de toda una vida dedicada a la pesca, sufrió un naufragio, hundándose, siendo el mismo irrecuperable. Durante todo el percance demostró gran serenidad, preocupándose únicamente del salvamento de su tripulación.

● DON ANTONIO POL GALLEN

Jubilado, de setenta y tres años de edad.

Pescador durante toda su vida. Persona de buena conducta en su vida profesional y familiar, ha sido en varias ocasiones miembro de la Junta de Cabildo, rector de la Cofradía de Pescadores y miembro de la Cooperativa del Mar.

A los catorce años de edad, pescando junto con tres de sus hermanos, naufragó la embarcación en que iban, pereciendo ahogados dos de sus hermanos en el intento de ponerla a flote nuevamente. Este intento falló, teniendo que atar a sus dos hermanos fallecidos para que no desaparecieran bajo el agua. Tanto él como su otro hermano superviviente esperaron a ser recogidos por un barco de pasajeros que hacía aquella ruta.

Aunque desde los sesenta y cinco años está jubilado, sigue viviendo y sintiendo los problemas del mar.

Es ejemplo de buen pescador y compañero.

● DOCTOR DON MARCELINO ROCA BAREA

Jubilado. Médico titular durante cuarenta y seis años.

Ha atendido a través de la Seguridad Social a los pescadores durante toda su vida profesional, estando

siempre a su servicio a cualquier hora del día o de la noche.

El 22 de abril próximo pasado se le tributó un homenaje por la ciudad de Peñíscola y la Cofradía de Pescadores San Pedro, entregándosele el Emblema de Oro de la Sociedad Española de Medicina Rural.

● DON JOSE VENTURA TORRES PEREZ

Nació en Santa Eugenia de Riveira el día 22 de agosto de 1890; tiene cohenca y ocho años. Pensionista, reside en La Coruña (Alfonso VII, 17-2.º).

Navegó desde los doce hasta los sesenta y ocho. Es persona muy apreciada y conocida. Posee el título de patrón de cabotaje.

Su trayectoria profesional a lo largo de cincuenta y seis años ha sido ejemplar en todos los conceptos.

Naufragó en el buque "Cimarrón" el 17 de abril de 1945.

De familia marinera, tres de sus hijos son trabajadores del mar.

● DON MANUEL GARCIA CABRERA

Nacido en Arrecife de Lanzarote el 12 de octubre de 1898. Viudo y jubilado desde el año 1963.

Empezó a navegar desde los catorce años y durante los cincuenta y uno que permaneció en la mar toda su actividad profesional la realizó en pequeñas embarcaciones a vela que por períodos de seis a ocho meses se trasladaban desde Arrecife de Lanzarote al banco pesquero inmediato a cabo Blanco (antigua Güera). En el año 1945 pudo adquirir una pequeña embarcación de propulsión a vela, con la que, en unión de un hijo y otros dos tripulantes más, hizo el mismo tipo de pesca, en igual zona y períodos de tiempo, no dejando nunca de salir a la mar aun con los peores tiempos.

Es hombre serio y trabajador y generoso con sus compañeros, quienes le consideran y respetan.

● DON ALEJANDRO SIERRA GARRE

Médico en Santoña. Viene prestando servicios como tal a los pescadores desde el mes de febrero de 1936 y a través de la Cofradía, en una doble función; como médico de Medicina General y en el servicio de la Mutualidad de Accidentes. A la implantación del Seguro de Enfermedad para los pescadores de bajura se le incorpora a nuestro régimen especial, donde continúa.

Ha prestado servicio a los pescadores durante cuarenta y dos años.

Tiene a su cargo la dirección, por oposición, del Dispensario Comarcal Antituberculoso, con más de treinta años de servicio.

Construyó la Guardería Infantil Camilo Carrero, con una capacidad para 250 niños, hijos de pescadores.

En la actualidad es director de la clínica de la Casa del Mar de Santoña. ■

Según el subsecretario de Pesca y Marina Mercante

"LA ADMINISTRACION REGULARA LA OFERTA DE LOS PESCADORES DE BAJURA"

Hace muy poco que se aprobó en Consejo de Ministros un proyecto de Ley por el que se creaba el Fondo de Regulación y Organización del Mercado de Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM). El subsecretario de la Marina Mercante, Víctor Moro, habló extensamente para el diario "ABC", de Madrid, sobre las competencias e intenciones del Fondo, así como sobre el estado de las negociaciones para la firma del acuerdo-marco sobre pesca con la CEE y el plan de reestructuración del sector pesquero, de muy próxima aparición. La importancia del FROM queda subrayada al incluir fundamentalmente su actuación sobre el sector de la pesca de bajura, que proporciona trabajo a unos 100.000 pescadores. Por su interés reproducimos tales declaraciones.

"Los créditos que conceda el FROM irán destinados especialmente a las pesquerías socialmente más necesitadas, las pesquerías de bajura", afirma el señor Moro. "El gran pivote del FROM van a ser las Cofradías de Pescadores. El Fondo trata de considerar, por primera vez en nuestro país, los problemas de fijación de precios en primera venta, fundamentalmente de las pesquerías estacionales, donde la aportación del producto es masiva (sardinas, bonito, atún, etcétera).

El productor se presenta ante su primer demandante, la lonja, en una situación de indefensión absoluta, y frecuentemente tiene que arrojar sus productos al mar porque no le son rentables. Este es el objetivo del Fondo: facilitar medios para regular la oferta mediante instalaciones frigoríficas, elaboración de "stockajes" idóneos, etc.; luego, establecer una conexión entre el productor y la fase de transformación y comercialización con el fin de fijar precios de campaña regulados.

ESTABILIZAR LOS PRECIOS

—¿Qué paralelismos existen entre este Fondo y el FORPPA.

—No existe ninguno. Por ejemplo, no va a ofrecer precios de garantía, ni va a comprar productos, ni va a retirar productos del mercado. Nuestra intención es estabilizar los precios en primera venta, intentando establecer antes de la campaña unos precios de contrato entre oferta y demanda, y, llegado el caso, subvencionarlos, cuando en lonja no alcancen un nivel que consideremos rentable.

—¿Con qué dinero contará y cómo se estructura?

—La suma con que va a contar este organismo autónomo se compondrá de los créditos consignados por los Presupuestos Generales del Estado, más el rendimiento de la exacción denominada derechos compensatorios variables, préstamos y otras contribuciones y exacciones. El organismo contará con un presidente, el Consejo General y un Comité Ejecutivo y Financiero. En el Consejo General participan representaciones de las Cofradías de Pescadores, asociaciones empresariales, centrales y representaciones de los trabajadores, consumidores y sectores de transformación y comercialización. Esto es, van a estar representados todos los sujetos afectados.

—¿Qué atención va a merecer el consumidor?

—Al FROM le interesa extraordinariamente el consumidor, por el simple hecho de que la distorsión que se produce entre los precios en origen y los precios finales es monstruosa. Así, según estadísticas del año pasado, se observa cómo en el transcurso de cinco años un producto pesquero en primera venta en lonja ha subido hasta un cuarenta por ciento, incremento que es muy inferior al experimentado por los

costes de explotación de la flota, y, sin embargo, en el mercado central ese producto ha subido un doscientos por ciento.

"Hay que nacionalizar los canales de comercialización, tarea en la que, desde luego, no interviene directamente el FROM pero sobre la que aportará sugerencias a los organismos competentes. Y estas sugerencias no sólo versarán sobre precios, sino incluso sobre la orientación de la demanda del consumidor, muy mediatizada por los canales de distribución que comercializan los productos que le interesan, dándose la circunstancia de que estamos desperdiciando una serie de proteínas procedentes de productos pesqueros baratos que no encuentran vías de comercialización adecuada por falta de la estructura idónea."

REESTRUCTURACION DEL SECTOR

—Se habla de una reestructuración del sector pesquero a corto plazo, ¿qué nos puede decir al respecto?

—Efectivamente, dentro de poco verá la luz un plan de reestructuración del sector pesquero, en donde se analiza la situación de nuestras pesquerías en el momento actual, se hacen unas consideraciones con respecto al futuro inmediato y se establece una política económica y financiera, de desarrollo tecnológico, educativa, etcétera. Existe una serie de líneas generales que guían este plan: así, la cuantificación de nuestros "stocks" de pesca de litoral, la adecuación de las capturas a estos "stocks", la renovación de la flota, pero sin incrementar su número, so pena de ir hacia la eutanasia de la flota pesquera en España; el estudio de la selectividad de todas las artes, la formación profesional y la financiación del sector.

PESCA DE ALTURA

—En cuanto a las pesquerías exteriores, vamos a insistir en la consecución de acuerdos pesqueros favorables y en la creación de empresas mixtas. Sobre las dificultades en este sector, soy de la opinión de que hemos llegado al punto máximo de la curva, porque la extensión a doscientas millas se ha generalizado y los países se han reservado unos recursos excesivos, de tal forma que el cabo del año no han llegado a cubrir sus cuotas de capturas y se están produciendo resignaciones.

—¿En qué punto se encuentran las negociaciones con la CEE?

—Prácticamente ultimadas. Sólo pendientes de que facilitemos a los comunitarios una serie de datos que nos han solicitado, de tal forma que en el próximo trimestre deberemos haber firmado el Acuerdo. Conocemos ya los "tax", el total de capturas para las especies que capturamos y que ahora hay que repartir entre los diversos países de la CEE. ■

CRONICA DE SAINT PIERRE (TERRANOVA)

CAMPAÑA ACEPTABLE, CON MULTIPLES DIFICULTADES LEGALES

SAINT PIERRE (Corresponsal).—Este primer semestre ha sido bien pobre de entradas de buques pesqueros en Saint Pierre, pues los clientes habituales de este puerto han tenido que ir a repostar al puerto de St. John's —San Juan de Terranova—, ya que las zonas de pesca asignadas han sido en la parte Norte del Grand Banco, más próximas a ese puerto.

El número de buques españoles entrados en este semestre en Saint Pierre es sensiblemente igual al del mismo período del año pasado, pues este año han recalado 15 parejas españolas, ocho buques congeladores y un mercante a recoger un cargamento en transbordo directo de cuatro buques congeladores que, faenando en aguas de los Estados Unidos, han venido aquí a transbordar para comenzar una nueva campaña, sin tener que ir a descargar a España. De los buques de otras nacionalidades entrados en Saint Pierre hay cinco "bous" canadienses que entraron a compensar los compases, 27 "bous" franceses, entre clásicos y pesca por popa; 21 buques pesqueros japoneses, algunos a efectuar transbordos o a descargar a las cámaras de Intrefreez; dos pesqueros polacos y dos rusos con averías; una pareja bacaladera panameña con tripulación española, y tres entradas de otra pareja venezolana, también con tripulantes españoles. Para que el lector se dé una idea del descenso de entradas de buques españoles en este puerto señalamos que en 1971 entraron 266 parejas bacaladeras; tres "bous" bacaladeros clásicos y 33 buques congeladores. En el año 1973 entraron 314 parejas bacaladeras; tres "bous" bacaladeros clásicos y 15 pesqueros congeladores, y en 1976 las parejas españolas entradas fueron 144 y siete buques congeladores. Y el pasado año las parejas entradas sólo fueron 51, entrando en cambio 32 pesqueros congeladores. Poco a poco va cayendo la actividad de este puerto, al que tan unidos estaban los buques pesqueros de nuestro pabellón que faena en el Grand Banco de Terranova, pero las circunstancias de la pesca y las exigencias impuestas por las zonas de pesca, tal y como ya se ha dicho, hacen que nuestros pesqueros frecuentaran durante el pasado año y este primer semestre el puerto de St. John's.

LA PESCA

La pesca en estos primeros seis meses del año no ha sido mala, teniendo en cuenta las restricciones de días de trabajo y zonas de pesca, así como las aplicaciones un poco forzadas por los inspectores de pesca canadienses sobre el mallaje de los aparejos. Afortunadamente, los tiempos no han sido muy malos y se ha podido trabajar con más regularidad. Casi todas las parejas y "bous" españoles están terminando su campaña de pesca, habiendo salido para sus puertos base en España bastantes parejas. El lector verá en el resumen que sigue cómo han sido las entradas de buques españoles en este puerto de Saint Pierre desde 1970 hasta el final del presente se-

mestre, que aclara todos los comentarios. Pese a las pocas entradas en este puerto, los capitanes de las parejas siguen llamando a la costera de Saint Pierre para comunicarse con Saint John's, haciendo también numerosas consultas al doctor Moreira del Instituto Social de la Marina, destacando aquí sobre atenciones a tripulantes enfermos o accidentados de los buques en la mar, como ha sucedido con el tripulante del "Bahía de Nuestra Señora" don Serafín Dios Cores, que el día 5 de junio sufrió un grave accidente craneal y todas las consultas se realizaron a través de este dispensario español, del ISM, aconsejando el doctor Moreira que el accidentado fuera llevado por su buque directamente al puerto de Saint John's, donde cuentan con mejores servicios de cirugía y cuidados especiales. Este tripulante va mejorando, esperando su pronta recuperación.

Esperemos que la próxima campaña bacaladera sea de mayor número de entradas de buques pesqueros en este puerto de Saint Pierre et Miquelon. ■ **JOSE LUIS LOURIDO.**

BUQUES PESQUEROS ESPAÑOLES ENTRADOS EN SAINT PIERRE DESDE 1970 A JUNIO 1978

	Entraron	Toneladas a bordo
1970. Parejas bacaladeras	266	72.100 bacalao
Buques congeladores	2	360 calamar
1971. Parejas bacaladeras	266	69.635 bacalao
Bous bacaladeros	3	1.150 bacalao
Buques congeladores	33	1.900 calamar
1972. Parejas bacaladeras	285	69.370 bacalao
Bous bacaladeros	5	1.650 bacalao
Buques congeladores	33	7.460 calamar
1973. Parejas bacaladeras	314	74.660 bacalao
Bous bacaladeros	3	380 bacalao
Buques congeladores	15	2.340 calamar
1974. Parejas bacaladeras	230	50.250 bacalao
Buques congeladores	11	3.000 calamar
1975. Parejas bacaladeras	137	30.920 bacalao
Buque harinero	1	500 harina
Buques congeladores	12	3.250 calamar
1976. Parejas bacaladeras	144	53.125 bacalao
Buques congeladores	7	2.200 calamar
1977. Parejas bacaladeras	51	22.000 bacalao
Buques congeladores	32	4.000 calamar
1978. Parejas bacaladeras	22	7.100 bacalao
Buques congeladores	7	1.500 calamar
Mercante congelador	1	Recogida en transbordo de 700 toneladas de calamar.

Esta nota termina el día 21 de junio de 1978.

TERMINO LA SEGUNDA EXPEDICION ALEMANA EN EL ANTARTICO

340 TONELADAS DE "KRILL" PARA LA EXPERIMENTACION

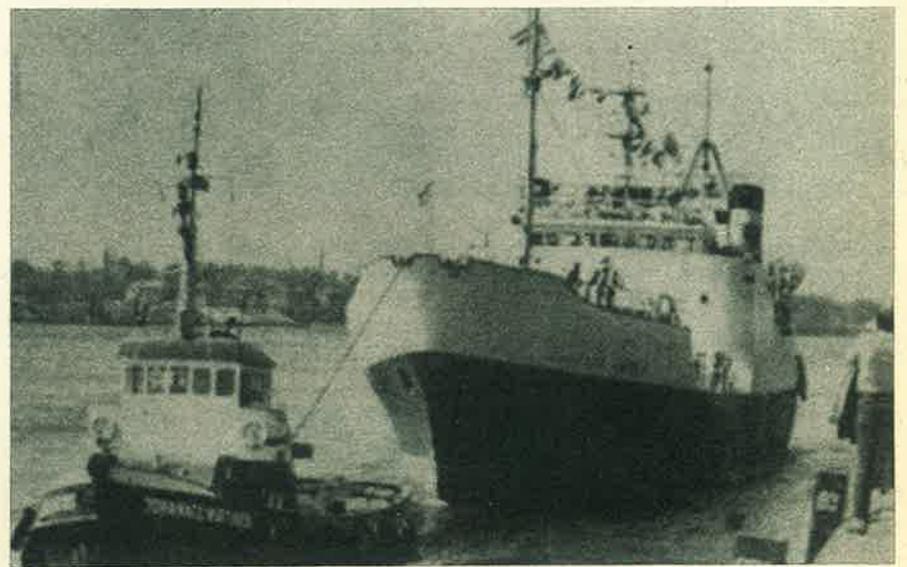
HAMBURGO.—Tras siete meses de trabajos en el Antártico, regresaron al puerto de Hamburgo, hace unos días, los buques "Julius Fock" y "Walter Herwig". Durante su estancia en aquellas latitudes, ambos buques han realizado una serie de investigaciones en relación con las reservas de "krill" y sus posibilidades de pesca.

En esta segunda expedición al Antártico, organizada por la República Federal Alemana, no sólo se han ampliado los conocimientos adquiridos en la primera expedición, que tuvo lugar en 1976, sino que sobre todo se ha tratado de perfeccionar y conseguir una mejor utilización de la pesca en el Antártico, así como lograr un mejor conocimiento de las condiciones biológicas de aquel mar.

Una de las cosas que se han comprobado es que si bien las reservas de "krill" son enormes, las poblaciones de este crustáceo no se encuentran repartidas de manera uniforme, así como que los bancos de "krill" son mucho menos numerosos de lo que se supuso en la primera expedición. El "Julius Fock" traía ahora un cargamento de 340 toneladas de "pescado para estudios de laboratorio", consistente en pescado congelado, principalmente filetes y otros preparados a base de "krill", así como harina de pescado y "krill" desecado.

NUEVAS TECNICAS DE CAPTURA Y ELABORACION

En esta segunda expedición, una de las cosas más notables ha sido el perfeccionamiento de las técnicas de captura, utilizándose redes flotantes capaces de resistir la



El buque de investigaciones pesqueras "Julius Fock" a su regreso al puerto de Hamburgo, tras siete meses de trabajos en el Antártico.

presión repentina de una captura en masa que penetra de improviso en la red; además éstas iban equipadas con sondas ultrasónicas —flotando con la red— y que sirven para indicar al capitán del barco el número de toneladas de "krill" apresadas en la red. Otra técnica de observación ha sido la de utilizar cámaras fotográficas submarinas que se lanzan desde los barcos y que, hundándose lentamente, fotografían continuamente con "flashies" los bancos de "krill". Estas cámaras, una vez efectuado su trabajo, vuelven por sí solas a la superficie.

En la técnica de elaboración siguen, sin embargo, buscándose aún las soluciones mejores para introducir el "krill" en los mercados de consumo. En esta expedición,

por primera vez, se han utilizado, instaladas a bordo, máquinas para el descascado automático del "krill". Según el Instituto Federal de Investigaciones Pesqueras, el descascamiento de los crustáceos y el aprovechamiento de la carne congelada de la cola es uno de los métodos más prometedores, pero ello requiere la extirpación previa de intestino del crustáceo, para lo cual existen ya otros métodos.

El Instituto Federal de Investigaciones Pesqueras se ha dirigido a la industria pesquera y alimentaria exhortándola a estudiar y contribuir las posibles formas de desarrollo de nuevos productos a partir del "krill" que el "Julius Fock" ha traído a Hamburgo. ■ **MANUEL NOALES.**

PROTAGONISTA: LA MAR

LOS VICKERS

Un apellido vinculado en la Inglaterra del siglo XIX a los hombres que se destacaron en el arte por sus trabajos sobre temas del mar, fue el de Vickers.

Alfredo Vickers, el primero de ellos, nació en Newington en 1789 y murió en la misma ciudad en el año 1868; le sigue su hijo Alfredo Gomersal, nacido en Lambeth en 1810 y muerto en Pentonville muy joven, a la edad de veintisiete años, siguiéndole posteriormente otro Vickers, de quien sólo se conocen sus iniciales extraídas de la British Institution, las fechas de nacimiento y defunción, 1853 y 1907, y algunos pocos detalles sobre su vida artística.

Vickers padre fue un pintor autodidacta que se dedicó desde la infancia al estudio de la Naturaleza y de los grandes maestros holandeses, tanto paisajistas como marinistas. Al comienzo de su carrera artística se le tachó de falta de originalidad, pero sobre el año 1814 en que hizo su primera exposición en la Royal Academy, con óleos sobre temas de la costa inglesa y de la isla de Wight, tratados con un estilo muy sutil y delicado, como si estuvieran hechos a plumilla, le valieron el éxito de sus admiradores ingleses, que desde muy joven elevaron la cotización de sus cuadros a precios increíbles para su época.

Sus marinas más admirables se conservan en los museos de Glasgow ("Escena costera" y "Paisaje con playa y ganado"), Leicester ("La punta de Peu Pold en el canal de Bristol") y tiene obras muy destacadas en colecciones privadas, como "Bucques en la desembocadura de un río", "Orillas de un río", "Vista de la isla de Weight", "Cornwailles", etcétera.

Se paseó pintando por toda la costa del Reino Unido e incluso por el continente europeo y desde 1814 hasta 1868 expuso cientos de cuadros en la Royal Academy, en la British Institution y en las galerías Suffolk Street.

Su hijo y discípulo Alfredo Gomersal se dedicó también a la pintura del paisaje y del mar, así como a la acuarela, pero su muerte tan prematura cortó su brillante carrera. Vivió siempre con su padre, hasta el año 1836 en Westminster y hasta el año siguiente en Pentonville, en que falleció.

Sus biógrafos le destacaron como un gran paisajista, otros biógrafos como un gran pintor del mar, pero del análisis de los temas de sus exposiciones se desprende claramente que dividió su trabajo, casi con idéntica dedicación, tanto a uno como a otro tema.

Al igual que su padre, expuso en las más importantes galerías y centros artísticos oficiales de Londres, conservándose algunas de sus obras en el Museo Victoria y Alberto y en el Museo de Dublín. En el Museo de Leicester tiene obras como "Cracovia", que recuerdan la visita que hizo a Rusia en 1833, comisionado por las autoridades moscovitas.

A. H. Vickers, sin conocida conexión de parentesco con Alfredo Vickers padre e hijo, produjo una gran colección de marinas muy atractivas, la mayoría inspiradas en la costa y los estuarios ingleses y ejecutadas al estilo tradicional de los holandeses. Composiciones muy armónicas y delicadas, con ritmo exacto de la conjunción de cielo, costa y buques de la época con sus

reflejos en el agua en calma. Armonía de colores terrosos, verdes y celestes muy pálidos y ligeros, propios de las tierras nórdicas en los meses de invierno.

Expuso también una colección de obras en la Royal Academy en el año 1853, tres en la British Institution en los años 1866 y 1867 y posteriormente seis en las galerías de Suffolk Street. ■ ESTEBAN ARRIGA.

CINE

REVISANDO

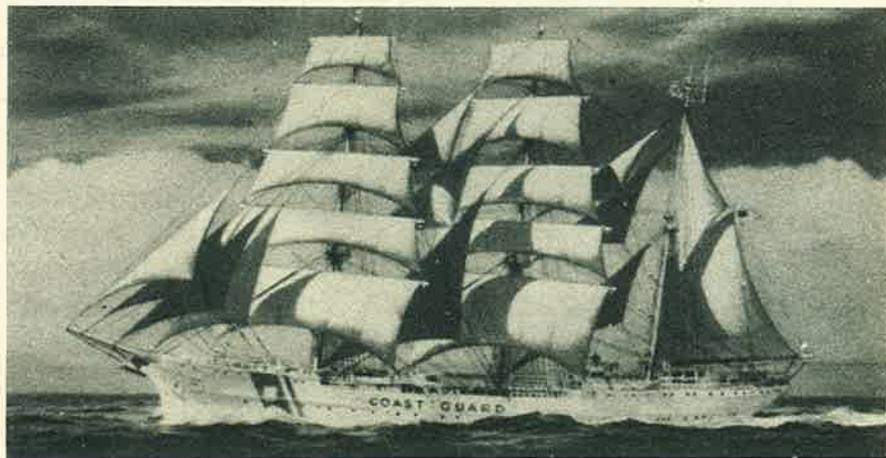
"EL VIEJO Y EL MAR"

Hace varias semanas, dentro de un programa desigual pero francamente interesante como es "La Clave", los telespectadores de toda España (o al menos de la España en donde llega el Segundo Programa, UHF) pudieron ver en las pantallas de sus televisores una cinta que sin ser estrenada comercialmente en las salas de nuestro país, habíamos tenido oportunidad de contemplar hace tres años también a través de la pequeña pantalla: "El viejo y el mar".

Realizada en 1958 por el director americano John Sturges, toma por base la famosísima novela de Ernest Hemingway, su obra más difundida y posiblemente también la de mayor calidad literaria, en la que se plasma toda la cosmovisión fatalista, dialéctica y humana del gran autor norteamericano. Por otra parte, John Sturges, realizador de la cinta, es un director dotado de ese sentido de la profesionalidad tan típico en la cinematografía yanqui y en su ya larga carrera ha tocado todo tipo de cintas y de géneros, aunque es cierto que sus obras más famosas y logradas han venido casi siempre dentro del "western", siendo los films del Oeste los más pujantes de su filmografía, como "Duelo de titanes", "El último tren de Gun Hill", o "Los siete magníficos".

En el caso de "El viejo y el mar", Sturges se enfrenta a una adaptación literaria en la que los guionistas siguen muy fielmente la obra de Hemingway, como temiendo profanarla y sin comprender que los medios artísticos son distintos y nunca las adaptaciones "al pie de la letra" han dado buenos resultados en la pantalla. Usando de la voz en "of", la narración sigue el texto de "The old man and the sea" casi en su totalidad y dando así a la imagen casi un mero papel complementario. Por otra parte, se notan en exceso los decorados y transparencias de rodaje y sólo las escenas de la pesca del gran pez o del regreso y final tienen fuerza visual suficiente.

En lo positivo, la sobriedad y respeto al original—sin modificar o introducir personajes—son notables, así como una gran interpretación de Spencer Tracy dando vida al viejo pescador cubano. Su humanidad, su frustración final, su soledad a pesar del chico que le admira son perfectamente reflejadas en la labor del veterano actor, potenciando así una versión digna, pero acaso insuficiente de una de las obras literarias que mejor han recogido el universo marítimo en épocas modernas. ■ JUAN-FABIAN DELGADO.



US Coast Guard Eagle USA 14c



rando fotografiadas las grandes piezas presentadas en esta exposición.

El catálogo, además, tiene un valor documental extraordinario desde el momento que hace una amplia historia de los servicios de los buques que han navegado y navegan por el lago Lemán. Se nos ofrece como material gráfico no sólo la totalidad de los buques de este siglo y el pasado, sino también las marcas postales usadas por el servicio de correos. Tiene, por lo tanto, este catálogo un doble fin: por una parte sirvió como guía de la exposición y ahora es un documento de la Historia postal de Suiza del mayor interés.

ENTERO POSTAL NORTEAMERICANO

Con el nominal de 14 centavos, el U. S. Postal Service de Washington acaba de emitir un entero postal que cubre la primera tasa de franqueo en donde figura el buque de la Guardia Costera "Eagle", según un cuadro pintado por el artista Carl G. Evers, de gran calidad y belleza. El día de emisión es el 4 de agosto. ■ LUIS MARIA LORENTE.

DISTINCION A LUIS MARIA LORENTE

La medalla de plata de la Exposición Internacional de Filatelia Capex 78, en su sección de Literatura Filatélica, le ha sido concedida a don Luis María Lorente, colaborador de "Hoja del Mar", autor de numerosos trabajos sobre la materia, de la que es especialista, y asimismo columnista de filatelia en diversos periódicos y revistas.

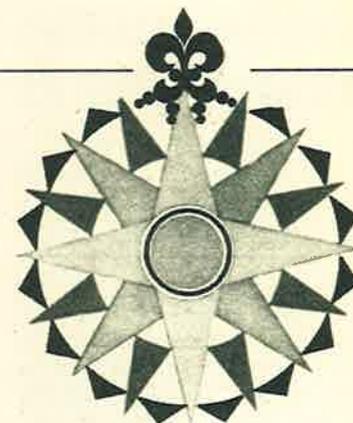
FILATELIA

LA EXPOSICION Y JORNADAS FILATELICAS DE 1978

Las Jornadas Filatélicas de 1978 se celebraron en Bilbao y a lo largo de los días en que tuvieron lugar se desarrollaron diversos actos. Uno de ellos fue el transporte de correspondencia por vía marítima como recuerdo de aquel servicio improvisado que hubo de desarrollarse cuando la segunda guerra carlista y estando la plaza de Bilbao sitiada. Se usó en este viaje conmemorativo la preciosa marca concedida por la Dirección General de Correos y Telecomunicación, y al mismo tiempo a toda la correspondencia así cursada se le puso la marca "Por vapor", que se empleó a la correspondencia que burlaba el bloqueo de Bilbao.

EXPOSICION LEMANEX

En la crónica publicada en el mes de marzo se daba cuenta que en Suiza, y concretamente en la ciudad de Lausana tenía lugar una exposición filatélica con carácter nacional (aunque la realidad fue que han concurrido coleccionistas de otros países, pero con sellos suizos), la cual ha girado bajo el nombre de Lemanax 78. Pues bien, hemos recibido el catálogo de esta exposición y su palmarés, ambos maravillosamente editados, en papel de gran calidad y con las reproducciones a todo color, figu-



LOS PLAÑIDEROS DEL OCEANO

SOY de una de las provincias de Europa en las que durante más tiempo se conservó la presencia en los entierros de las plañideras o lloronas, que acudían a hacer el "pranto" del difunto, mediante pago, a la vez en dinero y en especies. Había plañideras que tenían lloros especializados, según que fuese el difunto mariner o labrador, sastre o herrero, soltero o casado, etc., y dos hermanas conocí que tenían un planto, muy sentido, para las viudas, adecuado a aquellas mujeres que, jóvenes, habían perdido el marido, y durante largos años habían tenido para ellas solas la ancha cama matrimonial. En un reciente estudio sobre Synge se reproduce el esquema de un argumento de una tragedia, cuyo tema era un naufragio, y las plañideras de la áspera costa del Donegal, la costa de las rocas negras, antes de llorar por los muertos, lloraban por el mar, obligado por su propia condición a dar aquellas muertes. Era esto último el gran tema que resumió Yeats en un verso admirable, en el que habló de "la asesina inocencia del mar". En uno de los apéndices de la obra de Cowley sobre las navegaciones árabes por el Indico y hacia Especiería y las Molucas, encuentro por vez primera una noticia que en cierto modo se empareja con las irlandesas que reconocen el dolor del mar. Y es la creencia de los pilotos árabes, es decir, Simbad y los suyos, de la existencia en aquellas aguas, que tantos naufragios conocieron, desde Alí-al-Basrí hasta los portugueses del XVI, de bestias plañideras que surgían de las profundidades marinas a quejarse amargamente mientras empujaban hacia la costa los cadáveres de los marineros muertos. Parece ser que algunas de estas quejas de las bestias —siempre machos— fueron aprendidas por los que las oyeron, pero no ha llegado hasta nosotros ni una sola palabra de estos plantos.

¿Cómo eran las bestias? De oscura y reluciente piel, pequeño cuerpo y enorme cabeza, con un gran cuerno surgiendo del frontal, y las opiniones que Cowley ha recogido entre los musulmanes del Extremo Oriente —entre ellos nuestros "moros" de Filipinas— muchas coinciden que los grandes y lamentosos gritos que las bestias lloronas profieren al final de su "planto" proceden de este cuerno y no de su boca. En Java, las Molucas y la propia Malasia, encontró Cowley gentes que decían que un abuelo suyo o un tío habían escuchado los llorones del océano, y una anciana que hacía emplastos de hierbas medicinales que le con-

tó que un famoso sultán había querido que las bestias plañideras asistieran a su entierro, para lo cual, su cadáver, antes de ser dado a la tierra, saldría en una de sus naves a dar un paseo por el mar. Un sabio mago y santo logró hablar con los llorones, a los cuales les fue ofrecido por su planto el peso del sultán en oro. Pero las bestias quejasas del océano dijeron que no lloraban por dinero, sino por verdadero dolor, y que, por otra parte, no tenían la menor noticia de aquel sultán, y que no era lícito dar muestras de vanidad en la hora de la muerte. Que saliese el sultán al mar, echase su nave contra unas cosas y muriese ahogado, y ya verían los llorones si merecía que su cadáver fuese llevado a la costa, entre sus quejas.

Se cree que estos llorones proceden de la mitología polinesia, de la mitología de los que Malinovski ha llamado "los argonautas del Pacífico occidental", quienes, como se sabe, siempre viajan con gran acompañamiento de las que llamaremos brujas y extraños seres, alados unos, otros no, fastos o nefastos según las ocasiones. Finalmente se sospecha que las bestias plañideras saben, con anticipación, dónde va a producirse un naufragio con muchos ahogados, porque en el instante mismo de la pérdida de una nave, por mano de una terrible tempestad, o porque se fue a abrir contra unas rocas, los llorones ya están presentes, gritando por su gran cuerno. Preguntadas por Cowley gentes de allá, aseguraron que nadie había visto a los plañideros tan de cerca que pudiera observar la naturaleza de su cuerno. Sin embargo, decían que sus abuelos habían oído que un gran príncipe de tiempos pasados tenía en su tesoro uno de estos cuernos, al que había "domesticado", y el cuerno le hablaba, dándole avisos en cosas de guerra, y especialmente de expediciones marinas. Cómo el gran príncipe se hizo con el cuerno nadie supo decirlo, ni cómo llegaron a entenderse. Lo que sí saben todos es que cuando el príncipe murió, el cuerno gritó diciendo siete veces el nombre del gran señor y después se convirtió en polvo, que "el viento que levantó el alma del príncipe al marcharse su cuerpo, lo dispersó; una polvareda roja se vio en varias lenguas de distancia".

Preguntados los informadores moluqueños por qué ahora no se escuchaban ni veían las bestias lloronas, estuvieron todos de acuerdo que se fueron porque los holandeses dispararon sobre ellas. ■

DON QUIJOTE Y SANCHO, EN BARCELONA

En el capítulo LXI de la segunda parte de "El Quijote" cuenta Cervantes cómo la víspera de San Juan, noche calda, llegaron don Quijote y Sancho a las playas de Barcelona. Fue a la mañana, con la llegada del sol, "que un rostro mayor que el de una rodela, por el más bajo horizonte poco a poco se iba levantando", cuando nuestros héroes, asombrados, descubrieron el mar, "hasta entonces dellos no visto". Como día de fiesta, las galeras estaban ornadas de flámulas y gallardetes, sonaban clarines y chirimías y los caballeros de la ciudad, sobre hermosos caballos, galopaban y corrían sobre la arena, al tiempo que disparaba la artillería. Todavía estaban atónitos contemplando el espectáculo, cuando don Quijote oyó cómo uno de aquellos caballeros le dirigía el siguiente saludo: "Bien

sea venido a nuestra ciudad el espejo, el farol, la estrella y el norte de toda la caballería andante, donde más largamente se contiene. Bien sea venido, digo, el valeroso don Quijote de la Mancha: no el falso, no el ficticio, no el apócrifo, que en falsas historias estos días nos han mostrado, sino el verdadero, el legal y el fiel, que nos describió Cide Hamete Benengeli, flor de los historiadores".

Rodeados de tan gentiles señores (naturalmente, dispuestos a divertirse), don Quijote y Sancho hicieron su entrada en Barcelona, hospedándose en casa de don Antonio Moreno, "caballero rico y discreto, y amigo de holgarse a lo honesto y afable".

Lo primero que hizo el caballero catalán —cuenta Cervantes— "fue hacer desarmar a don Quijote y sacarle a vistas

con aquel su estrecho y acamuzado vestido a un balcón", para que la gente pudiera contemplar su figura escuálida y desangelada, al tiempo que —como homenaje— hacía desfilar a su vista aquella turbamulta de danzantes, jinetes y chirimías.

Pero de todas las cosas que a don Quijote y a Sancho les ocurrieron en Barcelona, acaso ninguna supere aquella de su visita a las galeras que fondeaban en el mar y que, para espanto de nuestros héroes, simulaban, de repente, ser atacadas por corsarios argelinos (de los que algunos recuerdos tendría nuestro novelista).

Esta aventura —que transcribimos a continuación— corresponde al capítulo LXIII de la segunda parte de "El Quijote".

"En resolución, aquella tarde, don Antonio Moreno, su huésped, y sus dos amigos, con don Quijote y Sancho, fueron a las galeras. El cuatralbo, que estaba avisado de su buena venida, por ver a los dos tan famosos Quijote y Sancho, apenas llegaron a la marina cuando todas las galeras abatieron tienda y sonaron las chirimías; arrojaron luego el esquife al agua, cubierto de ricos tapetes y de almohadas de terciopelo carmesí, y en poniendo que puso los pies en él don Quijote, disparó la capitana el cañón de crujía, y las otras galeras hicieron lo mismo, y al subir don Quijote por la escala derecha, toda la chusma le saludó, como es usanza cuando una persona principal entra en la galera, diciendo, ¡hu! ¡hu! ¡hu! tres veces. Dióle la mano el general, que con este nombre le llamaremos, que era un principal caballero valenciano; abrazó a don Quijote, diciéndole:

—Este día señalaré yo con piedra blanca, por ser uno de los mejores que pienso llevar en mi vida, habiendo visto al señor don Quijote de la Mancha; tiempo y señal que nos muestra que en él se encierra y cifra todo el valor de la andante caballería.

Con otras no menos corteses razones le respondió don Quijote, alegre sobre manera de verse tratar tan a lo señor.

Entraron todos en la popa, que estaba muy bien aderezada, y sentáronse por los bandines; pasóse el cómitre en crujía, y dio señal con el pito que la chusma hiciese fuera ropa, que se hizo en un instante. Sancho, que vio tanta gente en cueros, quedó pasmado, y más cuando vio hacer tienda con tanta prisa, que a él le pareció que todos los diablos andaban allí trabajando; pero esto todo fueron tortas y pan pintado para lo que ahora diré. Estaba Sancho sentado sobre el estanterol, junto al espalder de la mano derecha, el cual, ya avisado de lo que había de hacer, asió de Sancho, y levantándole en los brazos,

toda la chusma, puesta en pie y alerta, comenzando de la derecha banda, le fue dando y volteando sobre los brazos de la chusma de banco en banco con tanta prisa que el pobre Sancho perdió la vista de los ojos, y sin duda pensó que los mismos demonios le llevaban, y no pararon con él hasta volverle por la siniestra banda y poner en la popa. Quedó el pobre molido y jadeando y trasudando sin poder imaginar qué fue lo que sucedido le había. Don Quijote, que vio el vuelo sin alas de Sancho, preguntó al general si eran ceremonias aquellas que se usaban con los primeros que entraban en las galeras; porque si acaso lo fuese, él, que no tenía intención de profesar en ellas, no quería hacer semejantes ejercicios, y que votaba a Dios por si alguno llegaba a asirle para voltearle, que le había de sacar el alma a puntillazos, y diciendo esto se levantó en pie y empuñó la espada. A este instante abatieron tienda, y con grandísimo ruido dejaron caer la entena de alto abajo. Pensó Sancho que el cielo se desencajaba en sus quicios, y venía a dar sobre su cabeza, y agobiándola, lleno de miedo, la puso sobre las piernas. No las tuvo todas consigo don Quijote, que también se estremeció y encogió de hombros, y perdió la color del rostro. La chusma izó la entena con la misma prisa y ruido que le habían amainado, y todo esto callando, como si no tuvieran voz ni aliento. Hizo señal el cómitre que zarpasen el ferro, y saltando en mitad de la crujía con el corbacho o rebenque, comenzó a mosquear las espaldas de la chusma, y alargarse poco a poco a la mar. Cuando Sancho vio a una moverse tantos pies colorados, que tales pensó él que eran los remos, dijo entre sí:

—Estas sí son verdaderamente cosas encantadas y no las que mi amo dice. ¿Qué han hecho estos desdichados que así los azotan? ¿Y cómo este hombre que anda por aquí silbando

(Pasa a la página siguiente)

DON QUIJOTE Y SANCHO, EN BARCELONA

(Viene de la página anterior)

tiene atrevimiento para azotar a tanta gente? Ahora yo digo que este es infierno o, por lo menos, el purgatorio.

Don Quijote, que vio la atención con que Sancho miraba lo que pasaba, le dijo:

—¡Ah, Sancho, amigo, y con qué brevedad y cuán a poca costa os podfades vos, si quisiédes, desnudar a medio cuerpo arriba y ponerlos entre estos señores, y acabar con el desencanto de Dulcinea! Pues con la miseria y pena de tantos no sentirfades vos mucho la vuestra, y más que podría ser que el sabio Marfín tomase en cuenta cada azote destes, por ser dados de buena mano, por diez de los que vos finalmente os habéis de dar.

Preguntar quería el general qué azotes eran aquellos o qué desencanto de Dulcinea, cuando dijo el marinero:

—Señal hace Monjul de que hay bajel de remos en la costa por la banda de poniente.

Esto oído, saltó el general en la cruzfa, y dijo:

—Ea, hijos, no se nos vaya. Algún bergantín de corsarios de Argel debe de ser este que la atalaya nos señala.

Llegáronse luego las otras tres galeras a la capitana, a saber lo que se les ordenaba. Mandó el general que las dos saliesen a la mar, y él, con la otra irfa tierra a tierra, porque así el bajel no se les escaparfa. Apretó la chusma los remos, impeliendo las galeras con tanta furia que parecían que volaban. Las que salieron a la mar, a obra de dos millas, descubrieron un bajel, que con la vista le marcaron por de hasta catorce o quince bancos, y así era la verdad; el cual bajel, cuando descubrió las galeras, se puso en caza con intención y esperanza de escaparse por su ligereza; pero avfínole mal, porque la galera capitana era de los más ligeros bajeles que en la mar navegaban, y así le fue entrando, que claramente los del bergantín conocieron que no podfan escaparse, y así el arráez quisiera que dejara los remos y se entregaran, por no irritar a enojo al capitán que nuestras galeras regfa; pero la suerte, que de otra manera lo guiaba, ordenó que ya que la capitana llegaba tan cerca, que podfan los del bajel oír las voces que desde ella les decían que se rindiése, dos toraquis, que es como decir como dos turcos borrachos, que en el bergantín venfan con otros doce, dispararon dos escopetas, con que dieron muerte a dos soldados que sobre nuestras arrumbadas venfan.

Viendo lo cual, juró el general de no dejar con vida a todos cuantos en el bajel tomase, y llegando a embestir con tan furia, se le escapó por debajo de la palamenta. Pasó la galera adelante un buen trecho; los del bajel se vieron perdidos; hicieron vela en tanto que la galera volvfa, y de nuevo, a vela y a remo se pusieron en caza; pero no les aprovechó su diligencia tanto como les dañó su atrevimiento; porque alcanzándoles la capitana a poco más de media milla, les echó la palamenta encima y los cogió vivos a todos. Llegaron en esto las otras dos galeras, y a todas cuatro, con la presa, volvieron a la playa, donde infinita gente los estaba esperando, deseosos de ver lo que traían. Dio fondo el general cerca de tierra, y conoció que

estaba en la marina el virrey de la ciudad. Mandó echar el esquite para traerlo, y mandó amainar la entena para ahorcar, luego luego, al arráez y a los demás turcos que en el bajel había cogido, que serfan hasta treinta y seis personas, todos gallardos, y los más, escopeteros turcos. Preguntó el general quién era el arráez del bergantín, y fuele respondido por uno de los cautivos en lengua castellana (que después pareció ser renegado español):

—Este mancebo, señor, que aquí ves es nuestro arráez.

Y mostróle uno de los más bellos y gallardos mozos que pudiera pintar la humana imaginación. La edad, al parecer, no llegaba a veinte años.

Preguntóle el general:

—Dime, mal aconsejado perro, ¿quién te movió a matarme mis soldados, pues veían era imposible el escaparte? ¿Ese respeto se guarda a las capitanas? ¿No sabes tú que no es valentía la temeridad? Las esperanzas dudosas han de hacer a los hombres atrevidos, pero no temerarios.

Responder quería el arráez; pero no pudo el general por entonces oír la respuesta por acudir a recibir al virrey, que ya entraba en la galera, con el cual entraron algunos de sus criados y algunas personas del pueblo.

—Buena ha estado la caza, señor general —dijo el virrey.

—Y tan buena —respondió el general—, cual la verá vuestra excelencia agora colgada de esta entena.

—¿Cómo así? —replicó el virrey.

—Porque me han muerto —respondió el general—, contra toda ley y contra toda razón y usanza de la guerra, dos soldados de los mejores que en estas galeras venfan, y yo he jurado de ahorcar a cuantos he cautivado, principalmente a este mozo, que es el arráez del bergantín.

Y enseñóle al que ya tenía atadas las manos y echado el cordel a la garganta, esperando la muerte. Miróle el virrey, y viéndole tan hermoso, y tan gallardo y tan humilde, dándole en aquel instante una carta de recomendación su hermosura, le vino deseo de excusar su muerte, y así, le preguntó:

—Dime, arráez, ¿eres turco de nación, o moro, o renegado?

A lo cual el mozo respondió en lengua asimismo castellana:

—Ni soy turco de nación, ni moro, ni renegado.

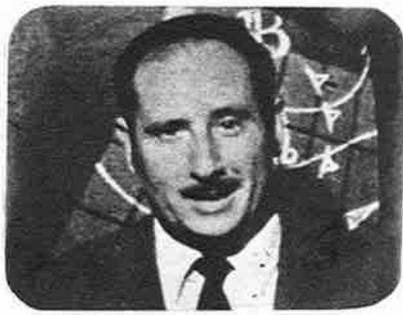
—Pues, ¿qué eres? —replicó el virrey.

—Mujer cristiana —respondió el mancebo.

—¿Mujer y cristiana, y en tal traje y en tales pasos? Más es cosa para admirarla que para creerla.

—Suspende —dijo el mozo—, ¡oh señores!, la ejecución de mi muerte; que no se perderá mucho en que se dilate vuestra venganza en tanto que yo os cuente mi vida.

¿Quién fuera el de corazón tan duro que con estas razones no se ablandara o a lo menos hasta oír las que el triste y lastimado mancebo decir quería? El general le dijo que dijese lo que quisiese; pero que no esperase alcanzar perdón de su conocida culpa". ■ Pórtico y selección: J. ASENJO SEDANO.



Por FERNANDO MEDINA

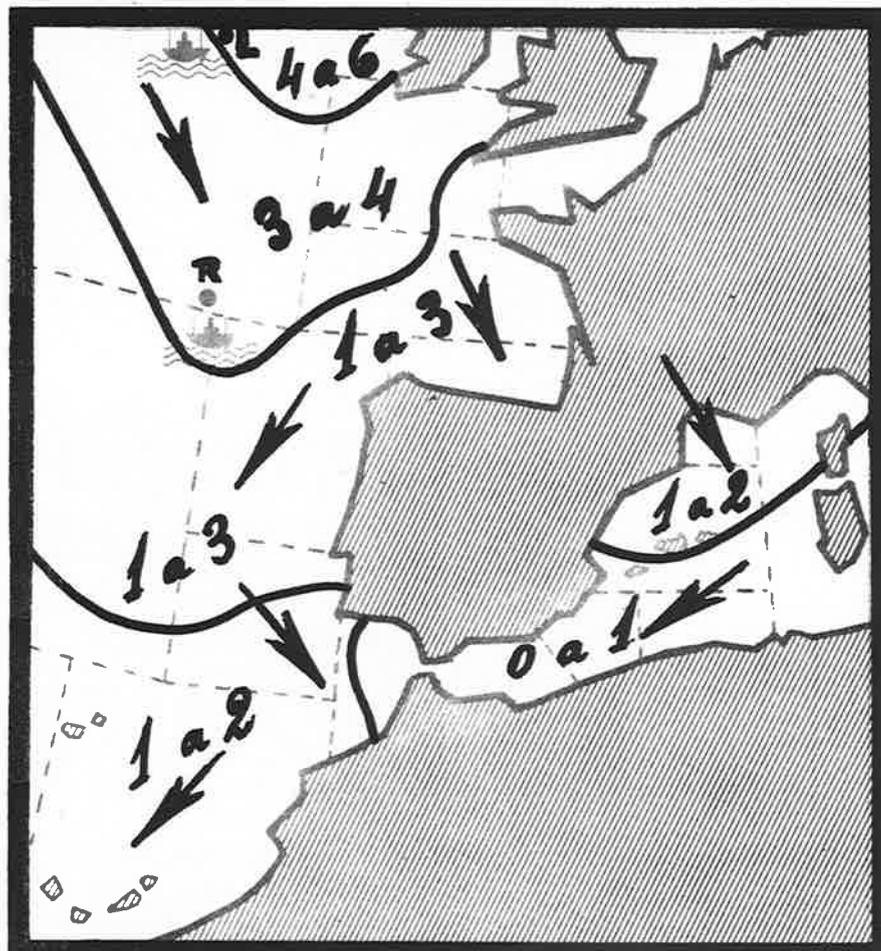
CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

Este mes, al igual que en años anteriores, omitimos en nuestro artículo las más significativas situaciones marítimas del mes de julio. La razón es obvia y ya perfectamente conocida de nuestros lectores habituales. El descanso estival, disfrutado en tierras gallegas, exactamente en las Rías Bajas, nos ha mantenido alejados de la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología, que es —precisamente— no sólo nuestro lugar de trabajo, sino —también— donde se analizan diariamente, mañana y tarde, las distintas situaciones marítimas que se registran en nuestras zonas y en sus proximidades.

En consecuencia, entramos ya directamente en el capítulo de pronósticos para agosto. Lo que más llama la atención en ellos —véase el mapa número 1— es un incremento, no importante pero sí ostensible, del número

de temporales al N. y al NW. de la Península Ibérica. También aumentan ligeramente en el golfo de León, permaneciendo prácticamente estacionarios por las demás zonas de vigilancia española. Como apreciarán, se prevén de cuatro a seis días de temporal en el NW. de Gran Sol; de tres a cuatro en el resto de esta zona y en —más o menos— la mitad NW. de Vizcaya; de uno a tres en Finisterre, Cantábrico, mitad N. de San Vicente y mitad SE. de Vizcaya; de uno a dos en el golfo de León, Canarias, mitad S. de San Vicente y mitad N. de Baleares y —por fin— de cero a uno en las demás zonas mediterráneas. Los vientos previstos —en los días de temporal— serán predominantemente del NW., rolando al NE. en Finisterre y Canarias y al E. o NE. en Cádiz, Alborán, Palos, Argelia y S. de Baleares.

El mapa número 2 esquema-

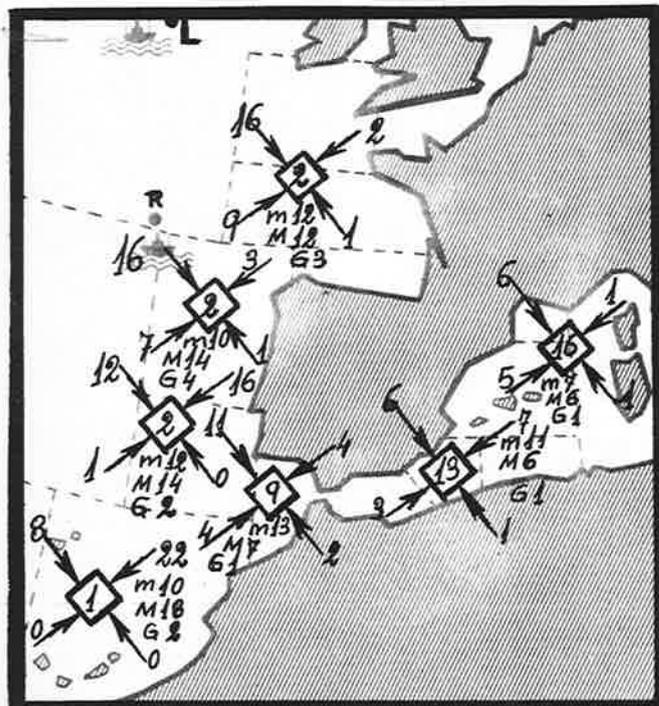


MAPA NUMERO 1.—Número previsto de días de temporal, en nuestras zonas marítimas, para el presente mes de agosto. Como siempre, las flechas indican la dirección prevista de los vientos dominantes.

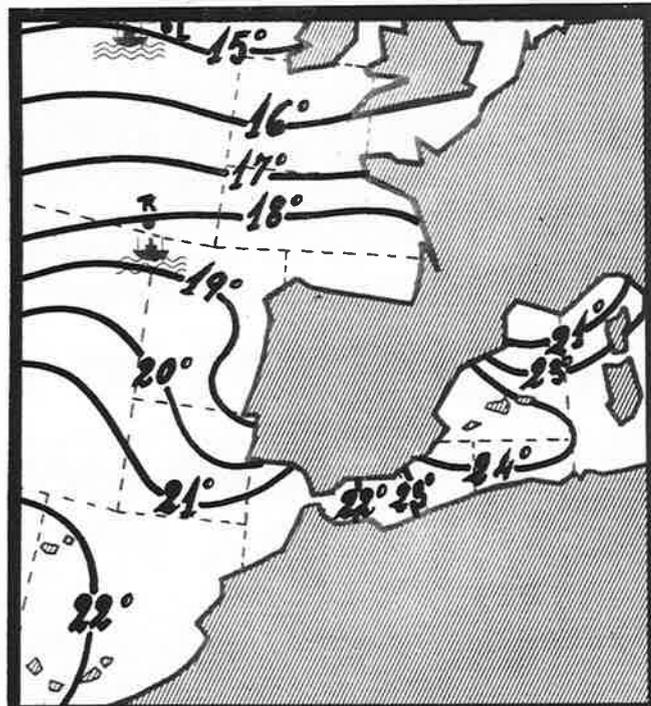
tiza el estado medio previsto del mar y del viento para el presente mes de agosto. Como siempre, las flechas que inciden sobre cada uno de los lados del rombo indican la frecuencia en días (según el número que aparece junto a ellas) con que la mar provendrá del cuadrante correspondiente: N. a E., E. 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, en algunos casos, faltan al totalizar hasta completar los treinta y uno que integran agosto, corresponden a direcciones confusas. Además —y 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), representada 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". Cuando —al igual que en el apartado anterior— faltan, al sumar, hasta completar los treinta y uno que forman agosto, hay que suplirlos por días de oleajes confusos o intermedios.

Por fin, el mapa número 3 muestra claramente el reparto de las temperaturas medias superficiales del agua del mar (en grados centígrados) previstas para este mes de agosto. En general, ascienden ligeramente con respecto al pasado julio. Salvo excepciones, de uno a dos grados. Nada importante realmente, como ven. Y no olviden que la temperatura del agua del mar **en superficie** suele ser ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima. Solamente en verano —y no siempre— ocurre justamente lo contrario. ■



MAPA NUMERO 2.—Estado medio previsto del viento y de la mar para el mes de agosto actual en las zonas marítimas más próximas a España.



MAPA NUMERO 3.—Temperaturas medias previstas del agua del mar en superficie (SST) para el mes de agosto en curso. Como es norma obligada, las isotermas van expresadas en grados centígrados.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

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

FUNDADA EN 1927

Le ofrece experiencia, confianza y seguridad