

REFORMA INSTITUCIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL, LA SALUD Y EL EMPLEO

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
CONTINUA CON LAS FUNCIONES
Y SERVICIOS QUE ACTUAL-
MENTE TIENE ENCOMENDADOS



PESCADORES LIBERADOS.—Después de un largo cautiverio, fueron liberados los pescadores del buque "Las Palomas". (Página 11.)



LA GESTA DE ALSAR.—Después de 18.000 kilómetros contra viento y marea, Vital Alsar arribó a Santander en su carabela. (Página 23.)



SUDAMERICA.—Una interesante alternativa para nuestra pesca en Chile son los puertos y barcos como estos de Calbuco. (Páginas centrales.)

Reportaje

ESPLendor
Y OCASO
DE LA
PIRATERIA
(Página 39)



CAMBIOS DE DOMICILIO

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

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

COLABORACIONES ESPONTÁNEAS

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

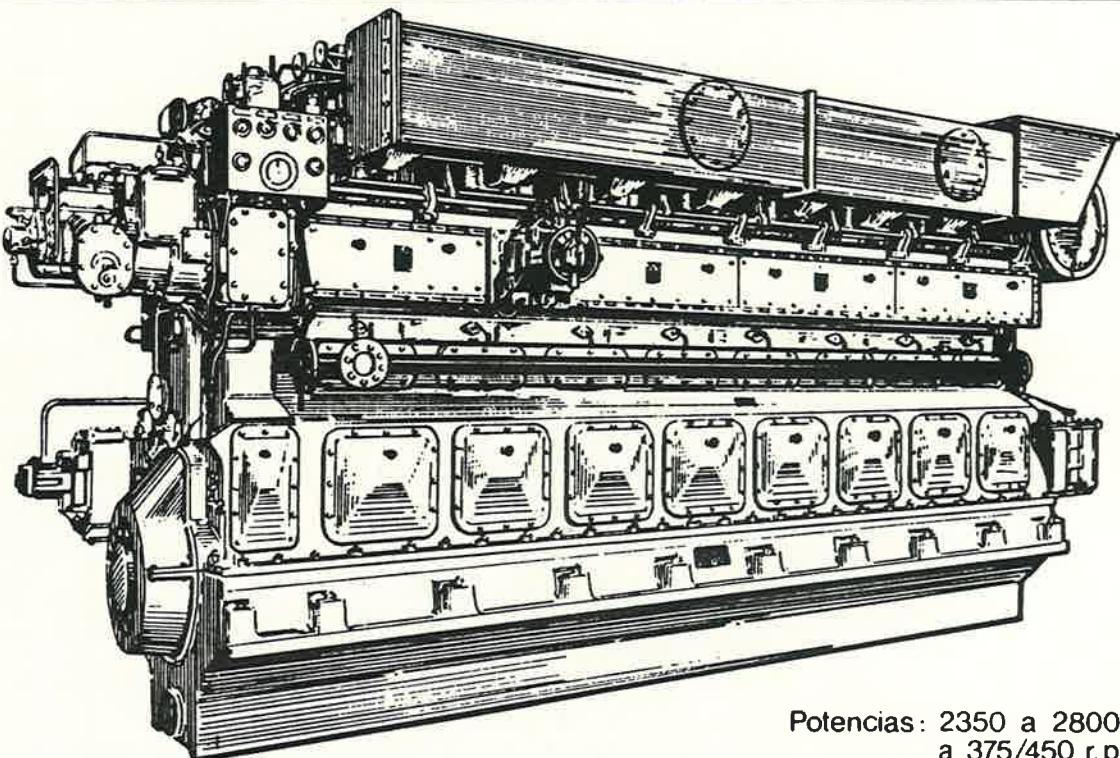
Creemos un deber por nuestra parte advertir que en línea con las normas que se siguen en todas las publicaciones del mundo, no podemos garantizar la publicación de las colaboraciones espontáneas ni mantener sobre las mismas correspondencia. Declinamos también, a su vez, cualquier responsabilidad sobre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

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

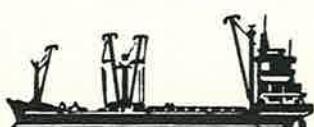
Pedidos (contra reembolso) al Gabinete de información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.

Un nuevo impulso en

MOTORES DIESEL MARINOS MAQUINISTA M-835



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



Buques de Cabotaje



Remolcadores



Roll-on/roll-off



Buques Pesqueros



LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARÍTIMA, S.A.

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

Revista mensual ilustrada de divulgación profesional y social, dirigida a los trabajadores del mar.

Editor:

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Sanidad y Seguridad Social).

Redacción y Administración: Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.

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

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizábal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chillida. Cartagena: Ricardo Urquidiagueme. 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. Tokio: Abiú Zamudio Luviano. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Lourido. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Bermeo Arce.

Redacción Central:

Redactores: Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

Secretarias de Redacción: Juana Morillo González y Charo S. Harguindeguy.

Director:
Joaquín Vidal.

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963.

Abarcan, prácticamente, todo el litoral

OFICINAS DE EMPLEO PARA TRABAJADORES DEL MAR, EN EL I. S. M.

Como en su día ya informara HOJA DEL MAR (n.º 150), y a consecuencia del convenio suscrito entre SEAF-PPO y el Instituto Social de la Marina, desde el pasado 1 de marzo se encuentra en funcionamiento la red de oficinas de empleo para trabajadores del mar, ubicadas en las Delegaciones Provinciales y Locales del Instituto Social de la Marina, abarcando prácticamente todo el litoral.

A pesar de que los meses transcurridos desde la puesta en funcionamiento de este nuevo servicio han sido muy pocos, puede considerarse la experiencia como altamente positiva, notándose un progresivo incremento en el número de colocaciones realizadas y esperándose que en el futuro éstas sigan en aumento, pues no cabe duda que una vez que se llegue a una total colaboración con las empresas sean mayores las posibilidades de colocación.

Causa principal de ese progresivo aumento en el número de colocaciones que antes comentábamos es, sin duda, el que el Instituto Social de la Marina cuenta con los medios técnicos adecuados para que la eficacia de dichos servicios sea una realidad de positivos resultados. Así, por ejemplo, todas las provincias están conectadas entre sí mediante telex y con una oficina central en cuyas dependencias se reciben, en breve espacio de tiempo, las ofertas de trabajo y las demandas, las cuales, una vez registradas convenientemente, se transmiten por el mismo sistema urgente a cada una de las restantes provincias.

La función de estas oficinas de empleo se centra fundamentalmente en atender a los trabajadores del mar en situación de desempleo y a los empresarios que, teniendo en sus empresas puestos disponibles, los ofrecen a los trabajadores de-

empleados. Respecto a lo anterior, cabe añadir que la Ley de Relaciones Laborales de 8 de abril de 1976 especifica la obligatoriedad que tienen las empresas de estar en contacto con las oficinas de empleo, señalando en el apartado 3 del artículo 12 que: "Las empresas están obligadas a solicitar de las oficinas de empleo los trabajadores que necesiten, y, si no los hubiera, a comunicar los que contraten directamente y, asimismo, notificar la terminación del contrato".

De todo lo expuesto hasta ahora se puede deducir que, si colaboramos todos (trabajadores, empresarios e ISM), las posibilidades que existen de colocación son muchas, cumpliéndose con ello el objetivo principal que movió al Instituto a establecer el inicio de esta red de oficinas de empleo por el convenio con SEAF-PPO, servicio dependiente del Ministerio de Trabajo. ■

Obligatoria para buques de más de 20 toneladas

"GUÍA SANITARIA A BORDO", EDITADA POR EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MADRID (Redacción).—Por una Orden de Presidencia del Gobierno, de 9 de octubre de 1978, quedan obligados los buques mercantes y de pesca mayores de veinte toneladas, en el que no figure médico, a llevar el libro "Guía Sanitaria a Bordo", editado por el Instituto Social de la Marina.

Dicha "Guía Sanitaria a Bordo" ha sido elaborada en la Inspección General de los Servicios Sanitarios del ISM, por el doctor don Juan A. Bartolomé Martín.

CONFORME A NORMAS INTERNACIONALES

Para la realización de esta publicación, su autor ha tenido muy en cuenta las recomendaciones de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) y de la Organización Mundial de la Salud, organismos que ya en 1948 decidieron la formación de un Comité Mixto para estudiar los problemas sanitarios de las gentes del mar.

Siguiendo las directrices emanadas de dicho Comité, el Instituto Social de la Marina se decidió a realizar esta "Guía Sanitaria a Bordo" para la flota española, que constituye un eslabón, importante como todos, en la cadena de medidas preventivas y asistenciales que el ISM está adoptando para la prestación de la asistencia sanitaria a bordo.

TEXTO DE LA ORDEN MINISTERIAL

El texto de la Orden por la que ahora se hace obligatorio el llevar a bordo este manual de asistencia sanitaria es el siguiente:

"Por Orden del Ministerio de Comercio de 27 de octubre de 1964 ("Boletín Oficial del Es-

tado" número 267), se dispuso que todos los buques mercantes y de pesca mayores de 20 toneladas, en cuya tripulación no figure médico, debían llevar a bordo el "Manual de primeros auxilios sanitarios", editado por la entonces denominada Subsecretaría de la Marina Mercante.

Editada recientemente por el Instituto Social de la Marina, la "Guía Sanitaria a Bordo", inspirada en la publicación anterior, en la cual se amplían y actualizan las materias que aquélla trataba.

Esta Presidencia del Gobierno, a propuesta de los ministros de Transportes y Comunicaciones y de Sanidad y Seguridad Social, dispone:

MINISTERIO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



GUÍA SANITARIA A BORDO

Primer.—La obligación impuesta a los buques mercantes y de pesca mayores de 20 toneladas, en cuya tripulación no figure médico, de llevar el "Manual de primeros auxilios sanitarios" se entenderá modificada en el sentido de que la publicación de que deben disponer es la "Guía Sanitaria a Bordo", editada por el Instituto Social de la Marina.

Segundo.—Esta publicación se facilitará por las Delegaciones del Instituto Social de la Marina, con carácter gratuito, de acuerdo con las instrucciones que se cursen al efecto.

Tercero.—A partir de la publicación de la presente Orden, se concede un plazo de seis meses para que todos los buques afectados dispongan de esta nueva guía sanitaria". ■

El "Boletín Oficial del Estado" del 18 de noviembre publicó el Real Decreto-Ley 30/1978, de 16 de noviembre, sobre gestión institucional de la Seguridad Social, la salud y el empleo.

Por disposición adicional del mencionado Decreto-Ley, el Instituto Social de la Marina continúa con las funciones y servicios que actualmente tiene encomendados.

REFORMA INSTITUCIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL, LA SALUD Y EL EMPLEO

REAL DECRETO-LEY 36/1978, de 16 de noviembre, sobre gestión institucional de la Seguridad Social, la salud y el empleo.

Un examen crítico de la Seguridad Social y de los problemas de salud y empleo —imprescindible para el planteamiento de cualquier opción reformista en esos sectores públicos— pone de relieve una serie de datos y procesos históricos que, si por una parte explican el desarrollo de sus instituciones, por otra sirven para evidenciar la existencia de importantes defectos de organización y la falta de una coherente concepción sistemática de su estructura y funcionamiento.

Este análisis no es hoy en día una parcela reservada a los especialistas. Bien al contrario, la sensibilidad social ante los sectores públicos que gestionan problemas de tan hondo sentido humano como la salud, la seguridad social, la asistencia y el empleo es un elemento determinante en la búsqueda de respuestas claras y eficaces. Existe una demanda social en tal sentido que otorga a las críticas técnicas un claro rango de prioridad política y que viene completado por las lógicas exigencias de una sociedad democrática para poseer una información suficiente y garantizar a los interesados la participación en las decisiones.

Tanto la premisa de conceder una mayor eficacia al funcionamiento de los sectores antes indicados como la apertura de vías más anchas de participación en la gestión, han de ser inmediatamente satisfechas. Obvio es, sin embargo, que el carácter imprescindible de la reforma ha de ser conjugado con la prudencia de su planteamiento.

La creación del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, por Real Decreto de cuatro de junio de mil novecientos setenta y siete, facilitó el camino de las insoslayables reformas al unificar competencias dispersas, faltas de coordinación y exentas de planificación conjunta. Ahora bien, esa unidad de dirección política y administrativa resultaría insuficiente si no se perfeccionase en función de la experiencia adquirida y se completase con la estructura institucional suficiente.

El presente Real Decreto-ley aborda los problemas apuntados en varios planos:

Primero. En el orden de las Entidades Gestoras, simplifica al máximo su número, racionaliza sus funciones, descentraliza sus tareas administrativas y faculta al

Gobierno para regular la participación en ellas de sindicatos, organizaciones empresariales y Administración, dando así cumplida respuesta a una de las demandas sociales de mayor arraigo y sentido de responsabilidad solidaria.

Segundo. El Estado se reintegra de funciones que había asumido la Seguridad Social y que no son propias de la misma, tales como las referidas a empleo, educación y servicios sociales, más propias de un concepto de servicio público que no del delimitado acotamiento de prestaciones de la Seguridad Social.

Tercero. La pretensión de simplificación y racionalización se compatibiliza con el principio de caja única en todo el sistema de la Seguridad Social.

Con estos principios inspiradores, la presente norma remonta las dificultades de clarificación jurídica, económica, patrimonial, etc., que hoy se contienen en los sectores públicos de referencia. A partir de esta reforma se posibilita una clara delimitación de las tres áreas de objetivos específicos: la salud, la Seguridad Social y los Servicios de Asistencia Social, y ello capacita al Gobierno para decisiones futuras que no vengan condicionadas por el complejo entramado técnico que dificulta la progresión hacia metas de mejor convivencia y satisfacción de demandas públicas.

Además de ello, la responsabilidad del Estado en problemas complejos como los del empleo, se hace presente en la creación de un Organismo específico que no disccione el empleo, la formación profesional y la cobertura del desempleo en facetas de actuación distinta y haga operativas y congruentes las medidas de una política integral de empleo. En efecto, hasta el presente la ordenación de los servicios de empleo estaba encomendada de forma fraccionada a diversos Ministerios, lo que dificultaba una política y toma de decisiones unificada y una respuesta rápida y eficaz a los problemas planteados a esos mismos servicios de empleo.

La creación del Instituto Nacional de Empleo supone un paso muy importante en la búsqueda de esa unidad y eficacia, para lo cual se le da el carácter de Organismo autónomo, con amplias funciones de asistencia a trabajadores y Empresas y con un extenso cometido, igualmente, en materia de formación y reconversión profesional.

La necesidad de estas reformas se pro-

duce con carácter de urgencia por varios tipos de causas:

Por una parte, la existencia de compromisos concretos entre las fuerzas políticas y sociales y el Gobierno de la Nación.

De otro lado, la inviabilidad, tanto conceptual como operativa, de las actuales estructuras de gestión institucional del Departamento de Sanidad y Seguridad Social y de la política de empleo del Ministerio de Trabajo, que imponen una revisión radical de la misma.

Y, finalmente, la clarificación del control económico de las acciones señaladas, tanto en la política de salud y seguridad social como en la de empleo.

En su virtud, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día catorce de octubre de mil novecientos setenta y ocho, en uso de la autorización que me concede el artículo trece de la Ley constitutiva de las Cortes y oída la Comisión de las mismas a que se refiere el número uno de la disposición transitoria segunda de la Ley uno/mil novecientos setenta y siete, de cuatro de enero, para la Reforma Política,

DISPONGO:

Artículo primero.—*Organismos gestores. Simplificación y racionalización.*

Las funciones correspondientes al Estado en materia de salud, Sistemas de Seguridad Social y Servicios de Asistencia Social se ejercerán a través del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social.

La gestión y administración de los servicios se llevará a cabo, bajo la dirección y tutela del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, con sujeción a principios de simplificación, racionalización, economía de costes, eficacia social y descentralización, por los siguientes Organismos:

Uno. Como Entidades Gestoras de la Seguridad Social, con sujeción a principios de solidaridad financiera y unidad de caja, por:

Uno.Uno. El Instituto Nacional de la Seguridad Social, para la gestión y administración de las prestaciones económicas del sistema de la Seguridad Social.

En el Instituto Nacional de la Seguridad Social se integrarán las Mutualidades y demás Entidades Gestoras de estructura mutualista, que dejan de tener la condición de Entidades Gestoras de la Seguridad Social y pierden su personalidad jurídica, encuadrándose sus sujetos protegidos en las Mutualidades de Trabajadores por Cuenta Ajena, de Trabajadores

Autónomos, del Campo, del Mar, de la Minería del Carbón y de Regímenes Especiales Diversos, a efectos, fundamentalmente, de facilitar la representación y participación sectorial que les sean encomendadas por el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social.

Uno.Dos. El Instituto Nacional de la Salud, para la administración y gestión de servicios sanitarios.

Uno.Tres. El Instituto Nacional de Servicios Sociales, para la gestión de servicios complementarios de las prestaciones del Sistema de la Seguridad Social.

Dos. Como Organismos autónomos del Estado, por:

Dos.Uno. La Administración Institucional de la Sanidad Nacional, para la gestión de los servicios de prevención y asistencia que tenga encomendados.

Dos.Dos. El Instituto Nacional de Asistencia Social, para la gestión de servicios de asistencia social del Estado, complementarios a los del Sistema de la Seguridad Social. Quedan integrados en este Organismo autónomo los establecimientos de Asistencia Pública, dependientes de la Dirección General de Servicios Sociales.

Tres. El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, reglamentará la estructura y competencias de dichos Organismos.

Artículo segundo.—*Descentralización y eficacia social.*

Uno. Los Organismos a que se refiere el presente Real Decreto-ley desarrollarán su actividad, en régimen descentralizado, en los diferentes ámbitos territoriales.

Dos. Los Centros Sanitarios y Asistenciales de los Organismos citados en el artículo anterior podrán ser gestionados por las Entidades Locales.

Tres. La actual colaboración en la gestión se podrá seguir realizando por Empresas, Mutuas Patronales y Asociaciones, Fundaciones y Entidades Públicas y Privadas, previa su inscripción en un Registro Público.

Artículo tercero.—*Participación.*

Uno. Se faculta al Gobierno para regular la participación en el control y vigilancia de la gestión del Instituto Nacional de la Seguridad Social, del Instituto Nacional de la Salud y del Instituto Nacional de Servicios Sociales, que se efectuará gradualmente desde el nivel estatal al local, por órganos en los que figurarán, fundamentalmente, por partes

Siguen en vigor los artículos 1, 3 y 9 de la Ley de 18 de octubre de 1941, y el Decreto de 30 de agosto de 1974 (excepto en su artículo 48), que aprobó el texto refundido de las Leyes de 30 de diciembre

de 1969 y 21 de junio de 1972. En estas páginas publicamos el texto íntegro del Decreto-Ley de reforma institucional de la Seguridad Social, la salud y el empleo.

● EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA CONTINUA CON LAS FUNCIONES Y SERVICIOS QUE ACTUALMENTE TIENE ENCOMENDADOS

iguales, representantes de los distintos sindicatos, de las organizaciones empresariales y de la Administración Pública. Igualmente, se regulará un régimen de participación de carácter tripartito en el control de las Mutualidades.

Artículo cuarto.—Transferencias de la Seguridad Social a la Administración del Estado.

Uno. Quedan transferidas a la Administración Institucional del Estado y dejan de tener la condición de Organismos de la Seguridad Social: el Servicio de Empleo y Acción Formativa, Promoción Profesional Obrera, Servicio de Universidades Laborales, así como el Servicio Social de Seguridad e Higiene en el Trabajo, sin perjuicio de lo dispuesto, con respecto a este último, en el párrafo cuarto del artículo quinto del presente Real Decreto-ley.

Dos. Asimismo, deja de tener la condición de Entidad Gestora de la Seguridad Social el Instituto Español de Emigración, adscrito al Ministerio de Trabajo.

Artículo quinto.—Funciones y Organismos del Estado.

Uno. Se crea el Instituto Nacional de Empleo con el carácter de Organismo autónomo administrativo, dotado de personalidad jurídica propia para el cumplimiento de sus fines y adscrito al Ministerio de Trabajo. Se integran en el Instituto Nacional de Empleo: el Servicio de Empleo y Acción Formativa, Promoción Profesional Obrera y la Obra de Formación Profesional de la Administración Institucional de Servicios Socio-Profesionales.

Son funciones del Instituto Nacional de Empleo: Organizar los Servicios de Empleo en orden a procurar, pública y gratuitamente, el mejor desarrollo y utilización de los recursos; ayudar a los trabajadores a encontrar en empleo y a las Empresas a contratar a los trabajadores apropiados a sus necesidades; fomentar la formación del trabajador en estrecha vinculación con la política de empleo, a través de las oportunas acciones de actualización, perfeccionamiento y, en su caso, de reconversión profesionales; gestionar y controlar las prestaciones de empleo y las subvenciones y ayudas para fomento y protección del empleo y, en general, cualquier acción conducente a una política activa de empleo.

Dos. Los recursos del Instituto Nacional de Empleo serán los siguientes:

a) Las consignaciones y recursos que tienen asignados los Organismos que se integran en el mismo, exceptuados, en su caso, los procedentes de la participación en la cuota de Seguridad Social, que se reconvertirán en aportación estatal.

b) Las consignaciones que se asignen con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

c) La cuota de desempleo y la participación en la cuota de Formación Profesional.

d) Los rendimientos de su patrimonio y de los bienes de los Organismos que en él se integran.

e) Las subvenciones y donaciones de Entidades públicas y Entidades y personas privadas.

Tres. Se crea el Instituto Nacional de Enseñanzas Integradas, Organismo autónomo de carácter administrativo, adscrito al Ministerio de Educación y Ciencia, que estará dotado de personalidad jurídica propia y asumirá las funciones y competencias actualmente atribuidas al Servicio de Universidades Laborales, el cual quedará suprimido, extinguéndose, asimismo, la personalidad jurídica de aquellas Universidades Laborales que la tengan actualmente reconocida.

Cuatro. Se crea el Instituto Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo, que asume las funciones y competencias del actual Servicio del mismo nombre, quedando adscrito al Ministerio de Trabajo como Organismo autónomo de carácter administrativo.

El Instituto Nacional de Medicina y Seguridad del Trabajo, la Escuela Nacional de Medicina del Trabajo, la Clínica de Enfermedades Profesionales y la Organización de Servicios Médicos de Empresa, así como los Institutos Territoriales de Higiene y Seguridad en el Trabajo, se incorporarán al Servicio Social de Medicina Preventiva, que será estructurado por Real Decreto a propuesta del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social. Las funciones de medicina preventiva laboral se coordinarán con las de higiene y seguridad en el trabajo, a cuyo efecto el Instituto Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo y el Servicio Social de Medicina Preventiva actuarán en colaboración.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—*Organismos extinguidos.*

Quedan extinguidos los siguientes Organismos:

Uno. El Instituto Nacional de Previsión.

Dos. El Servicio de Mutualismo Laboral, Mutualidades Laborales y demás Entidades Gestoras de estructura mutualista.

Tres. Los siguientes Servicios Comunes del Sistema de la Seguridad Social:

Tres.Uno. Caja de Compensación del Mutualismo Laboral.

Tres.Dos. Comisiones Técnicas Clasificadoras.

Tres.Tres. Fondo de Garantía de Accidentes de Trabajo.

Tres.Cuatro. Fondo de Pensiones de Accidentes de Trabajo.

Tres.Cinco. Fondo Compensador del Seguro de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales.

Tres.Seis. Asistencia a los Pensionistas.

Tres.Siete. Recuperación y Rehabilitación de Minusválidos.

Cuatro. Los Servicios Sociales de:

Cuatro.Uno. Empleo y Acción Formativa, Promoción Profesional Obrera.

Cuatro. Dos. Universidades Laborales.

Cuatro.Tres. Higiene y Seguridad en el Trabajo.

Segunda.—*Normas derogadas.*

Uno. Quedan derogadas las siguientes disposiciones en cuanto se opongan a lo establecido en el presente Real Decreto-ley:

— Ley ciento noventa y tres/mil novecientos sesenta y tres, de veintiocho de diciembre, de Bases de la Seguridad Social.

— Ley General de la Seguridad Social, de treinta de mayo de mil novecientos setenta y cuatro.

— Ley de veintisiete de febrero de mil novecientos ocho, por la que se crea el Instituto Nacional de Previsión.

— Ley de ocho de mayo de mil novecientos cuarenta y dos, por la que se crea el Servicio de Reaseguro de Accidentes de Trabajo.

— Ley treinta y tres/mil novecientos setenta y uno, de veintiuno de junio, de Emigración.

— Ley veinte/mil novecientos setenta y cinco, por la que se perfecciona la acción protectora de los trabajadores por cuenta propia del Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social.

— Decreto dos mil ciento veintitrés/mil novecientos setenta y uno, de veintitrés

de julio, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes treinta y ocho/mil novecientos sesenta y seis de treinta y uno de mayo, y cuarenta y uno/mil novecientos setenta, de veintidós de diciembre, por las que se establece y regula el Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social.

— Ley de dieciocho de octubre de mil novecientos cuarenta y uno, excepción hecha de sus artículos uno, tres y nueve en cuanto determina fines y recursos del Instituto Social de la Marina actualmente en vigor.

— Decreto-ley uno/mil novecientos setenta y cinco, de veintidós de marzo, sobre organización de los Servicios de Empleo.

— Ley de once de marzo de mil novecientos cincuenta y nueve, que establece normas reguladoras de las Universidades Laborales.

— Ley veinticuatro/mil novecientos setenta y dos, de veintiuno de junio, de Financiación y Perfeccionamiento de la Acción Protectora del Régimen General de la Seguridad Social.

— El artículo cuarenta y ocho del Decreto dos mil ochocientos sesenta y cuatro/mil novecientos setenta y cuatro, de treinta de agosto, que aprobó el texto refundido de las Leyes números ciento diecisés/mil novecientos sesenta y nueve, de treinta de diciembre, y veinticuatro/mil novecientos setenta y dos, de veintiuno de junio.

Dos. Igualmente quedan derogadas cuantas disposiciones, cualquiera que sea su rango, se opongan a lo establecido en el presente Real Decreto-ley.

Tres. Las disposiciones con rango de Ley que regulan las estructuras, organizaciones y competencias de los órganos, instituciones, servicios o establecimientos de las Entidades a que se refiere el presente Real Decreto-ley, así como las que regulan en dichos aspectos la vigente Legislación Sanitaria, y cualquier otra afectada por el presente Real Decreto-ley, continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias y podrán ser derogadas o modificadas por Real Decreto, a propuesta del titular del Departamento ministerial competente.

Tercera.—*Normas de cotización general y específica de Formación Profesional.*

Uno. Se faculta al Gobierno para dictar las disposiciones oportunas para modificar las actuales normas de cotización

(Pasa a la pág. siguiente)

REFORMA INSTITUCIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL, LA SALUD Y EL EMPLEO

(Viene de la pág. anterior)

y recaudación de cuotas a fin de conseguir que los nuevos sistemas se ajusten a criterios de progresividad, eficacia social y redistribución.

Dos. La cuota de Formación Profesional se determinará en lo sucesivo aplicando el tipo actualmente vigente del cero coma ochenta por ciento a la base de cotización a que se refiere el número uno, apartado uno, del artículo uno del Real Decreto-ley quince/mil novecientos setenta y seis, de diez de agosto.

Tres. Se autoriza al Gobierno a redistribuir la recaudación de la cuota de Formación Profesional en proporción a la función formativa profesional que realice cada Organismo o Ministerio preceptor.

Cuarta.—Control del empleo.

Se faculta al Gobierno para simplificar y racionalizar las escalas de funcionarios que se integren en el Instituto Nacional de Empleo y para habilitar los funcionarios que sean necesarios para la realización de la función de control en materia de empleo, los cuales podrán solicitar en el ejercicio de dicha función la documentación que sea necesaria, y actuando en dicho cometido con el carácter de colaboradores de la Inspección de Trabajo.

Quinta.—Transferencias de créditos presupuestarios.

Se autoriza al Gobierno para que, a propuesta del Ministro de Hacienda, lleve a cabo en el Presupuesto General del Estado de mil novecientos setenta y nueve las transferencias de créditos necesarias para adscribir a los Organismos autónomos que se crean y al Ministerio de Sanidad y Seguridad Social los recursos que venían financiando las Entidades Gestoras y Servicios extinguidos, inclusive los que se vienen aportando con cargo al Sistema de Seguridad Social.

Igualmente se autoriza al Gobierno para que, a propuesta de los Ministros de Sanidad y Seguridad Social y de Hacienda, se realicen en el Presupuesto resumen de la Seguridad Social para mil novecientos

setenta y nueve las transferencias y modificaciones de crédito que sean necesarias para la aplicación del presente Real Decreto-ley.

Sexta.—Vigencia.

Uno. El presente Real Decreto-ley, del que se dará cuenta inmediata a las Cortes, entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Dos. La participación en el control y vigilancia de la gestión establecida en el artículo tercero del presente Real Decreto-ley será regulada a nivel estatal en el plazo de dos meses a contar desde la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto-ley.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—Uno. Los bienes, derechos y acciones de la Seguridad Social, cualquiera que fuera su concreta titularidad, que vinieren utilizando por cualquier título el Servicio de Empleo y Acción Formativa y la Promoción Profesional Obrera, así como los del Servicio de Universidades Laborales, quedarán integrados en el Patrimonio de los Organismos autónomos, Instituto Nacional de Empleo e Instituto Nacional de Enseñanzas Integradas, respectivamente.

Asimismo, se integran en el Patrimonio del Instituto Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo los bienes de la Seguridad Social, cualquiera que fuere su titularidad concreta, que hasta el presente estaban adscritos directamente al actual Servicio de Higiene y Seguridad en el Trabajo.

Dos. Los bienes, derechos, acciones y demás recursos que tuvieren adscritos o que dispusieran los Organismos a extinguir a que se refiere la disposición final primera, así como las obligaciones que tuvieren a su cargo, serán asumidos por los mismos títulos, respectivamente, por la Entidad Gestora, Servicio de la Seguridad Social u Organismo autónomo en los que se integran.

Tres. Quedan exentos de cualquier ti-

po de tributación, incluidas tasas y exacciones parafiscales, derechos y honorarios notariales y registrales, las transmisiones, cesiones, subrogaciones o adscripciones de bienes y derechos que constituyen el patrimonio de las Entidades Gestoras y Servicios de la Seguridad Social y de los Organismos autónomos del Estado que se crean al amparo de lo dispuesto en el presente Real Decreto-ley.

Cuatro. Los funcionarios y empleados de los Organismos que se suprimen por la disposición final primera del presente Real Decreto-ley se integrarán en los respectivos organismos de nueva creación en las condiciones que reglamentariamente se determinen, con respecto de los derechos económicos adquiridos y los de Seguridad Social, como asimismo de los derechos y regímenes de previsión voluntaria establecidos, incluyendo los derivados de la Mutualidad de Previsión y la Mutualidad de Previsión de Funcionarios del Mutualismo Laboral, para quienes estuvieren encuadrados en una y otra.

Segunda.—La Tesorería General de la Seguridad Social, Servicio Común con personalidad jurídica propia, adscrito a la Secretaría de Estado para la Seguridad Social a través de la Dirección General correspondiente, en la que, por aplicación de los principios de solidaridad financiera y caja única, se unifican todos los recursos financieros, tanto por operaciones presupuestarias como extrapresupuestarias, tendrá a su cargo la custodia de los fondos, valores y créditos y las atenciones generales y de los Servicios de recaudación de derechos y pago de las obligaciones del Sistema de la Seguridad Social.

El sistema financiero de todos los Regímenes que integran el Sistema de la Seguridad Social será el de reparto para todas las contingencias y situaciones amparadas por cada uno de ellos, con la excepción prevista en el artículo cincuenta y uno de la Ley General de la Seguridad Social en lo que se refiere al Régimen de Accidentes de Trabajo para las Mutuas Patronales y Empresas.

En la Tesorería General se constituirá un fondo de estabilización único para todo el Sistema de la Seguridad Social, que tendrá por finalidad atender las necesidades originadas por desviaciones entre ingresos y gastos. Esta reserva de estabilización será invertida de forma que tenga el grado de liquidez, rentabilidad y seguridad técnicamente precisas.

Tercera.—Uno. El Instituto Social de la Marina, sin perjuicio de la reestructuración que acuerde el Gobierno para acomodar su organización y funciones a las nuevas Entidades de Gestión de la Seguridad Social, cumplirá las funciones y servicios que actualmente tiene encomendados.

El Servicio de Reaseguro de Accidentes de Trabajo, como Servicio Común con funciones especializadas en materia de accidentes de trabajo, y el Instituto de Estudios de Sanidad y Seguridad Social, como Servicio Común sin personalidad jurídica, con funciones de estudio y apoyo técnico, continuarán con los cometidos y servicios que tienen atribuidos, sin perjuicio de la reestructuración que acuerde el Gobierno para acomodar su organización y fines a las directrices de este Real Decreto-ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—Uno. Cada una de las Entidades Gestoras, Servicios Comunes y Organismos, actualmente existentes, cuya supresión o integración se establece, continuarán subsistiendo y ejerciendo las funciones que tuvieran atribuidas hasta que sean sustituidos por la correspondiente Entidad Gestora, Servicio u Organismo que resulte competente, de acuerdo con lo previsto en el presente Real Decreto-ley, sin merma de su funcionalidad. El personal de los Organismos continuará rigiéndose por sus respectivos regímenes jurídicos hasta que les sea de aplicación el correspondiente a los nuevos Organismos en los que se integren, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional primera, cuatro.

Dos. Las acciones de todo tipo, pendientes, a favor o en contra de cada uno de los Organismos que se integran en las Entidades creadas por el presente Real Decreto-ley, o en su caso desaparezcan, seguirán su curso sin necesidad de acreditamiento judicial del cambio de personalidad formal, correspondiendo su ejercicio a los nuevos Organismos que asuman las correspondientes responsabilidades y derechos.

Segunda.—Las Mutualidades Laborales del Régimen General de la Seguridad Social o de Regímenes Especiales, así como las demás Entidades Gestoras de Regímenes Especiales de estructura mutualista, Mutualidades y Cajas de Empresa a que se refiere el número seis de la disposición transitoria sexta de la Ley General de la Seguridad Social, que quedan adscritas al Instituto Nacional de la Seguridad Social, conservarán su personalidad jurídica y continuarán ejerciendo sus funciones actuales, hasta tanto que, por el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, se disponga lo procedente para dar cumplimiento a lo establecido en las disposiciones vigentes.

Se exceptúan de lo previsto en el párrafo anterior las Mutualidades de los Regímenes Especiales de Funcionarios y el Instituto Social de las Fuerzas Armadas, en tanto no se disponga otra cosa por el Gobierno.

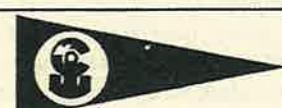
Tercera.—Uno. Hasta el treinta y uno de diciembre de mil novecientos setenta y ocho seguirán en ejecución los presupuestos de ingresos y gastos de los distintos Servicios y Entidades que se integran en los Organismos autónomos de nueva creación.

Dos. Hasta la misma fecha, la Seguridad Social financiará los gastos imputables a la gestión de los nuevos Organismos autónomos, tanto si corresponden a la ejecución del presupuesto respectivo, como si tiene su origen en modificaciones de crédito por obligaciones legalmente exigibles, en la forma y cuantía en que la hubiera realizado si la integración indicada en el número anterior no se hubiera producido, procediendo a la liquidación de los respectivos presupuestos antes del treinta de abril de mil novecientos setenta y nueve.

Dado en Madrid a diecisésis de noviembre de mil novecientos setenta y ocho.

JUAN CARLOS

El Presidente del Gobierno,
ADOLFO SUAREZ GONZALEZ



Comatisa

**ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES
FLOTA**

"Horus"
"Lago Negro"

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

92.000 pies cúbicos
90.000 pies cúbicos

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

SECRETARIA DE ESTADO PARA LA SEGURIDAD SOCIAL

MADRID.—Por un Real Decreto del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, publicado el 17 de octubre en el "B. O. E.", se crea la Secretaría de Estado para la Seguridad Social.

El mismo Real Decreto establece que la Subsecretaría de la Salud lo será asimismo del Departamento.

Por otra parte, una disposición adicional señala que el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, regulará la nueva estructuración del Departamento. El texto íntegro de dicho Real Decreto es el siguiente:

Estructurado el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social por el Real Decreto mil novecientos dieciocho/mil novecientos setenta y siete, de veintinueve de julio, la experiencia obtenida desde entonces aconseja una reorganización del mismo, con el fin de ordenar las áreas de su competencia en dos unidades administrativas, que integrarán y promoverán las acciones del Departamento en uno y otro sector: De una parte, la Secretaría de Estado para la Seguridad Social, mediante cuya creación se eleva el rango que dentro de la Administración Central recibe la misma, potenciando su eficacia al servicio de objetivos de racionalización, economía y rentabilidad social, necesarios para el cumplimiento de sus fines y de otra, la Subsecretaría de la Salud, que lo será también del Ministerio.

En su virtud, a propuesta del ministro de Sanidad y Seguridad Social, previo informe del Ministerio de Hacienda, con aprobación de la Presidencia del Gobierno y previo acuerdo del Consejo de Ministros en su reunión del día catorce de octubre de mil novecientos setenta y ocho,

DISPONGO:

Artículo primero.—Uno. Se crea en el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social la Secretaría de Estado para la Seguridad Social.

Dos. El Secretario de Estado ejercerá, respecto de las unidades que se le adscriben las atribuciones establecidas en la dis-

posición final primera del Real Decreto mil quinientos cincuenta y ocho/mil novecientos setenta y siete, de cuatro de julio.

Artículo segundo.—Uno. La Subsecretaría de la Salud lo será asimismo del Departamento.

Dos. El subsecretario de la Salud, como subsecretario del Departamento, asumirá las funciones que a éste atribuye el artículo quince de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, salvo lo previsto en los números tres y cinco del artículo quince del mencionado texto legal, en cuanto se refiere a la inspección y comunicación con los Organismos y Entidades que dependen de la Secretaría de Estado.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, regulará la nueva estructuración del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social.

Segunda.—Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo dispuesto en el presente Real Decreto, que entrará en vigor el día de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Dado en Madrid a catorce de octubre de mil novecientos setenta y ocho.

JUAN CARLOS

El ministro de Sanidad y Seguridad Social, ENRIQUE SÁNCHEZ DE LEÓN PEREZ.



Don José Javier Viñes.



Don Luis Gamar.

Secretario de Estado y subsecretario

NOMBRAMIENTOS DE DON LUIS GAMIR Y DON JOSE JAVIER VIÑES

MADRID.—Por sendos Reales Decretos, aprobados en el Consejo de Ministros celebrado el pasado 14 de octubre, fueron nombrados don Luis Gamar Casares, como secretario de Estado para la Seguridad Social, y don José Javier Viñes Rueda, como subsecretario de la Salud.

El señor Viñes Rueda sustituye en su cargo a don José de Palacios y Carvajal, y cesa como subsecretario del Departamento, don Victorino Anguera Sansó.

SECRETARIO DE ESTADO DE SEGURIDAD SOCIAL

Luis Gamar Casares, treinta y seis años, doctor en Ciencias Económicas, licenciado en Derecho, con premio extraordinario y diplomado en Desarrollo Económico por la Universidad de Oxford.

Elegido diputado por UCD por Alicante, es miembro de la Ejecutiva Nacional del partido. Actualmente ocupaba el cargo de presidente del Banco Hipotecario de España.

SUBSECRETARIO DE LA SALUD

José Javier Viñes Rueda, cuarenta y un años. Ingresó, por oposición, en el Cuerpo Médico de Sanidad Nacional en el año 1964. En el mes de marzo de 1978 pasó a desempeñar el cargo de director general de Salud Pública y Sanidad Veterinaria.

De octubre de 1972 a junio de 1974 desempeñó el cargo de alcalde de Pamplona.

DIRECTOR GENERAL DE SALUD PÚBLICA Y VETERINARIA

MADRID.—El nombramiento de Emilio Esteban Velázquez para el cargo de director general de Salud Pública y Sanidad Veterinaria fue publicado en el "Boletín Oficial del Estado", el pasado 28 de octubre.

El señor Esteban Velázquez fue nombrado por el Consejo de Ministros del día 27 del mismo mes. ■

RELEVO DE LOS SUBSECRETARIOS ANGUERA Y PALACIOS

Con motivo de la reforma institucional de la Seguridad Social y consiguientes cambios estructurales producidos en el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, don Victorino Anguera ha sido relevado en el cargo que ocupaba de subsecretario del Departamento.

Parece obligado, en esta hora de la despedida, cuando tantas y tan buenas cosas se han dicho sobre la gestión del señor Anguera en este y anteriores puestos de responsabilidad que ha ocupado dentro de la Administración, que resaltemos la permanente actitud positiva, de comprensión y entrega, que tuvo para la naturaleza del sector marítimo-pesquero.

Es una actitud que siempre encontró acentuada respuesta cuando los problemas se

agudizaban, y entre ellos, cuando más necesario era hacer llegar la singularidad del trabajo en la mar a las altas esferas de Gobierno.

Don Victorino Anguera, siempre —como hemos dicho—, en cualquier puesto de la Administración, más particularmente como subsecretario de la Seguridad Social cuando ésta dependía del Ministerio de Trabajo, y luego como subsecretario del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, ha prestado un servicio inestimable a los trabajadores del mar, y es de justicia dejar constancia de ello. Creemos que interpretamos el sentir del sector al expresar desde aquí, su agradecimiento.

Agradecimiento que "Hoja del Mar", naturalmente, hace extensivo al doctor Palacios Carvajal, por su destacada actuación al frente de la Subsecretaría de la Salud.

TOMAN POSESION EL SECRETARIO DE ESTADO PARA LA SEGURIDAD SOCIAL Y EL SUBSECRETARIO DEL DEPARTAMENTO

“Cuando un pueblo acomete la reforma de sus sistemas de convivencia, actúa forzosamente en la dirección que le marca la demanda social más acuciente. Por ello, en medio del proceso de transformación política, el pueblo español quiere perfeccionar todo lo que atañe a la protección de su salud y la promoción del bienestar de los más débiles. Este es un acto de respuesta a esas solicitudes”, ha manifestado el ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Enrique Sánchez de León, en la toma de posesión de los nuevos subsecretarios del Departamento, Luis Gamir, como secretario de Estado de la Seguridad Social, y el doctor Viñes Rueda, subsecretario del Departamento.

“Es infantilismo irresponsable pensar y calificar de crisis el proceso de reforma de la Seguridad Social. Es un empeño morboso airear sus problemas pretendiendo que sean irresolubles, porque la sanidad y la Seguridad Social sólo son graves problemas para quienes quieren concebirlos con expresión parcial y concreta de opciones políticas y no como expresión convivencial de la acción solidaria del pueblo español”, señaló el ministro de Sanidad a través del discurso.

Los dos subsecretarios salientes, señor Anguera y doctor Palacios, pronunciaron sendos discursos de despedida, en los que han señalado su empeño en reformar, profesionalizar y dar transparencia y mayor participación a la sanidad y Seguridad Social.

Por su parte, el nuevo secretario de Estado de la Seguridad Social destacó la importancia de la creación de esta Secretaría de Estado para hacer frente, señaló, a la compleja problemática de la Seguridad Social. Por ello, siguió diciendo el señor Gamir, simultáneamente a un Decreto-Ley que entra en problemas de fondo y que inicia la reforma, se modifica también la estructura del propio Ministerio y se marca la intención de dar autonomía y de ir separando progresivamente la Seguridad Social de la sanidad.

“Cuando un pueblo acomete la reforma de su sistema de convivencia, actúa forzosamente en la dirección que le marca la demanda social más acuciente. Por ello, en medio del proceso de transformación política, el pueblo español quiere perfeccionar todo lo que atañe a la protección de su salud y la promoción del bienestar de los más débiles. Este es un acto de respuesta a esas solicitudes.

“Es infantilismo irresponsable pensar y calificar de crisis el proceso de reforma de la Seguridad Social. Es un empeño morboso airear sus problemas pretendiendo que sean irresolubles. Porque, dicho sea con toda seriedad, la sanidad y la Seguridad Social sólo son graves problemas para quienes quieren concebirlos como expresión parcial y concreta de opciones políticas, y no como expresión convivencial de la acción solidaria del pueblo español.

“Este es un acto de respuesta a algunas actitudes que tratan de entristecer al pueblo español. Respuesta para quienes quieren impedir que avancemos en el orden de la reforma al objeto de tacharnos de inoperantes. Respuesta para quienes no teniendo la responsabilidad de Gobierno pretenden, al mismo tiempo, el juego de la oposición y de la elaboración de la norma. Respuesta para quienes hablan de despilfarro y se oponen a la austeridad. Respuesta para quienes dicen querer democracia y se oponen a la participación no autogestionaria. Etcétera.

“Pero éste también es un acto de riesgo y responsabilidad. A partir de

ahora, una nueva concepción, unos hombres distintos, van a ser los incentivos del actuar del Departamento. Como en tantas cosas de la típica esencia de nuestros comportamientos, aquí hay, sin embargo, una paradoja. Porque esa reforma que hoy da un gran paso adelante es, en buena parte, fruto del saber y del actuar de los hombres que hoy nos dejan. Durante unos meses de intenso trabajo, ellos han elaborado las pautas de comportamiento de lo que debería ser la remozada manera de entender una sanidad eficaz y una Seguridad Social más racional. Tanto Victorino Anguera como José Palacios han sido dos titanes en la entrega, la ilusión y la competencia. Han cuidado lo más delicado de una institución: sus raíces; y las han adobado también con lo mejor de sus capacidades. Yo sería injusto si no dijera públicamente que sus méritos son relevantes y que el servicio que han prestado ha sido trascendente para este país.

“Hemos hablado de riesgo, y quiero puntualizar que nos hemos empeñado en algo difícil. Y hemos hablado de responsabilidad, y quiero dejar bien claro que nos jugamos, con el acierto o el fracaso, valores importantes de nuestro futuro. Una reforma en profundidad nunca es un acto jurídico en solitario; ni siquiera una serie de disposiciones enlazadas en el tiempo. Una reforma es, más bien, una actitud y unos comportamientos en que se combinan el afán de mejora y el pulso de lo tradicional, en que nada se destruye sin su previa sustitución, en que todo se re-

moza con materiales contrastados. Una reforma es, en definitiva, un comportamiento noble para hacer protagonistas a los demás de su propia intención de mejora.

“Quisiera hacer un llamamiento, humilde y solidario, de ayuda. A las fuerzas políticas y sociales, conscientes como son de que éstos son ámbitos delicados que requieren la tarea de todos y el cuidado de los más capaces; a las clases profesionales, que son a través de quienes pueden mostrarse la sensibilidad y humanidad de los comportamientos colectivos; a los funcionarios, a quienes una vez más hemos de garantizar su estabilidad, sus derechos y también su participación en este proceso; a los medios de comunicación, para que objetiven y ponderen al máximo la información; y fundamentalmente, al pueblo español, que es consciente de las dificultades de la transición, pero es firme en la esperanza de un futuro mejor.

“A vosotros que llegáis, Luis Gamir y Javier Viñes, os ofrecemos apoyo y entrega. Esta casa está llena de hombres capaces y responsables. Vuestros perfiles profesionales encajan perfectamente con las tareas a desarrollar. Bien sabéis que no tenéis más aval que vuestra trayectoria. Desde ahora, vuestro compromiso es el pueblo que requiere vuestro servicio. Como en buen matrimonio, y dentro de mis responsabilidades, estaré con vosotros en lo bueno y en lo malo. En todo caso, vuestra labor, lo sabéis bien, no será fácil, pero yo estoy seguro que esta nave de la sa-



lud y la Seguridad Social llegará a buen puerto. A pesar de las tormentas.

“Gracias a todos”.

INTERVENCION DE DON LUIS GAMIR

“Desearía empezar por destacar la importancia de la decisión política de crear una Secretaría de Estado para hacer frente a la compleja problemática de la Seguridad Social. La política tiene un lenguaje especial: es el lenguaje de los símbolos. Se pretende realizar



Don Enrique Sánchez de León, ministro de Sanidad y Seguridad Social, durante el acto de toma de posesión de los señores Viñes y Gamir. (Fotos: EUROPA.)

una reforma en profundidad de la Seguridad Social española. Por ello, simultáneamente a un Decreto-Ley que entra en problemas de fondo y que inicia la reforma, se modifica también la estructura del propio Ministerio y se marca la intención de dar autonomía y de ir separando progresivamente la Seguridad Social de la sanidad.

"Se utiliza la figura de la Secretaría de Estado, que aparece en nuestra Administración Pública después de las elecciones del 15 de junio de 1977.

Aún no ha quedado del todo clara esta figura, aunque su concepción jurídica sea la de Ministerios 'junior': sus funciones son una parte de las de los Ministerios 'senior'. Quiero dejar claro, con toda franqueza, que voy a procurar desarrollar y potenciar todas las posibilidades que tiene en la legislación la Secretaría de Estado.

"Con la misma sinceridad, no oculto la dificultad y la conflictividad de la tarea que hay que abordar. Sé que ha sido calificada de 'auténtico hueso'. Es

cierto, pero el esqueleto de un cuerpo está compuesto de sus huesos, y en el esqueleto de la sociedad española una de sus partes básicas es la Seguridad Social.

"En doce años de trabajo en la Administración, empezando por jefe de Negociado en el Ministerio de Comercio y pasando por diversos puestos en distintos Ministerios y entidades, nunca me he enfrentado con una labor tan difícil y al mismo tiempo tan atractiva.

"Entre todos tendremos que buscar

la máxima claridad y transparencia del gasto. Fernández Ordóñez hablaba de un 'presupuesto de cristal' relacionado con el gasto público, en el sentido de que se pudieran ver perfectamente todas sus interioridades. El mismo principio hay que aplicarlo con todo rigor a la Seguridad Social.

"La sociedad nos está pidiendo que busquemos la máxima eficacia en la gestión. Entre todos tenemos que conseguirla. Se trata del dinero de los es-

(Pasa a la página siguiente)

TOMA DE POSESION EN EL MINISTERIO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

(Viene de la página anterior)

pañoles y nuestra obligación es administrarlo con la mejor relación coste-eficacia posible, como decimos en la jerga de los economistas.

"Hay que encajar las cuentas de la Seguridad Social en el marco macroeconómico general, 1,6 billones de pesetas es un factor demasiado importante para que sea una pieza residual, como alguna vez ha ocurrido.

"La misma transparencia interna defendida para la Seguridad Social exige la máxima comunicación externa. En el Parlamento y ante los medios de comunicación social se transmitirá la información que se tenga con la mayor sinceridad y honestidad.

"Cambiemos de tema. Desearía felicitar a mis amigos el doctor Palacios y Victorino Anguera por haber sido capaces de emprender la reforma de la Seguridad Social. Su labor ha sido importante y positiva. Quisiera también expresar mi deseo de colaborar con todos los que hoy trabajan en el Ministerio, en las entidades gestoras y en los organismos autónomos, empezando por el ministro, cuya confianza agra-

dezco —y ésta no es la frase tópica de siempre—.

"Una última nota: he repetido muchas veces que, en mi opinión, no sólo hemos heredado una sociedad autoritaria que había que convertir en una sociedad democrática, sino simultáneamente una sociedad injusta y desigual que necesitábamos transformar en otra mucho más justa e igualitaria. Para este objetivo, la Seguridad Social es un instrumento de un potencial excepcional.

"Está en nuestras manos obtener la máxima eficacia de este instrumento: sé que entre todos lo conseguiremos".

PALABRAS DE DON JAVIER VIÑES

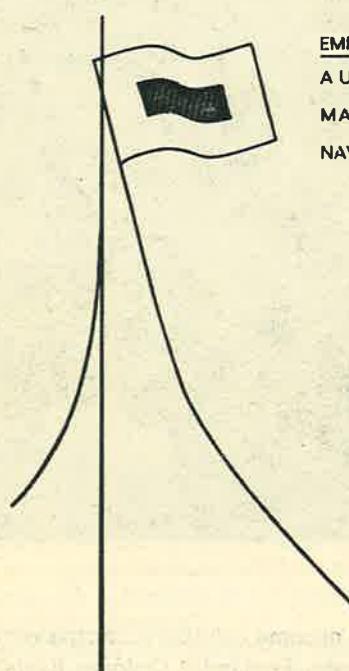
"Permitidme que las primeras palabras de agradecimiento se las dirija a Victorino Anguera y José Palacios. He trabajado con ellos durante varios meses y sentido el peso de sus decisiones y de su autoridad. Y he aprendido muchas cosas de ellos, fundamentalmente el tono, el temple, el esfuerzo permanente y continuo en construir la sanidad. Y he aprendido a encajar y a no

tener desaliento cuando surgen las críticas, por duras que sean. Importa tener el norte, importa tener el objetivo. Y ese objetivo ellos lo tenían y han estado trabajando y modelando. Y en este momento somos herederos de ese esfuerzo que a lo largo de estos meses, de un año, han venido construyendo para la sanidad de este país. Mi agradecimiento, de verdad, como profesional sanitario y mi agradecimiento personal.

"Naturalmente, no puedo dejar de agradecer al señor ministro la oportunidad de estar en este momento aquí. Pero le agradezco no por la carga, sino porque me permite ser actor —en estos momentos— en este país en esta situación apasionante de la concesión de una salud pública para todos y una asistencia conforme, y esto es algo que me tiene que llenar de orgullo, de meditación y que desde luego lo emprendo con una formidable ilusión y entusiasmo, y no puede ser de otra manera, porque probablemente la identificación que sentimos el equipo ministerial, identificación que yo siento personalmente con el señor ministro, identificación que yo siento por su filosofía, con su política sanitaria, con la seguridad de que estamos consiguiendo los objetivos justos, y los objetivos realizables, y los objetivos que este país necesita, esta gratificación a mí me llena de alegría y de relax muchas veces cuando oigo al señor ministro hablar de nuevos modelos sanitarios, de modelos sanitarios en la base de asistencia familiar; lo alabo cuando le oigo hablar de asistencia primaria de la salud, cuando le oigo hablar de una asistencia hospitalaria racionalizada dentro de un contexto de una armónica asistencia y atención sanitaria de la salud; cuando le oigo hablar de responsabilidad en la forma, en los propios problemas de la salud, la recta de sanidad que lógicamente debemos conseguir, es instrumentar todos de manera participada, comparticipada realmente la salud de la población. Yo no puedo más que sentirme identificado con estos principios y estos criterios total y absolutamente; por duro que sea el esfuerzo, por muchos giros que tengamos que ir dejando en el camino, realmente vale la pena este servicio a este país, a esta salud nueva y a este señor ministro. Por otro lado, tenemos que ser conscientes de que todo esto no es realizable, no lo podemos obtener, no lo podemos conseguir sin una participación conjunta codo a codo de todos los que somos instrumento de construir la salud de la población, y me refiero de una manera muy directa a todos los profesionales sanitarios, a todos los trabajadores de

la salud, que codo a codo —Administración, organizaciones profesionales, organizaciones médico-sanitarias, organizaciones sindicales—, todos conjuntamente por la administración sanitaria somos los que hemos de ir construyendo; somos conscientes de ello, y por tanto vamos como ha hecho siempre este Ministerio independientemente de imágenes, en algunos momentos puramente anecdóticas, que pueden aparecer y pueden ser explotadas. Vamos las Corporaciones, y las organizaciones de funcionarios y trabajadores, las entidades locales de la salud a dejar patente y construir un esquema racional de la salud. También desearía destacar que la reforma está ya, que la reforma se inicia gracias al esfuerzo durante este largo año de todo el equipo ministerial. Es verdad que tenemos mucho que hacer y mucho que trabajar, pero lo que sí está claro es que tenemos ya el pentagrama, tenemos la inspiración del ministro y tenemos la base. Ahora tenemos que escribirla, y naturalmente ese esfuerzo hemos de continuar haciéndolo en la seguridad de que, en cualquier momento que podamos desatinar, el ministro va a decirnos cuál es el camino a seguir. Y con estos planteamientos de la filosofía sanitaria y la política sanitaria, con el esfuerzo de los trabajadores de la salud y de manera muy especial de los administradores sanitarios, de los administradores públicos al servicio de la función pública de la sanidad, estamos convencidos que hemos llegado a ello porque todo este conjunto lo necesitamos como apoyo con calor y con la crítica justa, pero naturalmente con el empujón que todos necesitamos de abajo arriba para continuar construyendo la salud. Este apoyo, este calor similar, me gustaría sentirlos en estos momentos como siento a todos mis queridos amigos navarros que habéis venido. Os agradezco profundamente a vosotros y a la Diputación Foral de Navarra, que está presente; a la Universidad, al Colegio de Médicos, a mis compañeros colaboradores del Instituto Provincial de Sanidad que día a día hemos ido trabajando, discurriendo y alejando en el camino de la sanidad de Navarra y que en estos momentos hemos de trascender también el problema de la salud pública a todo el país. Yo creo que en esto, señor ministro, quiero que sepas que tienes mi incondicional adicción por identificación y un convencimiento de que vamos construyendo y que hemos de ir construyendo en el camino que estamos, con estos apoyos, profundamente convencidos de que loaremos la reforma sanitaria para el país".

MARITIMA DEL NORTE S. A.



EMPRESAS ASOCIADAS

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

Miñ, 4 MADRID-2

Teléfono: 262 93 00 (seis líneas)

Telex: 27718 y 27295

Telegremas: 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.

FLOTA GERENCIADA

DENE	AMONIACO/G.L.P.	4.500	M3.
LAIA	G.L.P.	40.000	M3.
SANT JORDI	ETILENO/G.L.N.	5.000	M3.
AMAPOLA	B. DE APOYO	5.000	BHP.
AMATISTA	B. DE APOYO	5.000	BHP.

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

TRANSPORTES ESPECIALES DE GASES
LICUADOS

SERVICIOS DE ASISTENCIA Y
SUMINISTROS A PLATAFORMAS
DE PERFORACION.



Los pescadores liberados, a su llegada, en avión especial, al aeropuerto de Barajas, son recibidos por el secretario general del Instituto Social de la Marina. (Reportaje gráfico: BOTAN.)

LOS PESCADORES DEL "LAS PALOMAS", LIBERADOS

MADRID (Redacción).—Seis meses de angustia se tradujeron, el pasado día 15 de octubre, en incontenible emoción y alegría para las esposas y familiares de los ocho pescadores del "Las Palomas", cuando éstos llegaron al aeropuerto de Barajas desde Argel, al ser liberados por el Frente Polisario.

Realizaron el viaje a bordo de un "Mystère" de la Fuerza Armada española, acompañados del secretario de Relaciones Internacionales de Unión de Centro Democrático, don Javier Rupérez, que fue quien llevó a cabo las negociaciones acordadas por su partido con el Frente Polisario, para la liberación de estos pescadores.

POR FIN

Según se acercaba la hora de llegada, la emoción de las esposas y algunos familiares que las acompañaban se hacia más incontenible; como en el cumplimiento de una condena de seis meses y un día, los

● **En Barajas les esperaban sus esposas, expresamente traídas desde Las Palmas por el Instituto Social de la Marina.**

seis meses ya habían transcurrido, pero el día estaba por concluir, y era precisamente el día de la libertad.

Y por fin, a las ocho y treinta de la mañana, el deseo se convirtió en una realidad y las lágrimas se hicieron protagonistas en la sala de autoridades del aeropuerto, en el encuentro de los pescadores liberados con sus seres queridos.

En la escalerilla del avión, los liberados fueron recibidos por el secretario general del Instituto Social

de la Marina, don Juan de Dios Cortés Gallego, y el vicesecretario de Promoción y Asistencia del organismo, don José Bruno Otero Deus. También se encontraba presente, para la atención de los pescadores liberados y sus familias, el siguiente personal del Instituto Social de la Marina: jefe del Gabinete de Asistencia a Bordo y en el Extranjero, don Juan Ángel Bartolomé; asistentes sociales, señoritas Berriacci, de la central del organismo en Madrid, y Blanco, de la delega-

ción de Las Palmas, y el ATS don Julio Bodas.

En este encuentro, los pescadores agradecieron al Instituto Social de la Marina la asistencia especial (social y económica) que han recibido sus familiares durante la larga ausencia, así como las gestiones llevadas a cabo para su liberación, y haber hecho posible —organizándolo y sufragándolo económicamente— el que sus esposas y familiares hubiesen venido desde Las Palmas para recibirlos en el mismo momento en que tocaban tierra española.

MIEDO EN TRES OCASIONES

Ante los numerosos periodistas que esperaban su llegada, los pescadores —que mostraron buen aspecto físico, barba, largas cabelleras y vestían las típicas tarrazas saharauis— recordaron algunas de sus impresiones sobre su largo secuestro.

Don José María Abrante, patrón del barco apresado, declaró que ha-



Hubo mucha emoción en el reencuentro con la familia.

LIBERACION DE LOS PESCADORES DEL "LAS PALOMAS"

bía pasado miedo en tres ocasiones distintas: al ser capturados, cuando el barco se hallaba a dos millas de la costa; al llegar a la playa, a la que fueron conducidos en una lancha rápida, y, cuando tras un interrogatorio, fue separado de sus compañeros y llevado hasta detrás de unos matojos, donde le dijeron que iba a ser fusilado; pero su guardián, sin embargo, sólo disparó un tiro al aire para que sus compañeros creyeran que le habían fusilado.

Respecto al trato recibido, los liberados manifestaron que había sido bueno: "Lo que ellos quieren es que se respeten aquellas aguas para que la riqueza que sale de ellas sirva para que sus hijos no se mueran de hambre. Venimos contentos —dijeron— porque aquí tenemos nuestras familias, pero, no obstante, allí dejamos otra gran familia de amigos".

SIN MOTIVOS OCULTOS

Por su parte, el señor Rupérez dijo que las negociaciones para conseguir la liberación de los pescado-

res no tenían el motivo oculto, la segunda intención de ser una argucia electoralista de UCD y precisó: "Si conseguir la liberación de ocho compatriotas entra dentro de ese terreno, entonces sí lo será, pero eso no se lo puede creer nadie. Además, no tendría sentido al no haber elecciones previstas a corto plazo".

EL NOVENO TRIPULANTE

En realidad, la liberación de la tripulación del "Las Palomas" ha afectado a nueve pescadores, no habiendo regresado a España uno de ellos por el hecho de ser de nacionalidad mauritana y habiendo decidido él mismo ser liberado en Villa Cisneros.

HACIA EL HOGAR

A las diez y media de ese inolvidable, para ellos, 15 de octubre, salían de Madrid para Las Palmas, acompañados por sus esposas, familiares y la asistente social del ISM señorita María Luisa Blanco, los ocho pescadores en busca del hogar del que fueron tan drástica-

mente alejados durante seis meses. La aventura había finalizado felizmente —por fortuna— para Antonio Cabrera, José Antonio y José María Abrante, Miguel Valdivia, José Mora, Juan Santana, Sebastián Alamo y Antonio Díaz.

LLEGADA A LAS PALMAS

"Traemos un mensaje del Frente Polisario para todos los pescadores canarios. Que para que no ocurran más secuestros, que no vayan a pescar a las aguas del Sahara, porque son de ellos", dijo a su llegada al aeropuerto de Las Palmas el patrón del pesquero "Las Palomas", José María Abrante Hernández.

Grandes aplausos del público congregado que esperaba la llegada de otros vuelos y una intensa emoción de los familiares fueron las notas más características de la llegada de los pescadores canarios. De su conversación con los numerosos periodistas que esperaban la llegada de los pescadores destaquemos la emoción que sentían aquéllos al pisar tierra canaria: "Estábamos de-

seando el regreso. Aunque allí nos trataban bastante bien aquellas gentes". El día transcurría siempre igual: ellos hacían la comida con las provisiones que los saharauis les proporcionaban, y las demás horas, leían o oían la radio. "¿Oían las radios españolas?".

"Sí, Radio Nacional de España en Canarias y aquello que de vez en cuando decían de nosotros. Pero nosotros no se lo decíamos para evitar posibles problemas". Recuerdan el secuestro: dos lanchas con ocho hombres, a donde fueron obligados a subir: "A la tripulación, ni los tocaron —dice el patrón—, y a mí sólo al principio, para que obedeciera. Después, cinco días atravesando el desierto. Desde entonces, lo mismo: la esperanza de poder regresar".

Añaden que el 25 del mes pasado les dijeron —según anuncio oficial sabido en España— que serían liberados, pero que se fueron complicando las cosas. "El viernes último —después del Pilar—, a las dos de la mañana, nos despertaron y nos llevaron a un gran campamento. Nos dijeron que ya éramos libres y que podríamos pasear por él. Vimos to-



Liberación en Tinduf. También la prensa les espera.

do, incluso un gran hospital con 600 camas".

Después, el sábado, la liberación en Tinduf, con discursos y entrega al representante de UCD. En la madrugada del domingo, a las dos, embarcamos en un avión y, tras cuatro horas de vuelo, llegamos a Argel a las cuatro. De allí a Madrid. Y tras unas horas en Madrid, el viaje a Las Palmas. Estamos cansados, compréndalo". "¿Volverán a pescar?". Todos coinciden: "No iremos hasta no tener otro banco de pesca libre porque aquellas aguas son de los saharauis". En Las Palmas, los recibió también el delegado del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancor González, quien dispuso todo lo preciso para una atención máxima.

HISTORIA DEL SECUESTRO

El 20 de abril de 1978, coincidiendo con una visita del presidente del Gobierno, Adolfo Suárez, al archipiélago canario, desapareció la tripulación del pesquero "Las Palomas", cuando se encontraba fondeando en las proximidades de la costa africana.

El 21 de abril, a las once de la mañana, el pesquero "Ascensión del Señor" advirtió que el "Las Palomas" se encontraba a la deriva y sin personal a bordo, a 45 millas al Norte de Dakhla (antigua Villa Cisneros). El pescado se hallaba en cubierta, fresco aún; los camarotes estaban revueltos, aunque no se apreciaban señales de violencia, y sobre cubierta podían verse algunas prendas saharauis. El pesquero asaltado llegó el día 24 al Puerto de La Luz, remolcado por el "Ascensión del Señor".

El Gobierno español solicitó a los Gobiernos de Marruecos y Mauritania su ayuda para localizar a los pescadores desaparecidos; ambos países correspondieron efectivamente a la solicitud española, prometiendo asimismo efectuar una operación de rastreo por el desierto, labor que llevaron a cabo aviones y helicópteros marroquíes, aunque sin resultado.

El 28 de abril, los familiares de los nueve tripulantes desaparecidos, ante la falta de noticias, se encierran en el Instituto Social de la Marina de Las Palmas; pretenden con ello conseguir una completa infor-

mación de todas las gestiones que se fueran realizando. Al día siguiente hacen público un comunicado en el que piden al Gobierno la adopción de medidas urgentes no sólo para ellos, sino también "para la seguridad en el trabajo de la pesca en la costa de África".

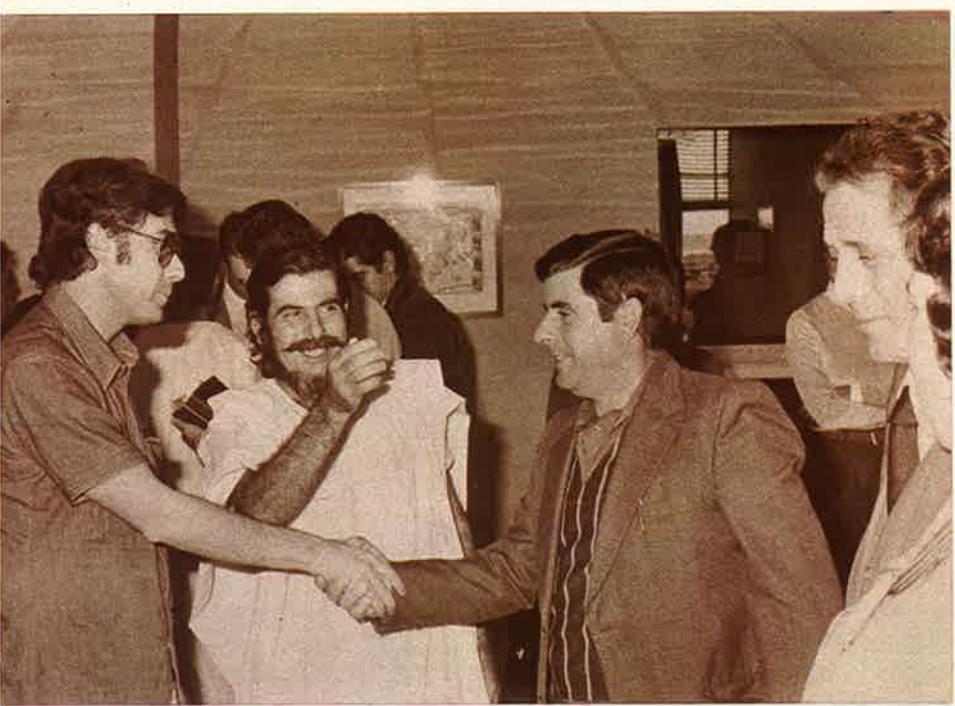
Junto a la tesis mauritana de que el secuestro de los tripulantes del "Las Palomas" es obra del MPAIAC y que los habría capturado con la pretensión de canjearlos por los militantes de este grupo detenidos últimamente en Canarias, se rumorea cada vez con más fuerza de que es un intento del Frente Polisario para presionar sobre el Gobierno español para que reconozca a la República Árabe Democrática Saharaui. Se recuerda asimismo el secuestro de los pescadores del "Río Saa", realizado por los polisarios el 14 de noviembre de 1977 en condiciones muy semejantes a las actuales.

El 21 de mayo, un mes después del secuestro, Mohamed Lamin, primer ministro de la República Árabe Saharaui, en una declaración hecha a la prensa en un campamento polisario en Tinduf, comunica

que los nueve tripulantes del "Las Palomas" están en poder del Frente Polisario, informando asimismo que gozaban de buena salud y que serían juzgados bajo la acusación de "autores de robo y bandidaje", al haber sido capturados violando las aguas territoriales del Sahara Occidental. El día 23, un representante del Frente Polisario en Argel ratificó las declaraciones hechas por Mohamed Lamin.

El Gobierno español realizó desde el día del secuestro intensas gestiones para liberar a los pescadores canarios; gestiones realizadas no sólo ante los Gobiernos de Argelia, Marruecos y Mauritania, sino también ante una serie de organismos Internacionales, como la Cruz Roja, las Naciones Unidas y el Alto Comisariado de las Naciones Unidas para Refugiados.

El 18 de julio, coincidiendo con la Conferencia de la OUA, los pescadores fueron presentados a la prensa internacional en un campamento saharauí, situado cerca de Tinduf; en sus declaraciones reconocieron haber sido sorprendidos en aguas saharauis y subrayaron el buen trato de que eran objeto. ■



LIBERACION DE LOS PESCADORES DEL "LAS PALOMAS"

Ya en Barajas, a donde llegaron a bordo de un "Mystère" de las Fuerzas Armadas españolas, los pescadores relataron la síntesis de las peripecias de su cautiverio. Con ellos, las familias, los funcionarios que habían acudido a recibirlas y don Javier Rupérez, secretario de Relaciones Internacionales de UCD, quien les acompañó en el viaje y había llevado a cabo las negociaciones con el Frente Polisario para obtener la liberación.



La ambición por las riquezas de los fondos marinos, principal interés

DESARROLLO DIFÍCIL DE LA CONFERENCIA DEL MAR

NUEVA YORK.—En marcha la octava sesión de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, el intento de crear un nuevo Derecho Internacional que evite disputas sobre los dos tercios del planeta cubiertos por las aguas, parece irremediablemente destinado al fracaso en el futuro inmediato.

RETÓRICA

El principio maltés de que los recursos del mar abierto deben ser considerados "patrimonio común de la Humanidad", que inspiró la Comisión Permanente sobre los fondos marinos en 1970, preludio de esta Conferencia, que tanto dinero y esfuerzo humano ha costado, ha sido desvirtuado por la retórica del absurdo que caracteriza esta Conferencia.

Hasta el momento, la fuerza sigue siendo indiscutible del derecho, pese a todos los intentos diplomáticos para que por una vez predominara la razón lógica.

Las primeras víctimas de este descarrilamiento de los ideales han sido los pescadores, que, a través de la Historia, han contribuido tanto a la alimentación humana, y que por cuestiones que les son completamente ajenas y casi incomprensibles se ven privados de medio de vida y zonas de pesca.

Como es natural, las restricciones que han reducido las posibilidades de pesca han resultado en escasez y carestía del precioso alimento, incluso en países con grandes extensiones de costas como los Estados Unidos, y hasta el Perú, uno de los tres primeros en ampliar la jurisdicción a 200 millas, ha visto arruinarse su industria de harina de pescado.

ABURDOS

A quién beneficia la absurda consecuencia de extender por los mares las fronteras nacionales terrestres para que los peces se mueran de viejos mientras los pescadores se mueren de hambre, preocupa menos a los expertos legales que cómo se van a repartir más de centenar y medio de países la "herencia común" de riquezas minerales que yacen en los fondos oceanicos.

Pero de la casualidad que apenas la media docena de países ricos y altamente industrializados tienen los medios y pueden desarrollar en los próximos años la tecnología necesaria para recoger en las profundidades los nódulos cargados de níquel, cobre, manganeso y cobalto a través de empresas estatales o de compañías multinacionales que no se dedican precisamente a labores de beneficencia para subdesarrollados. ■

PARA FINALES DE DICIEMBRE CADUCAN LAS LICENCIAS PESQUERAS DEL MERCADO COMUN

MADRID (Redacción).—En espera de poder negociar, a finales de noviembre o primera semana de diciembre, las licencias que la CEE otorgará a España para el año 1979, la situación actual y el número de las que todavía estarán en vigor hasta el 31 de diciembre próximo es como sigue:

Palangre: Diez licencias para 17 embarcaciones. Se han distribuido entre las cinco provincias marítimas del Norte: Lugo, Santander, Vizcaya, Guipúzcoa y Asturias. Ha habido que transformar las embarcaciones, que se dedicaban a la "volantía", para este menester.

Pincho: Sesenta licencias para 50 embarcaciones. Simultáneamente se pueden dedicar a la merluza, aunque únicamente en la zona 8-B (por fuera del meridiano 1º 8'), lo que supone la pérdida del 90 por 100 de los caladeros, al estar fuera de las 12 millas. Estas licencias son para las embarcaciones de Fuenterrabía.

CUADRO DIRECTIVO DEL I. S. M.

Con los nombramientos efectuados en el Instituto Social de la Marina, el cuadro directivo del organismo queda configurado de la siguiente forma:

Presidente: don Julio Cienfuegos Linares.

Secretario general: don Juan de Dios Cortés Gallego.

Vicesecretario general: don Jaime Altozano Moraleda.

Vicesecretario técnico: don Pedro Jiménez Poyato.

Vicesecretario de Promoción y Asistencia: don Bruno Otero Deus.

Director de la Mutua de Riesgo Marítimo: don Santiago González Pardo.

RESTANTES CARGOS

EN DEPENDENCIA DE LA SECRETARIA GENERAL

De la Secretaría General dependen las dos vicesecretarías, y además:

Servicio de Intervención: don Jesús Aguirre.

Servicio de Estudios y Documentación: don Jaime Roset Esteve.

Gabinete de Información: don Joaquín Vidal Vizcarro.

EN DEPENDENCIA DE LA VICESECRETARIA GENERAL

Servicio Jurídico: don José María Ruiz de Velasco.

Servicio Económico: don Ignacio González y López de Torre.

Servicio de Delegaciones e Inspección: don José María García Casillas.

Servicio Administrativo y de Personal: don Joaquín Fernández Cuervo.

Gabinete de Informática: don Juan Rouyet Civantos.

EN DEPENDENCIA DE LA VICESECRETARIA TÉCNICA

Servicios Generales de la Seguridad Social: don Antonio Puente Rodríguez.

Servicio de Prestaciones Económicas: don Gastón Izquierdo Pascal.

Servicio de Prestaciones Sanitarias: don Jaime Pérez L. Santamaría.

EN DEPENDENCIA DE LA VICESECRETARIA DE ASISTENCIA Y PROMOCIÓN

Servicio de Fomento Social: don Gregorio Ramos Charro.

Servicio de Empleo y Relaciones con Asociaciones y Entidades del Sector: don José Manuel Alvarez González.

Gabinete de Asistencia a Bordo y en el Extranjero: don Juan Angel Bartolomé Martín. ■

VEINTE LANCHAS DE VIGILANCIA PARA EL SERVICIO COSTERO ESPAÑOL

BARCELONA.—Un total de veinte lanchas de vigilancia para el servicio costero español van a ser entregadas a la Marina de guerra española antes de final del próximo año, al ritmo de una embarcación cada tres semanas.

Dichas lanchas se construyen en la factoría de Astilleros Reunidos, S. A., Arenys de Mar, que se adjudicó el concurso a nivel nacional, y la primera de las mismas acaba de ser entregada a una comisión conjunta de la Armada y de la Subsecretaría de la Marina Mercante, con carácter provisional. La segunda lancha, cuya entrega se hará en breve, también fue botada a la mar.

Las características técnicas de estas embarcaciones, que corresponden a la designación "LVC", son las siguientes:

- Desplazamiento a plena carga: 20,8 Tm.
- Eslora total: 15,75 metros.
- Manga: 4,19 metros.
- Puntal: 2,21 metros.
- Calado medio: 0,90 metros.
- Dos motores propulsores de construcción nacional (Diesel).
- Potencia total: 700 HP. (dos hélices tripalias).
- Velocidad máxima en prueba: Superior a 22,5 nudos.
- Velocidad de crucero: 18 nudos.
- Autonomía: 406 millas a velocidad de crucero.
- Armamento: Una ametralladora de 12,7 milímetros.
- Dotación: Dos suboficiales, cuatro cabos y marineros.
- Radar de navegación.
- Sonda gráfica.
- Radiogoniómetro.
- Tres radioteléfonos (BLU, VHF, 27 mc).
- Una balsa de reconocimiento con motor de 18 HP. y una balsa de salvamento.
- Casco de poliéster reforzado con fibra de vidrio.

La "LVC-1", ya entregada, como sus gemelas, serán dotadas y armadas por la Marina de Guerra, y permanecerán un año en período de garantía, tras el cual se procederá a la entrega definitiva. La serie, que concluirá su construcción en el curso del próximo año, tendrá un presupuesto total de cuatrocientos cuarenta millones de pesetas. ■

Nota oficial de la Armada

"NO ES POSIBLE LA PROTECCIÓN INDIVIDUAL FUERA DE LAS AGUAS JURISDICCIONALES ESPAÑOLAS"

MADRID.—A pesar del apoyo que la Armada presta a los pesqueros españoles, nunca podrá ser de una manera individual, especialmente cuando faenan dentro de las aguas jurisdiccionales de otros países, según se desprende de una nota facilitada a Efe por la Oficina de Prensa del Cuartel General de la Armada.

En la citada nota se dice: "El día 9 de septiembre han sido ametrallados, desde tierra, por elementos sin identificar, los langosteros de Arrecife 'María Luisa', 'Alada', 'Mar Caribe' y el 'Batán', cuando estaban fondeados al Sur del cabo Barbas, a 1.500 metros de la costa mauritana.

"Resultaron con heridas leves el patrón del 'María Luisa', Isidro Fernández Santana, y dos marineros senegaleses de la misma embarcación.

"Los tres heridos fueron recogidos por la corbeta de la Armada española 'Nautilus', que les asistió facultativamente y condujo a Las Palmas para su hospitalización.

"Una vez más, la Armada ha apoyado a los pesqueros españoles, y si tal apoyo no puede nunca revestir las características de una protección armada individual por las condiciones en que faenan los citados pesqueros dentro de las aguas jurisdiccionales de otros países, es obvio que sin acuerdos previos sobre la materia no se realicen operaciones de prevención y de réplica a agresiones como la actual, que fue efectuada por bandas incontroladas". (Más información en "Crónicas nacionales"). ■

NEGOCIACIONES PARA CONSEGUIR NUEVOS CALADEROS EN ESTADOS UNIDOS

MADRID.—Los pesqueros españoles podrían empezar a faenar en caladeros del Pacífico norteamericano y de Alaska en los próximos años, si tienen éxito las peticiones en este sentido hechas por las autoridades españolas.

"El hecho tropieza con que no existen antecedentes históricos, pero hemos conseguido un programa conjunto científico-industrial de pesca con los Estados Unidos y en él participarán tres buques españoles", declaró el subsecretario de Pesca, Víctor Moro.

El señor Moro, acompañado de una delegación, terminó dos días de conversaciones con las autoridades de pesca en los Estados Unidos y partió después con destino a México, donde tratará del tema con funcionarios de dicho país. ■

La Audiencia Territorial de Pau confirmó la sentencia absolutoria del Tribunal de Bayona, a la demanda del Sindicato de Marineros de San Juan de Luz, contra el patrón de pesca español don Armando Alcain, por presunta infracción de pesca.

El fallo de la Audiencia Territorial de Pau tiene párrafos sustantivos que interesan a nuestros lectores, y reconoce los derechos que asisten a los pescadores españoles a faenar en la zona de 6 a 12 millas, desde el Bidasoa hasta Belle Isle, así como los más generales que se derivan del acuerdo sobre pesca firmado por España y Francia el 20 de marzo de 1967.

Asimismo señala que las restricciones que los franceses imponen viola el mencionado acuerdo, así como el espíritu del Tratado de Londres. De la misma forma que ya hicimos con la sentencia de Poitiers, favorable a veintiún pesqueros españoles, que habían sido denunciados por faenar en aguas francesas, recogemos la traducción literal íntegra del fallo de Pau, sin omitir las diligencias que figuran en el documento original.

La audiencia de Pau ratifica la sentencia absolutoria a un patrón de pesca español

LA DISCRIMINACION CONTRA LOS BARCOS ESPAÑOLES ES CONTRARIA AL TRATADO DE LONDRES

Audiencia pública del Tribunal Apelación de Pau, celebrada en la Sala de Apelaciones de Medidas Correccionales el 27-VI-78.

Estuvieron presentes en las audiencias públicas de 23-V-78 y 27-VI-78, los señores Darrigrand, presidente; Huguet y Darles, consejeros. En presencia del señor Pasturaud, sustituto general. Asistidos del señor Larrayadieu, secretario-escribano.

Entre: El ministerio público como apelante de una parte.

- El señor administrador de los Asuntos Marítimos de Bayona, por el ministerio público de una parte.
- El Sindicato de Marineros de San Juan de Luz, por parte civil y citada, representado por maese Dupouy, abogado del Colegio de Abogados de Bayona, y maese Piault, procurador del Tribunal.

Y: Armando Alcain, residente en Fuenterrabía (Guipúzcoa, España), calle Santiago, número 4, patrón de pesca, nacido el 26 de marzo de 1939 en Hendaya (64-Bayona) de nacionalidad francesa, hijo de Severo y de Claudia Amunárriz, sin antecedentes penales, demandado, compareciente, defendido por madame Goni, intérprete de Lengua española que ha prestado previamente juramento de ser fiel a la justicia bajo su honor y su conciencia, y de maese Tournaire, abogado del Colegio de Abogados de Bayona.

El Tribunal Correccional de Bayona, resolviendo en dicha causa, ha dictado en fecha de 1-XII-77 sentencia en los términos siguientes:

- Liberar al procesado de los cargos de la denuncia sin pena ni gastos.
- Desestimar a la parte civil y dejar los gastos a cuenta del Tesoro.

Habiendo interpuesto recurso a esta sentencia el ministerio público, a través del administrador de Asuntos Marítimos y la parte civil, todas las partes fueron emplazadas a requerimiento del señor procurador general:

A comparecer ante la audiencia pública el 23-V-78 a fin de resolver sobre estos recursos.

Llegado el día y después de haber sido la causa recurrida, el señor presidente ha concedido la palabra al señor consejero, quien ha hecho el informe público.

Oído el procesado, asistido de la intérprete, en su interrogatorio y explicaciones.

Oído a continuación el señor sustituto general, Pasturaud, en sus demandas; maese Dupouy, abogado que ha hablado por la parte civil; maese Tournaire, abogado que ha hablado en favor del demandado, y el demandado, quien ha dicho la última palabra.

Seguidamente, la Audiencia ha dejado la causa vista para sentencia a fin de pronunciar el fallo en la sesión pública de veintisiete de junio de mil novecientos setenta y ocho, una vez que el señor presidente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 462, párrafo 2 de la Ley de Enjuiciamiento Penal, hubiese avisado a las partes presentes o representantes del día en que sería pronunciada la sentencia.

En la vista de veintisiete de junio de mil novecientos setenta y ocho, la Audiencia, compuesta de los mismos magistrados que en la de veintitrés de mayo de mil novecientos setenta y ocho, ha fallado públicamente lo siguiente, tras haber deliberado conforme a la Ley en la Sala del Consejo.

El tres de noviembre de mil novecientos setenta y siete, el buque español "Agur", capitaneado por Armando Alcain, fue encontrado pescando merluza al cordel en aguas territoriales francesas a la altura de Bayona en la zona comprendida entre las 6 y 12 millas de la costa.

Armando Alcain, enviado al Tribunal Correccional de Bayona acusado de haber pescado sin poseer la licencia exigida por el Reglamento C. L. L. número 1260/22, de 30 de septiembre de 1977, artículo 3, relativo a la zona de ampliación de las aguas costeras de 200

millas, ha aceptado en la Audiencia contestar a las infracciones a los reglamentos de pesca costera.

Habiéndole puesto en libertad el Tribunal de Alta Instancia de Bayona por acogerse a un convenio de 20 de marzo de 1967 que le permitía pescar en este lugar, el señor procurador de la República del Tribunal de Alta Instancia de Bayona, el señor administrador jefe de los Asuntos Marítimos de Bayona y el Sindicato de Marineros de San Juan de Luz han elevado recurso.

Una vez que en primera instancia los recurrentes hubiesen manifestado que el acuerdo franco-español de 20 de marzo de 1967 había dejado de tener vigor, sosteniendo que este acuerdo invocado por los pescadores españoles no ha reconocido definitivamente el derecho sin reservas a pescar en la zona de 6 a 12 millas, sino que ha sido tomado en cumplimiento de la convención de Londres, que permite a un Estado ribereño reglamentar la pesca y hacer respetar esta reglamentación.

Que habiendo Francia delegado por su adhesión al Tratado de Roma su competencia a la Comunidad afirman que el reglamento del Consejo de la Comunidad, de 30 de septiembre de 1977, que ha querido controlar las actividades de los pescadores españoles, en interés de todos los pescadores europeos, mediante concesión de licencias, no constituye una prohibición, sino un medio de control particular que permite verificar, de acuerdo con la convención de Londres, si los pescadores españoles se exceden en sus esfuerzos sobre las reservas de peces o sobre lugares de pesca sustancialmente diferentes de aquellos que tuviesen costumbre de explotar.

Piden, pues, al Tribunal que declare a Armando Alcain, que no poseía la licencia exigida por el reglamento comunitario, culpable de las infracciones de que se le acusa, reclamando el Sindicato de Marineros de San Juan de Luz una indemnización de 1.500 francos por los perjuicios sufridos.

Armando Alcain solicita la confirmación del juicio de apelación, señalando que tiene el derecho de pescar en la zona comprendida entre las 6 y las 12 millas en virtud del tratado de 20 de marzo de 1967 y Decreto de 23 de febrero de 1968 aún vigente; que el reglamento comunitario fue redactado posteriormente y carece de toda sanción penal, que España no lo ha aceptado y no puede prevalecer sobre el Decreto de 1968.

Defiende asimismo que no consta de ninguna forma que él haya pescado crías de peces y pide ser declarado inocente.

En relación con cuanto antecede, el Tribunal,

Teniendo en cuenta que Armando Alcain no niega haber sido encontrado pescando en la zona comprendida entre las 6 y 12 millas frente a las costas francesas.

Teniendo en cuenta que conviene estudiar en primer lugar los diversos textos que reglamentan la pesca a la altura de las costas francesas.

Teniendo en cuenta que el Tratado de Londres firmado el 9 de marzo de 1964 entre diversos países, entre los que se encontraban Francia y España, establece en su artículo 3, que en la zona comprendida entre las 6 y 12 millas, el derecho de pesca no será ejercido más que por el Estado ribereño, así como por las demás partes contratantes cuyos barcos de pesca hayan practicado habitualmente la pesca en esta zona entre el 1 de enero de 1953 y el 31 de diciembre de 1962; que los barcos de pesca de las partes contratantes no deben excederse en su trabajo sobre las reservas de peces o sobre caladeros sustancialmente diferentes de aquellos en que tuviesen la costumbre de trabajar, teniendo el Estado ribereño el poder de reglamentar la pesca y de hacer respetar esta reglamentación.

Teniendo en cuenta que un Decreto de 26 de mayo de 1966 ha publicado y ratificado este tratado; que luego ha sido firmado entre Francia y España un acuerdo general de pesca mediante cambio de notas el 20 de marzo de 1967, según el cual "en la zona exterior de 6 a

12 millas a lo largo de las costas de España, los franceses gozarían de forma permanente del derecho de pescar en la costa atlántica desde la desembocadura del Bidassoa hasta la orilla Norte del río Miño todas las especies..."

Que en contrapartida: en la zona de 6 a 12 millas a lo largo de las costas francesas los españoles gozarían de forma permanente del derecho de pescar en la costa atlántica desde la desembocadura del Bidassoa hasta el paralelo de la punta Norte de Belle Isle todas las especies.

Teniendo en cuenta que el Decreto de 23 de enero de 1967 ha producido la aparición de un intercambio de notas y que el Decreto de 23 de febrero de 1968 repitiendo los términos de dicho intercambio de notas, constituyendo un convenio general sobre pesca entre Francia y España ha fijado las condiciones de pesca de los barcos españoles en la zona de reserva pesquera francesa.

Teniendo en cuenta que la Ley de 21 de diciembre de 1971 dispuso que las aguas territoriales francesas se extienden hasta un límite establecido de 12 millas marinas a partir de las líneas de base, lo cual no atenta contra el ejercicio de los derechos de pesca reconocidos a algunos barcos extranjeros en las condiciones previstas por los acuerdos internacionales.

Teniendo en cuenta que por la Ley de 16 de julio de 1976, Francia ha declarado que en lo sucesivo ejercerá en la zona económica, que podrá extenderse desde el límite de las aguas territoriales hasta las 188 millas marinas más allá de dicho límite, los derechos de soberanía en lo concerniente a la explotación y explotación de recursos naturales, biológicos o no; el artículo 3 ratifica lo dispuesto en el Decreto-Ley de 9 de enero de 1852 sobre el ejercicio de la pesca marítima y lo dispuesto en la Ley de 1 de marzo de 1888, que tenía por objeto prohibir la pesca a los extranjeros en las aguas territoriales.

Teniendo en cuenta que el Decreto de 11 de febrero de 1977 ha dado aplicación a esta Ley y ha previsto que por derogación de las disposiciones relativas a la prohibición de pescar a los buques extranjeros, podrían ser concedidas autorizaciones a algunos buques extranjeros en las condiciones previstas por el tratado que crea la Comunidad Europea.

Teniendo en cuenta que los reglamentos 353/77, de 24 de febrero de 1977; 1416/77, de 28 de junio de 1977; 2160/77, de 30 de septiembre de 1977 han establecido ciertas medidas provisionales de conservación y relativas a las reservas pesqueras aplicables a los buques arbolando bandera de España, en espera del resultado de negociaciones con este país.

Teniendo en cuenta que el estudio de estos diversos textos, reglamentando o prohibiendo la pesca frente a las costas francesas, da como resultado que el Decreto de 22 de septiembre de 1967 con publicación de cambio de notas estableciendo un acuerdo general sobre pesca entre Francia y España y permitiendo, tanto a los buques de pesca franceses como a los españoles, pescar en la zona de las 6 a las 12 millas frente a las costas francesas o españolas, y el Decreto de 23 de febrero de 1968 no han sido ni denunciados ni abrogados.

Debe, por otra parte, significarse que en respuesta a una nota del Ministerio de Asuntos Exteriores, de 8 de julio de 1977, la Comisión de las Comunidades Europeas, por nota verbal de 14 de julio de 1977 hizo saber que las facultades de pesca otorgadas a los buques españoles bajo el régimen provisional establecido por los reglamentos estaban "limitadas a las aguas situadas fuera de las zonas costeras de las 12 millas sin perjuicio de los derechos derivados del acuerdo general sobre pesca entre Francia y España de 20 de marzo de 1967". Precisando la comisión que: "en el interior de estas zonas no está permitido el ejercicio de las actividades pesqueras a los barcos españoles, excepción hecha de la zona señalada por el susodicho acuerdo".

Que es indudable que en la zona de las 6 a las 12 millas en lo que el reglamento comunitario se contrapone al acuerdo franco-español no es aplicable a los pescadores españoles, cuyo país disfruta de un acuerdo anterior y no ha aceptado el reglamento comunitario.

Teniendo en cuenta que los recurrentes despiden que este reglamento, al no suponer una prohibición de pescar, no viola las disposiciones favorables del acuerdo franco-español, sino que reglamenta únicamente las condiciones de pesca, lo que conforme con el Tratado de Londres base de este acuerdo.

Teniendo en cuenta que el Tratado de Londres autorizó al Estado ribereño a reglamentar la pesca y a "hacer respetar esta reglamentación, incluidos los reglamentos destinados a aplicar las medidas de conservación, siendo objeto de un acuerdo internacional a condición de que no se derive de él ninguna discriminación, ni de iure, ni de facto contra los barcos de pesca de otras partes contratantes. Antes de establecer esta reglamentación, el Estado ribereño la pondrá en conocimiento de las otras partes contratantes consultándolas si lo solicitan".

Teniendo en cuenta que el Decreto de 23 de febrero de 1968 dictado en aplicación de este tratado y del acuerdo franco-español sobre pesca, ha permitido a todos los marinos españoles pescar todas las especies en la zona de 6 a 12 millas desde el Bidassoa hasta Belle Isle.

Que el reglamento comunitario que Francia quiere imponer a España sin haberlo antes comunicado, si no prohíbe totalmente la pesca en esta zona a los barcos españoles, la limita muy rigurosamente mediante la concesión de licencias, la fijación de cupos de especies y cantidades de peces a pescar, la exclusión de buques que sobrepasen cierto tonelaje; y que por estas restricciones el reglamento comunitario viola el acuerdo franco-español de 20 de marzo de 1967 y el Decreto de 23 de febrero de 1968 no abrogados; que por los demás, al no estar los barcos de pesca de los países que forman parte de la Comunidad sujetos a la obligación de poseer estas licencias, resulta una discriminación entre ellos y los barcos españoles contraria al Tratado de Londres.

Que en estas condiciones, habiendo sido encontrado Armando Alcain pescando en la zona de las 6 a las 12 millas donde estaba autorizado a pescar por el acuerdo franco-español aún en vigor, es conveniente corroborar la sentencia que se recurre y le ha puesto en libertad.

En relación con las medidas preventivas que impidan la destrucción de la freza.

Teniendo en cuenta que el Decreto-Ley de 9 de enero de 1852 castiga a cualquiera que hubiese incumplido las disposiciones especiales establecidas por los reglamentos en vigor para prevenir la destrucción de la freza y crías y asegurar la conservación y reproducción de peces y mariscos.

Y teniendo en cuenta que las artes de pesca de Armando Alcain no han sido embargadas, lo que hace suponer que eran las adecuadas a las normas reglamentarias, y que ninguna parte del sumario permite establecer que haya incumplido los reglamentos sobre pesca costera, hay motivos para exonerarle asimismo de este cargo.

Por estas razones y las de la primera sentencia a las que el Tribunal se adhiere. El Tribunal. En cuanto a la forma declara válidos los recursos del señor procurador de la República del Tribunal de Alta Instancia de Bayona, del señor administrador jefe de Asuntos Marítimos, del Sindicato de Marinos de San Juan de Luz.

En cuanto al fondo. Confirma el juicio de apelación liberando a Armando Alcain de los cargos de la demanda, sin pena ni costas, y desestimando la declaración del Sindicato de Marinos de San Juan de Luz, válida pero mal fundamentada en su petición de daños y perjuicios.

Deja las costas a cargo del Tesoro.

Fallado en Pau, en audiencia pública por el Tribunal de Apelación reunido en Sala de Apelaciones de Policía Correccional el susodicho día veintisiete de junio de mil novecientos setenta y ocho.

Firman: El secretario-escribano. El presidente.



ASOCIACIONES DE NAVIEROS.—El Rey de España, don Juan Carlos de Borbón, recibió en audiencia a los presidentes de las Asociaciones de Navieros de los principales países del mundo. El grupo, que presidía don Fernando Fernández Tapias, presidente de la Asociación de Navieros Españoles, fue acompañado del ministro español de Transportes. (Foto: EUROPA PRESS.)

LOS ASTILLEROS PRIVADOS NEGOCIAN SU SUPERVIVENCIA

MADRID.—Los astilleros privados, que emplean 13.000 trabajadores y representan el 24 por 100 del total de la cifra de negocios, vienen pidiendo desde hace tiempo una ordenación del mercado que permita que todos compitan con las mismas reglas del juego.

Actualmente se están realizando negociaciones entre el grupo privado del sector y el Gobierno, representado por el Ministerio de Industria, tendentes a delimitar los campos de acción en esta etapa en la cual

la demanda de barcos ha disminuido notablemente.

El plan de reestructuración, que recientemente se dio a conocer, se encamina a salvar a los tres grandes de la construcción naval, todos ellos en manos del Estado, según se afirma en los sectores privados.

Asimismo, en el aspecto laboral serán necesarios unos acuerdos similares a los establecidos por las grandes empresas; se termina afirmando en los citados grupos de la industria privada. ■

Para resolver la crisis del sector pesquero

U.C.D. PROPONE LA CREACION DE UNA EMPRESA PUBLICA

MADRID.—La intervención activa del sector público a través de una empresa pública de ámbito nacional que facilite el desarrollo del sector pesquero y contribuya al pleno empleo de los recursos productivos, es la solución a la crisis pesquera apuntada por UCD en la ponencia sobre el tema de pesca que será discutida en el próximo Congreso del partido.

Este plan pretende terminar con los más

importantes vicios del sector tales como el rápido envejecimiento de la flota, excesivo minifundismo de los cultivos marinos, elevado número de buques inferiores a 100 trabajadores, etcétera.

La financiación de esta empresa —continúa el informe de Unión de Centro Democrático— se llevaría a cabo tanto con créditos estatales como con recursos privados nacionales o extranjeros. ■

REUNION DEL COMITE EJECUTIVO DE LA COMISION NACIONAL DEL DIA DEL MAR

MADRID.—El Comité Ejecutivo de la Comisión Nacional del Día del Mar, formado por nueve miembros de la Administración, se reunió en la Subsecretaría de la Marina Mercante bajo la presidencia del almirante Martel.

Asistieron a la reunión los directores generales de Difusión Cultural, Eduardo Ballester; de Transportes Marítimos, Vicente

Rodríguez-Guerra, y de Inspección Tributaria, José Enrique García-Roméu; el secretario general técnico del Ministerio de Educación, el presidente de la Federación Española de Vela, el jefe de Prensa del Cuartel General de la Armada, el subdirector general de Tráfico Marítimo y el presidente de la Asamblea de Capitanes de Yate. ■

DON JOSE MANUEL MASSIP, DELEGADO DEL I.S.M. EN ALMERIA

MADRID (Redacción).—El pasado 2 de octubre, el presidente del Instituto Social de la Marina designó delegado provincial del organismo en Almería a don José Manuel Massip Sagarra, del Cuerpo Técnico del ISM.

El señor Massip Sagarra sustituye en el cargo a don José Eguizabal de la Serena, el cual, tras dilatada carrera administrativa, ha pasado a la jubilación al cumplir la edad reglamentaria. ■

FURUNO®

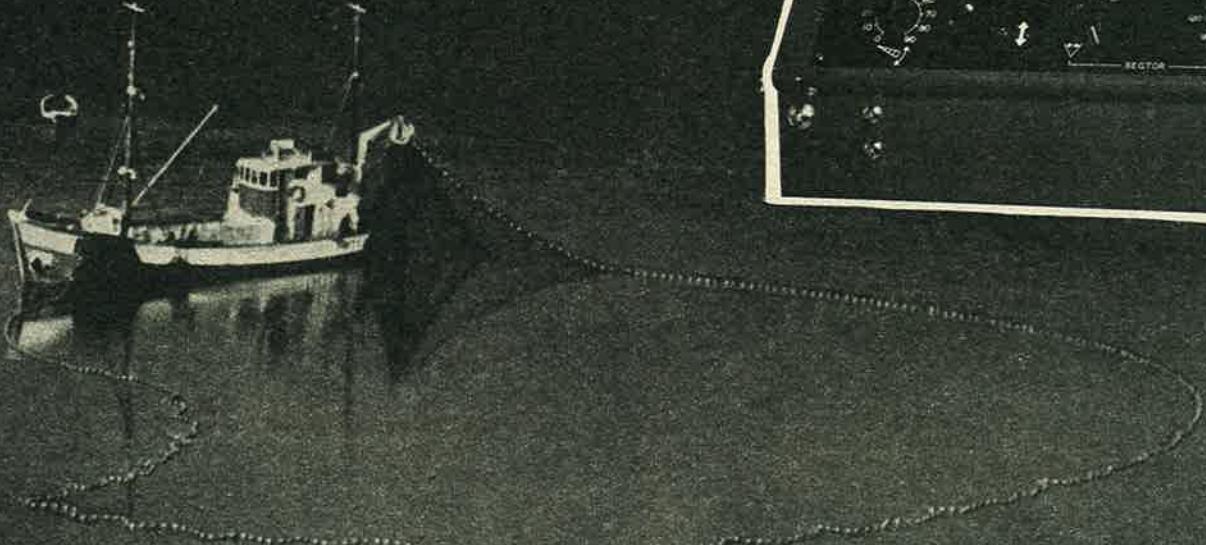
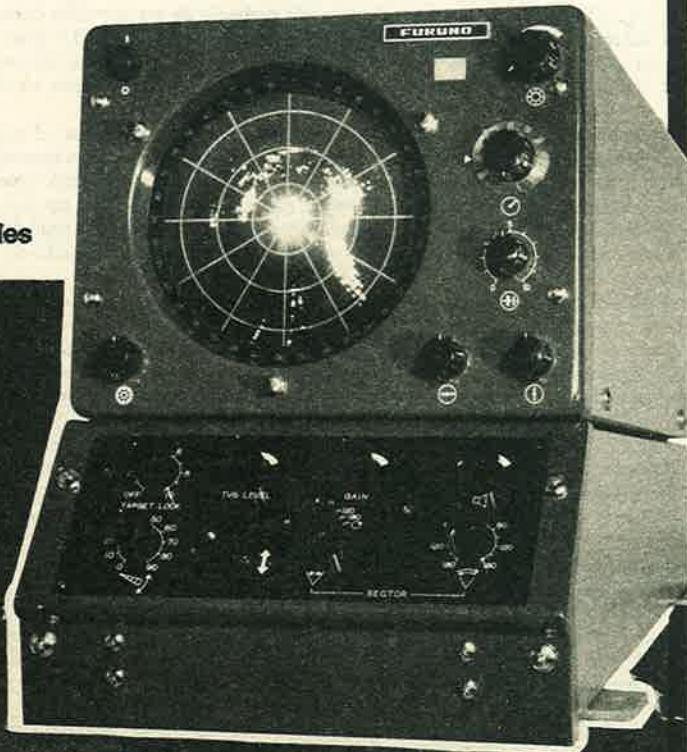
sonar FH-105

UNA NUEVA DIMENSION EN LA PESCA

- ＊ Un equipo indispensable para la pesca de cerco.
 - ＊ Muestra fácilmente la distribución de los bancos de pesca.
 - ＊ Determinación instantánea de las demoras y distancias de los bancos de pesca.
 - ＊ Rápida determinación de la dirección del movimiento de los bancos respecto al barco y seguimiento automático de los mismos.

Solicite amplia información 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



REGULACION ORGANICA DE LAS COFRADIAS DE PESCADORES

Artículo 1.º A los efectos que contempla el Real Decreto 670/1978, de 11 de marzo, en su artículo uno, número dos, el Órgano competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para encauzar la relación orgánica de las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones con la Administración y ejercer el control de la legalidad, será la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante.

Art. 2.º 1. Los Órganos Rectores de las Cofradías de Pescadores son la Junta General o Asamblea, el Cabildo o Comisión Permanente y el patrón mayor.

2. La Junta General o Asamblea estará formada por un número igual de trabajadores y armadores —constituidos por pescadores, mariscadores, cultivadores, etcétera— y empresarios-armadores, etcétera, elegidos por y de entre los componentes de sus respectivas Agrupaciones o Sectores por sufragio universal, libre y secreto, y por el procedimiento establecido en los Estatutos de la Cofradía.

3. El Cabildo estará constituido por un número de cofrades, elegidos por los miembros de la Junta General, y de entre ellos, guardando la paridad entre trabajadores y armadores.

4. El patrón mayor será elegido de entre y por los miembros de la Junta General; de igual forma serán elegidos los presidentes de las Agrupaciones o Secciones, que ostentarán la condición de vicepresidentes. Uno deberá ser armador y otro trabajador.

Será vicepresidente primero, el presidente de Agrupación distinta a la que encuadre al patrón mayor, de forma que deberá tener la condición de trabajador si el patrón mayor es armador y viceversa.

5. El mandato de los cargos elegidos para cualquiera de los órganos rectores de las Cofradías tendrá una duración de cuatro años, pudiendo ser reelegido.

Art. 3.º Sin perjuicio de lo que se establezca en los Estatutos de cada Cofradía, los órganos rectores de la misma tendrán, al menos, las facultades que a continuación se detallan:

1. A la Asamblea o Junta General compete:

a) La elección de los miembros del Cabildo o Permanente.

b) Acordar la disolución, fusión o federación de la Cofradía.

c) Decidir sobre aquellas cuestiones de interés que otro Órgano Rector someta a su consideración.

d) Solicitar y recibir del Cabildo la información oportuna sobre la marcha de la Cofradía.

e) La modificación de los Estatutos.

f) Los acuerdos de adquirir o enajenar bienes inmuebles.

g) El acuerdo de tomar dinero a préstamo.

h) La aprobación del presupuesto anual.

i) Determinar las cuotas, descuentos o derramas que resulten necesarios para subvenir a los gastos de la Entidad.

2. Será competencia del Cabildo o Permanente, como órgano de gestión y administración de la Cofradía, dirigir y realizar las actividades necesarias para el ejercicio y desarrollo de las facultades reconocidas a la Cofradía y velar por el normal funcionamiento de los servicios.

3. El patrón mayor tiene atribuidas las

MADRID (Redacción).—Por una Orden del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, publicada en el "Boletín Oficial del Estado" del pasado 28 de septiembre, se desarrolla el Decreto 670/1978, de 11 de marzo, sobre Cofradías de Pescadores.

Dado el interés de dicha Orden, publicamos, su articulado, íntegramente, a continuación.

funciones de la alta dirección y gestión de las Cofradías. Presidirá todos los Órganos Colegiados, velará por el cumplimiento de los acuerdos y ostentará la representación legal de la Cofradía.

Será sustituido por el vicepatrón o primer vicepresidente en los casos de vacante, enfermedad o muerte, y aquellos otros que se establezcan en los Estatutos.

Art. 4.º Los acuerdos de los Órganos Rectores de la Cofradía se adoptarán por mayoría simple de los asistentes, salvo que la naturaleza del asunto exija por precepto legal o estatutario quórum especial o una mayoría cualificada.

Los actos y acuerdos de los Órganos Rectores de las Cofradías se harán públicos de forma conveniente, salvo en los casos que estatutariamente fuesen reservados.

Art. 5.º Las normas estatutarias relativas a la elección de los Órganos Rectores de las Cofradías y Federaciones recogerán, al menos, los siguientes puntos:

1. Para ejercer el derecho de voto se requiere:

a) Tener dieciocho años cumplidos en la fecha de la convocatoria.

b) No estar inhabilitado para su ejercicio por norma legal estatutaria o resolución firme de órgano competente.

c) Estar incluido en la lista electoral actualizada.

2. Serán elegibles quienes, además de las condiciones generales para ser elector, cumplen los siguientes requisitos:

a) Saber leer y escribir.

b) No estar incapacitado por acuerdo, resolución o sentencia de Órganos competentes de las que resulte la suspensión o inhabilitación para el ejercicio de cargo representativo.

c) Acreditar en el periodo inmediato anterior a la convocatoria un mínimo de dos años de actividad y de permanencia en la Cofradía.

d) Ser propuesto por un número de electores que se determinarán en los Estatutos de la Cofradía.

e) Ser proclamado candidato.

f) Cualquier otro requisito formulado en los Estatutos de la Cofradía o Federación.

3. El censo electoral estará expuesto, al menos, diez días en el tablón de anuncios de la Cofradía y será susceptible de reclamaciones e impugnaciones por parte de los electores sobre exclusión o inclusión indebida ante la Mesa Electoral.

4. Se regulará específicamente el voto por correo para los electores embarcados.

5. La Mesa Electoral estará compuesta por un presidente que será patrón mayor de la Cofradía; por cuatro vocales, de los que dos serán los trabajadores de mayor y menor edad de la entidad, y los otros dos, los armadores que reúnan iguales características, y el secretario, que lo será el de la Cofradía.

6. La Mesa Electoral es la encargada de presidir la votación, vigilar su regularidad, y mantener el orden, realizar el escrutinio y

Y un número de vocales, con la distribución paritaria que establezcan los Estatutos, teniendo en cuenta que formarán parte dos presidentes de las Federaciones Provinciales y los patrones mayores de las Cofradías integradas en las citadas Federaciones.

4. La Comisión Permanente se compone:

— Del presidente, que lo será de la Federación.

— Por los dos vicepresidentes del Pleno de la Junta General.

— Por los presidentes de las Federaciones Provinciales de Cofradías de Pescadores.

5. El Comité Ejecutivo estará compuesto por el presidente de la Federación Nacional, los dos vicepresidentes y por un número de vocales cuya distribución se hará por regiones marítimas.

Art. 8.º 1. Las Mesas Electorales de las Federaciones Provinciales y de la Federación Nacional estarán compuestas por un presidente, que lo será el de cada una de ellas, y por cuatro vocales, de los que dos serán los trabajadores de mayor edad de la entidad, y los otros dos, los armadores que reúnan igualmente características, y el secretario, que lo será el de la Federación correspondiente.

2. Las funciones y competencias de las Mesas Electorales de las Federaciones serán, en su ámbito, las señaladas en el artículo 5.º para las de las Cofradías. En los supuestos de recursos e impugnaciones contra sus resoluciones, cabe el recurso de alzada ante la Dirección General de Pesca Marítima.

Art. 9.º Los recursos económicos de las Federaciones Provinciales y de la Nacional serán los mismos que se establezcan para las Cofradías en el artículo 5.º del Real Decreto 670/1978.

Art. 10. Los nuevos Estatutos de las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones deberán presentarse por triplicado ejemplar y con una certificación del acta de aprobación de la Asamblea o Junta General, en el Registro que a tal efecto se crea en la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante, en el plazo señalado en el Real Decreto 670/1978. Una vez dictada la resolución de ratificación, quedarán definitivamente inscritas y adquirirán en ese momento la eficacia jurídica que las reconoce el citado Real Decreto.

DISPOSICION ADICIONAL

1. El plazo de la adaptación de los Estatutos de las Federaciones Provinciales será de seis meses a partir del vencimiento del plazo para la aprobación de los Estatutos de las Cofradías de su demarcación.

2. La Federación Nacional adaptará sus Estatutos en el plazo de tres meses a partir del vencimiento del plazo para la aprobación de los Estatutos de las Federaciones Provinciales.

DISPOSICION TRANSITORIA

A los efectos que se contemplan en la presente Orden ministerial, las actuales Comandancias de Marina se subrogarán en las funciones reconocidas a las Delegaciones Provinciales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, hasta tanto entren éstas en funcionamiento.

DISPOSICION FINAL

Esta Orden ministerial entrará en vigor el mismo día de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado". ■

IMPORTANCIA Y CARACTERISTICAS DEL ESCABECHE EN LAS CONSERVAS ESPAÑOLAS DE MEJILLON

España representa el primer país productor de mejillones del mundo, aunque algunas estadísticas internacionales, entre ellas la FAO, dan como tal a Holanda (antes de que el copepodo parásito *M. intestinalis* redujera al mínimo la producción en este país, casi recuperado en la actualidad). Dentro de este total, Galicia representa aproximadamente el 95 por ciento; bastaría este dato para justificar el interés de este estudio, pero este aspecto optimista que se desprende de este detalle no es real, ya que en estos momentos hay una saturación de ventas tanto en mejillón fresco como en conserva que repercute en las 4.000 familias de pescadores vinculadas al cultivo y su primera industrialización.

En cuanto a la conserva, que es nuestro motivo de preocupación, la salsa (escabeche) es la gran variable en el proceso de fabricación. Pensamos que todos los fabricantes disponen prácticamente del mismo mejillón (cultivado); muchas veces les llega cocido y seleccionado igual para todos. La centralización de bateas y empresas en las rías bajas gallegas hace que casi no existan variaciones geográficas o estacionales entre sí; salvo en ligeros detalles, el mejillón es el mismo; pero como las conservas se clasifican por sus salsas incluso legalmente, esta es la gran variable y la que va a influir en la cotización y en la calidad, pues el aceite que forma parte de ella es el componente más valioso. Hay otro factor importante: el vinagre, que la ley española considera sólo como tal es el vírico, se está tratando de sustituir por otros ácidos. Pues bien, nuestro estudio confirma la superioridad del vinaigre de vino, revalorizando así nuestras salsas frente a las extranjeras.

La saturación comercial del mejillón en conserva es grave, si bien estos últimos meses, ante la escasez, mejoró un poco. Por eso, en nuestro estudio pretendemos revisar procesos, calidades, presentación, introducir nuevas preparaciones, etc., ya que así facilitamos su comercialización.

ESCABECHE REAL

Una de las salsas o preparaciones que resultaba más prometedora es la que denominamos escabeche real, por ser éste el nombre que históricamente le corresponde.

Desde el tiempo de los Austrias era tradición que la zona de Cambados, Rianxo, Abanqueiro y pueblos vecinos de la ría de Villagarcía se preparasen los escabeches de ostras para consumir la Cuaresma de Semana Santa. Había unas primeras calidades para la mesa del Rey y otras inferiores para los sirvientes de palacio. El tema histórico es motivo de numerosos documentos, cartas reales, pragmáticas e incluso privilegios, algunos tan curiosos como el que las familias de esa zona que preparaban escabeches reales estaban exentas del servicio militar. No cabe duda que estos antecedentes eran para nosotros un gran aliciente para trasladar estas preparaciones de ostras al mejillón, para lo cual buscamos recetas que nos permitiesen aplicar en la actualidad lo que muchas veces era sólo una tradición familiar. Si se lograba el éxito,

había con los antecedentes históricos un gran argumento propagandístico, facilitando así una mayor venta. Con esta idea seleccionamos lo que podemos llamar fórmulas clásicas, cuyo resumen está reflejado en los cuadros A y B. Desgraciadamente, en estas preparaciones (semiconervas), las diferencias entre ostra y mejillón son significativas, aunque ambos moluscos tengan en su composición química muchos aspectos comunes, como lo con-

firma que los japoneses falsificaron la ostra ahumada con mejillón pequeño; pero en nuestro caso fue imposible conseguir producto que tuviera amplia aceptación entre el equipo de degustadores del laboratorio y posible mercado.

Por AMELIA FIDALGO FERNANDEZ

(Laboratorio de Tecnología de Productos Pesqueros.
Universidad de Santiago de Compostela.)

Creemos que no es posible sustituir la ostra por mejillón en los llamados "escabeches reales", pero parece interesante divulgar estos antecedentes históricos, así como su fórmula y métodos de preparación, por ser una tradición vinculada a

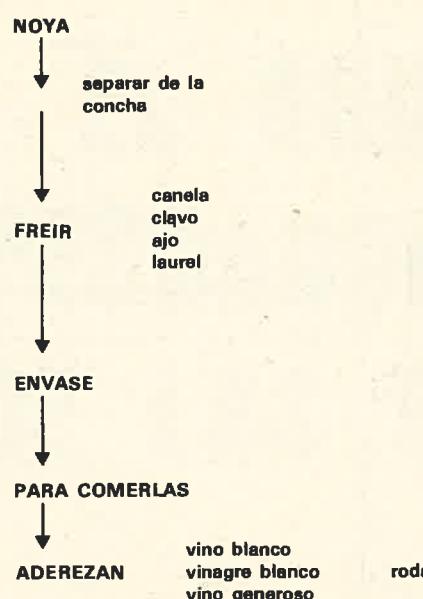
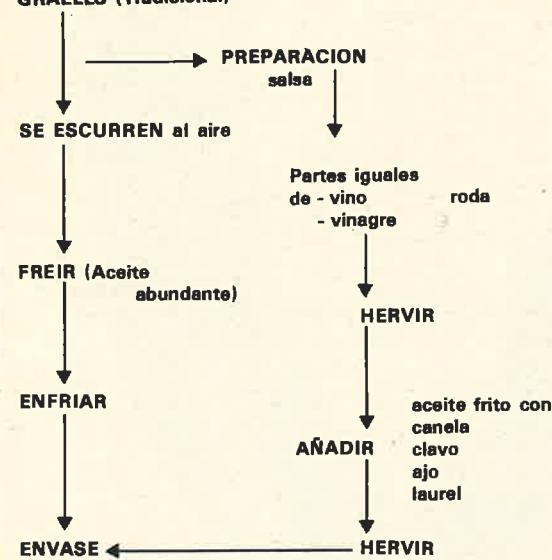
CUADRO I RELACION DE FACTORES NATURALES Y PROCESOS EN LA CALIDAD DE UNA CONSERVA

CONDICIONES 1.º MATERIA Y FASES ELABORACION	GRADO DE INFLUENCIA	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
1.0. FACTORES BIOLOGICOS Y AMBIENTALES.		
1.1. Talla.	***	La talla mínima legal en España es de ocho centímetros (eje axial de la concha).
1.2. Estado sexual.	***	Antes del desove: Mejillón con manto engrosado y tejidos muy frágiles, aun con cocciones controladas se produce empastamiento. Después del desove: Manchas rojizas, aspecto desagradable. Óptimo de recogida: Tres a cuatro semanas después del desove.
1.3. Alimentación.	***	Según el plancton, puede afectar al calor del hepatopáncreas.
1.4. Parásitos (Mytilicola).	*	Hasta veinte ejemplares no afecta.
2.0. FRESCURA.	***	Influyen en grado sumo el color, olor y sabor. Los factores sensoriales y organolépticos: palatibilidad, presentación, valoración comercial, factores nutritivos, etc.; además aumenta la cifra de sólidos en la salsa final de la conserva.
3.0. COCCION.		
3.1. Vapor.	***	Tradicional. Más consistente en la vianda.
3.2. Salmuera.		Pérdida de sustancias solubles y suero además de agua intervalvar.
4.0. TIEMPO.	**	Recomendado de dos a cuatro minutos. Si es insuficiente, se producen roturas en la vianda al desconchar y si es excesivo, ablandamiento y deshidratación.
5.0. DESCONCHADO.	**	Desconchar los mejillones aún templados.
6.0. CONGELACION.	**	Puede efectuarse en salmuera, por contacto o en túnel, por lo menos a -18º C (temperatura de la reglamentación oficial). El glaseado (con o sin aditivos) es indispensable.
6.1.	*	Corto tiempo. Es aconsejable sólo para fresco-vivo.
7.0. FRITADO.	***	Tiempo óptimo para fresco: Uno-dos minutos. Tiempo óptimo congelado: Dos minutos. Tiempo óptimo descongelado previo en salmuera: 35 por 100: dos minutos. El exceso de fritado produce textura acorchada. El defecto, vianda blanda.
7.1. Enfriamiento posterior.	**	Se mejoran el sabor (eliminación de aceite) y la textura si el mejillón recién frito se ducha con el líquido de la cocción, como se propone en el trabajo como norma de elaboración.
8.0. SALSAS.		
8.1. Acidez (0.5-1.25) Muestreo mercado.	***	La acidez óptima en la parte no oleosa, 0.7 por 100 aa. Valores mayores originan una vianda harinosa y los menores tienden a la dureza que puede confundirse con el exceso de cocción, fritado o esterilización. Se confirma la mejor aceptación de los escabeches preparados con vinagre vírico sobre los preparados con acético, cítrico, tartárico o mezcla de ambos.
8.2. Salsas al natural.	**	En las preparaciones al natural es muy ventajosa la adición de cítrico y exaltadores del sabor.
9.0. SELECCION Y EMPAQUE.	***	Viene condicionado por todos los casos anteriores y la experiencia del personal que selecciona calidades.
10.0. ENVASE.	*	En casos extremos, la corrosión y sulfuración pueden influir en la textura, sabor y color de la vianda.
11.0. ALMACENAMIENTO.	*	Límite de dos años, degradación total de la textura aun con baja acidez. Cualquier incremento de la temperatura de almacenamiento es adverso.

CUADRO A

FORMULAS DE ESCABECHE REAL (de ostras) APPLICADO A MEJILLONES

GRAELLS (Tradicional)



nuestra costa gallega que no debe desaparecer.

PROCESO DE ELABORACION DE LA CONSERVA

Cocción.—En realidad, deberíamos llamarla "apertura inicial", pues nuestra experiencia confirma la de muchos años de fabricación; lo mejor es aplicar un chorro de vapor directo, durante dos a cuatro minutos, que fuerza al animal a abrir la concha. En la práctica, el punto isoeléctrico de coagulación de las proteínas del mejillón está sobre 60° (colágeno), aproximadamente, aunque el teórico es menos y, por tanto, dos-cuatro minutos realmente no cuecen el mejillón; por eso digo que es **apertura**.

En España, la tecnología mecánica de los cocedores evolucionó. Se inició con la simple cocción del mejillón amontonando, en carros, lo que presupone graves diferencias de temperatura. Un avance de ello fue el separarlo en cestos, pero aun así hay disparidad según estén situados dentro del cocedor. La tendencia moderna (aún no popularizada) es colocar el mejillón en bandejas horizontales, que dentro del cocedor giran y quedan verticales, con lo cual escurre mejor el agua intervalar y el vapor es más efectivo. En otros países, pero no en España, la cocción se realiza a presión.

En Galicia se utiliza el desconche individualizado, obligado porque el mejillón posee dos fuertes músculos abductores, mientras que en Holanda se realiza mecánicamente por un simple vibrador que separa concha y vianda.

Complemento de la cocción es la posible revalorización de sus jugos. Su análisis (cifras orientativas) —cloruro sódico, 25 gramos; glucógeno, 25 gramos; proteínas, 16 gramos; taurina, glucosa, otras sales, etc., 15 gramos por litro (Fraga, López Capont María, 1958)— nos confirma sus posibilidades. Si se resuelve la eliminación de sal podría utilizarse para sopa.

Fritado o freiduría.—El tiempo de fritado que se aplica en la industria es bastante variable.

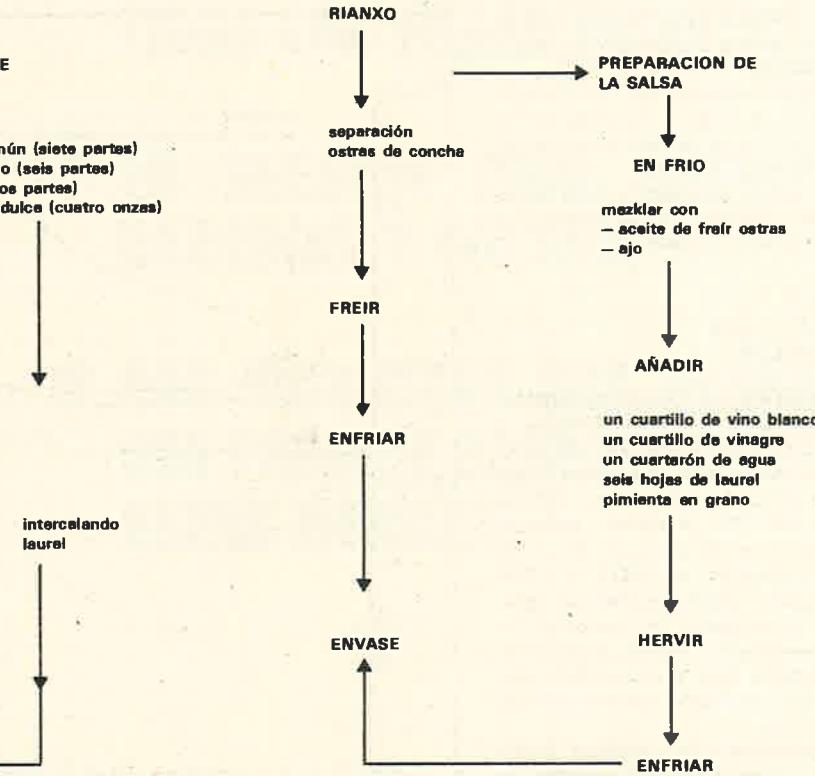
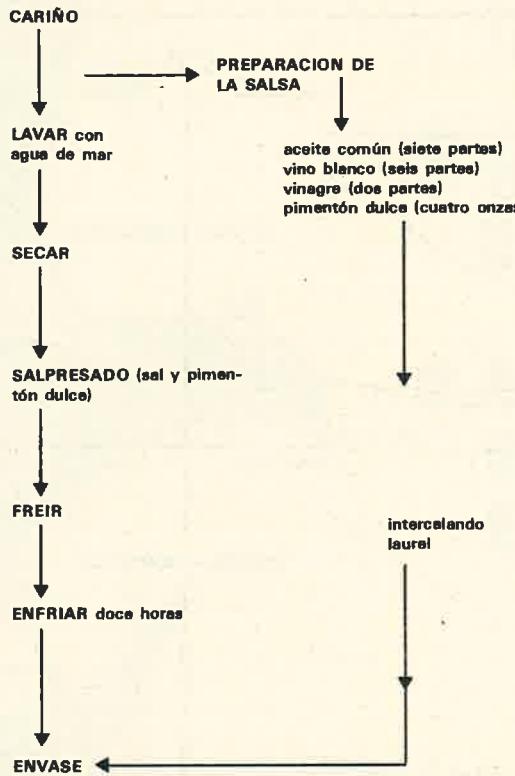
Hemos ensayado inmersión entre uno y cinco minutos en aceite en ebullición, encontrando que el tiempo óptimo, en lo que respecta a la textura, consistencia,

líquido de cobertura (salsa) tiene más influencia que en otras elaboraciones. Se sabe desde antiguo que existe una relación entre la textura del pescado y acidez (Love, 1976). El tradicional escabeche consiste básicamente en una mezcla de un tercio de aceite, otro de vinagre (calcúlese a un 7-8 por 100 de ácido acético de acidez inicial) y un tercio de agua complementado con especias y sazonantes, entre los cuales el pimentón es el componente principal.

En el mercado son muy amplios los márgenes de acidez de las conservas (López Capont, 1973, y Fidalgo Fernández, 1976), rebasándose frecuentemente el 1 por 100 de ácido acético anhídrico (a. a.). Sin embargo, hay que tener en cuenta que acideces superiores al 0,7 por 100 a. a. en la parte no oleosa son indeseables, pues dan consistencia harinosa al mejillón y lo hacen fácilmente desgregable; por el contrario, acideces inferiores al 0,4 por 100 desvirtúan la salsa y dan lugar a productos duros (López Capont y Fidalgo Fernández, 1977), de bajo sabor a escabeche.

CUADRO B

FORMULAS DE ESCABECHE REAL (de ostras) APPLICADO A MEJILLONES



color, etc., del producto final es de uno a dos minutos. El mejillón frito en un minuto tiene una humedad del 67,5 por 100, y el frito en dos minutos, 63,5 por 100 (Fidalgo Fernández, 1976; López Capont y Fidalgo Fernández, 1977). Basados en lo que se hace ya para otras especies pesqueras, hemos conseguido mejorar mucho el fritado a base de enfriar el mejillón (caliente, recién frito) mediante una ducha de los citados líquidos de cocción, pues mejora su sabor; al mismo tiempo rebaja el exceso de aceite, favorece la dureza, da más consistencia, etc. Creemos que esto representa una buena mejora.

Al igual que resaltamos para la cocción, no hay que ver el fritado como un simple proceso organoléptico, pues su elevada temperatura (en torno a los 140° C) origina, según dijimos, la deshidratación del mejillón, así como fuerte coagulación de

proteínas, aumento del contenido graso, pardeamientos, etc., lo que se traduce en un cambio de textura, mayor consistencia, exaltación de los colores pardo-amarillento (carotenoides), etc., todo lo cual interesa al consumidor; en la conserva, el mejillón bien frito queda entero y en caso contrario se deshace fácilmente al abrir la lata.

Empaque.—Operación totalmente manual en España y de gran importancia comercial e incluso legal y social.

Nuestra experiencia nos dice que el principal factor de esta operación es la práctica del personal. En ensayos en los que deliberadamente el empaque lo realizó personal inexperto, se encontró un 70 por 100 con peso neto inferior al declarado y un 23 por 100 con peso escurrido inferior al declarado.

Salsas, escabeches, colorantes.—a) En las conservas de mejillón el

Por tanto, el óptimo de acidez final del escabeche está hacia el 0,7 por 100 a. a.

b) **Colorantes.**—El pimentón, que es el colorante tradicional más utilizado, tiene el inconveniente de no colorear homogéneamente el escabeche, pues se disuelve en el aceite (que toma color) y no en el agua. Este inconveniente es más importante si se emplean envases de cristal.

Ensayando otros colorantes y después de una serie de ensayos previos, nuestra atención se centró en la planta de origen mejicano *Tagetes erecta*, planta muy corriente en Méjico, donde florece en Pascua y podría ser algo así como nuestras vulgares amapolas. Una vez industrializada, llegaría al conservero en forma de extracto concentrado (soluble en agua o en aceite) y, por tanto, de muy fácil aplicación.

El óptimo de concentración de este colorante está alrededor de un 4,5 por

ciente de la xantofila que lo constituye; esta cifra no es categórica, ya que la concentración de color depende de las apreciaciones personales del fabricante o consumidor.

El uso de este concentrado vegetal obliga a ciertas precauciones en el proceso, pero son fácilmente asequibles a cualquier industria.

c) **Sustitución del vinagre por otros ácidos orgánicos.**—Se elaboran muestras de mejillón en escabeche en las que el vinagre se sustituyó por acético, cítrico, tartárico y mezclas de ellos.

Mediante un equipo de cataadores del Laboratorio, se comparó la conserva con vinagre y las elaboradas con estos ácidos. El resultado fue una clara preferencia por las conservas con vinagre vírico. Las muestras preparadas con los otros ácidos orgánicos con una acidez inicial determinada fueron mantenidas a temperatura ambiente y en estufa a 37°C, y sus parámetros iniciales sufrieron unas variaciones, observándose un claro descenso en la acidez de las salsas en todos los casos respecto al escabeche recién preparado. Este descenso es ligeramente inferior con almacenamiento acelerado (estufa a 37°C). Es rioma internacional considerar la temperatura de incubación como una prueba de "almacenamiento acelerado", valorando un día en estufa o una semana o diez días a temperatura ambiente. Los resultados obtenidos se reflejan en los gráficos.

Esto también ocurrió con las muestras preparadas con vinagre. Es, pues, importante saber que en general la acidez inicial va a sufrir un descenso con el almacenamiento, ya que esto influirá en la textura de la vianda y en definitiva en la calidad final de la conserva.

NUEVAS PREPARACIONES DEL MEJILLÓN

Preparación a "media humedad".—Consistente en un fritado a 110°C durante dos minutos en una disolución con 35 por 100 de glicerina, 1 por ciento de propilen-glicol, 5 por 100 de sal y 0,5 por 100 de sorbato potásico. Este proceso consignado para filetes de pescado (Collins et al., 1972 y 1975) se aplicó para mejillón con unas pequeñas variantes introducidas por nosotros (A. Fidalgo Fernández, 1976). El producto final se conserva bien a temperatura ambiente en las condiciones usuales para las semiconservas.

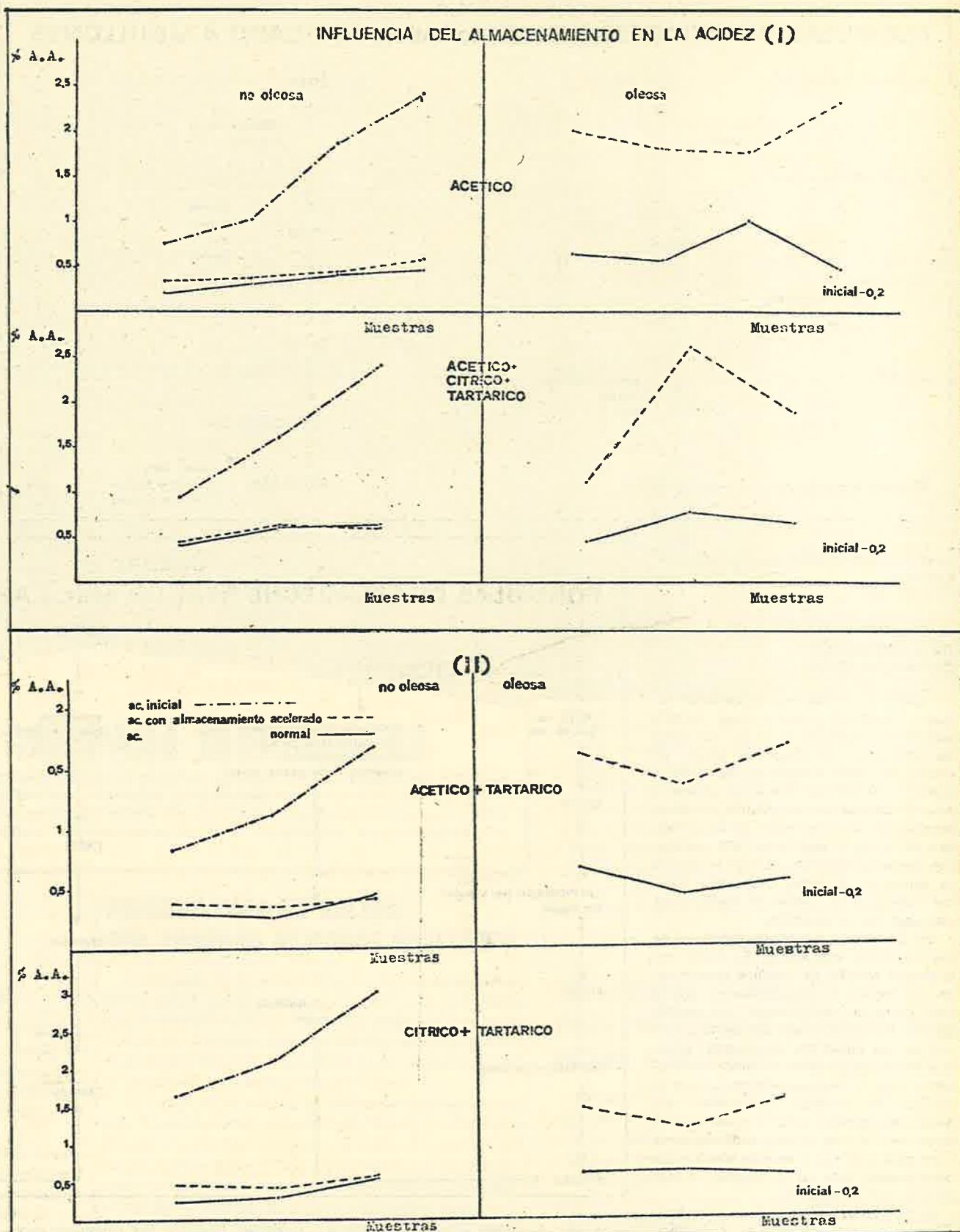
Semiconservas.—Con mejillón fresco se hicieron preparaciones envasadas en plástico. El líquido de cobertura final está compuesto por vinagre y agua con una acidez de 1,8 por 100; se partió de un líquido inicial de 3,8 por 100 de acidez y a su vez un vinagre de 10 por 100.

Se siguió el proceso normal de elaboración de conservas, pero sin esterilizar a vapor (semiconserva).

Comprobando la limitada vida de estos productos ácidos (normales en Holanda), logramos alargar el tiempo de almacenamiento con un pasteurizado a 80°C (variable según el tamaño del envase), consiguiendo así almacenamiento superior a un año.

Preparaciones de conservas al natural.—Esta salsa de relleno ya se usa en Norteamérica, pero no para moluscos, si no para cefalópodos.

Dado que en el mercado existe una producción muy alta de mejillón en escabeche, no existiendo ninguna preparación natural, consideramos esta preparación de



gran interés. Su composición básica es: ácido cítrico, azúcar, sal y glutamato.

Pensamos que la calidad de la salsa es buena, pero al contener azúcar, su fermentación es fácil y requiere prepararla y usarla rápidamente.

Factores de calidad.—Hay una serie de factores, desde los biológicos, ambientales, tamaño, estado sexual, etc., hasta los relacionados con el proceso de elaboración, que influyen decisivamente en la calidad del producto final que se exponen en el cuadro I, que además está influenciado por legislaciones, costumbres, precios del mercado, etc.

BIBLIOGRAFIA

ARAKAWA K. V. (1970): "Scatological studies of the Bivalvia ("Mollusca"). Avda. Mar Biol. Vol. 8, páginas 307-436.

COLLINS, J. L.; CHEN, C. C.; PARK, J. R.; MUNDT, J. O.; McCARTY, I. E., and JOHNSTON, M. R. (1972): "Preliminary studies on some properties of intermediate moisture, deep-fried fish flesh" (Dept. of Food Technology, University of Tennessee). Vol. 37. Journal of Food Science, páginas 189-190.

COLLINS, J. L., y YU, A. K. (1975): "Stability and acceptance of intermediate moisture, deep-fried catfish". J. Food Science 40, páginas 858-863.

DRUPE, T. M. (1959): "Industrialización de conservas de cholgas y choritos". Memoria de la Escuela de Técnicos Pesqueros. Universidad del Norte Antofagasta. Chile.

FIDALGO FERNANDEZ, A. (1976): "Estudio de los escabeches en conservas de mejillón. Nuevas preparaciones". Tesis para grado de licenciado en Ciencias Biológicas. (Laboratorio de Tecnología de Productos Pesqueros). Universidad de Santiago de Compostela. España.

FRAGA, F.; LOPEZ CAPONT MARIA (1958): "Oligosacáridos en el mejillón". Invest. Pesq. 11, páginas 39-52.

LOPEZ CAPONT, F. (1974): "Mitílidos en Chile.

III Aspectos del cultivo en conserva". Industrias Pesqueras (Vigo). 48, páginas 4-6.

LOPEZ CAPONT y FIDALGO FERNANDEZ, A. (1977): "Salsas y escabeches como factores de calidad del mejillón (*Mytilus edulis*, L.) cultivado en conserva". Agroquímica y Tecnología de Alimentos (Valencia), 17, 4, páginas 427-434.

LOPEZ CAPONT F. (1973): "Muestreo de conservas de mejillón en escabeche" Agroquímica y Tecnología de Alimentos (Valencia), 13 (2), páginas 232-240.

MEIJIDE PARDO (1969): "Notas históricas sobre ostricultura en la ría de Arosa" Instituto Pedro Sarmiento. Tirada aparte. Tomo XXIV.

MINISTERIO DE COMERCIO (1968): "Normas de calidad de conservas de mejillón". Orden del 27-10-68 Boletín Oficial del Estado, 3-10-68.

PAZ GRAELLS, M. (1870): "Explotación científica de las costas del Departamento Marítimo de El Ferrol, verificada por Orden del Almirantazgo". Páginas 474-509. Madrid.

UNE: "Métodos de ensayos del vinagre vírico. Determinación de los compuestos fundamentales". Propuesta 33-101 (tres páginas).

HEROICA GESTA DE VITAL ALSAR Y SUS HOMBRES



La gran gesta de Vital Alsar y sus hombres, en una larga navegación contra viento y marea, se ha cumplido. Han atravesado dieciocho mil kilómetros, desde Tampico (Méjico) a Santander, con una duración de cinco meses; una acción heroica, comparable, en sus enormes repercusiones, con la gesta de la llegada a la Luna. Pero estos valientes hombres, emulando a sus antepasados de siglos atrás, y con elementos técnicos similares a las épocas de los conquistadores, han demostrado al mundo entero que era posible la travesía del gran océano Atlántico aun a pesar de las enormes dificultades que han tenido que arrastrar estos valientes navegantes del siglo XX.

Tres galeones, construidos con los mismos materiales y características que las embarcaciones de antaño, manejados por hombres expertos y muy adiestrados, bajo la dirección experta y tan decidida como constante de Vital Alsar —un santanderino que pasa a la historia de la navegación a vela como figura indiscutida e indiscutible—, han demostrado lo imposible a todo el mundo. Y, sobre todo, a aquellos que no creían que llegara a ser realidad una

UN LARGO VIAJE DE 18.000 KILOMETROS VENCiendo GRANDES DIFICULTADES

empresa tan arriesgada y comprometida.

Vital Alsar y sus hombres han demostrado en España y América Latina que esto era posible y, mostrando innúmeras energías y estudios reposados, se han enfrentado con un mundo nuevo que hay que conocerlo y detectarlo con la experiencia realizada. Cualquier cábala era indescifrable. La aventura había que vivirla y se ha vivido con todas sus consecuencias. Es este un preciado regalo para el 12 de octubre de 1978: los hombres de nuestro siglo también tienen disposiciones para repetir gestas, aunque éstas sean de recorrido inverso. La gesta está ahí, palpable, y los logros hay que valorarlos en toda su medida.

7 DE MAYO

Las tres carabelas partieron de Tampico (Méjico) el 7 de mayo de este año. Veintiún cañonazos señalaban esta ilusionada partida hacia un mundo nuevo y a la consecución

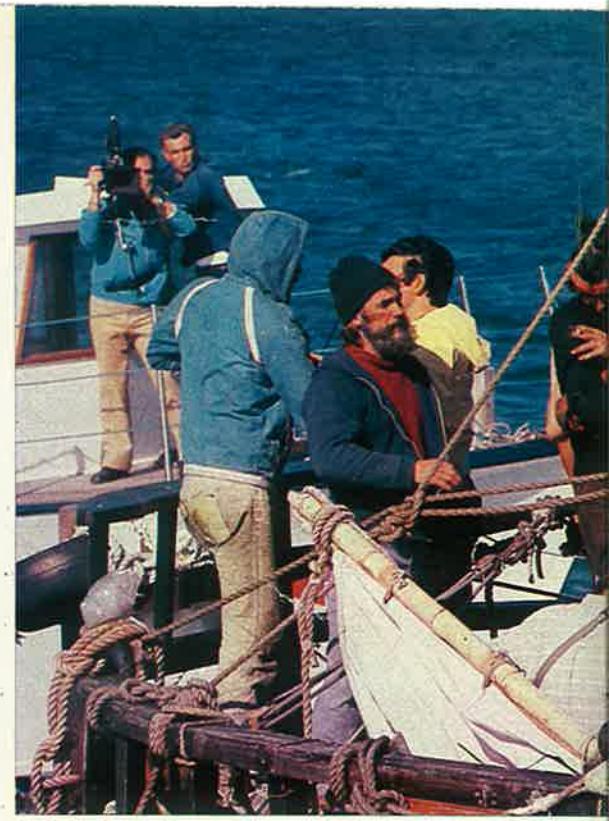
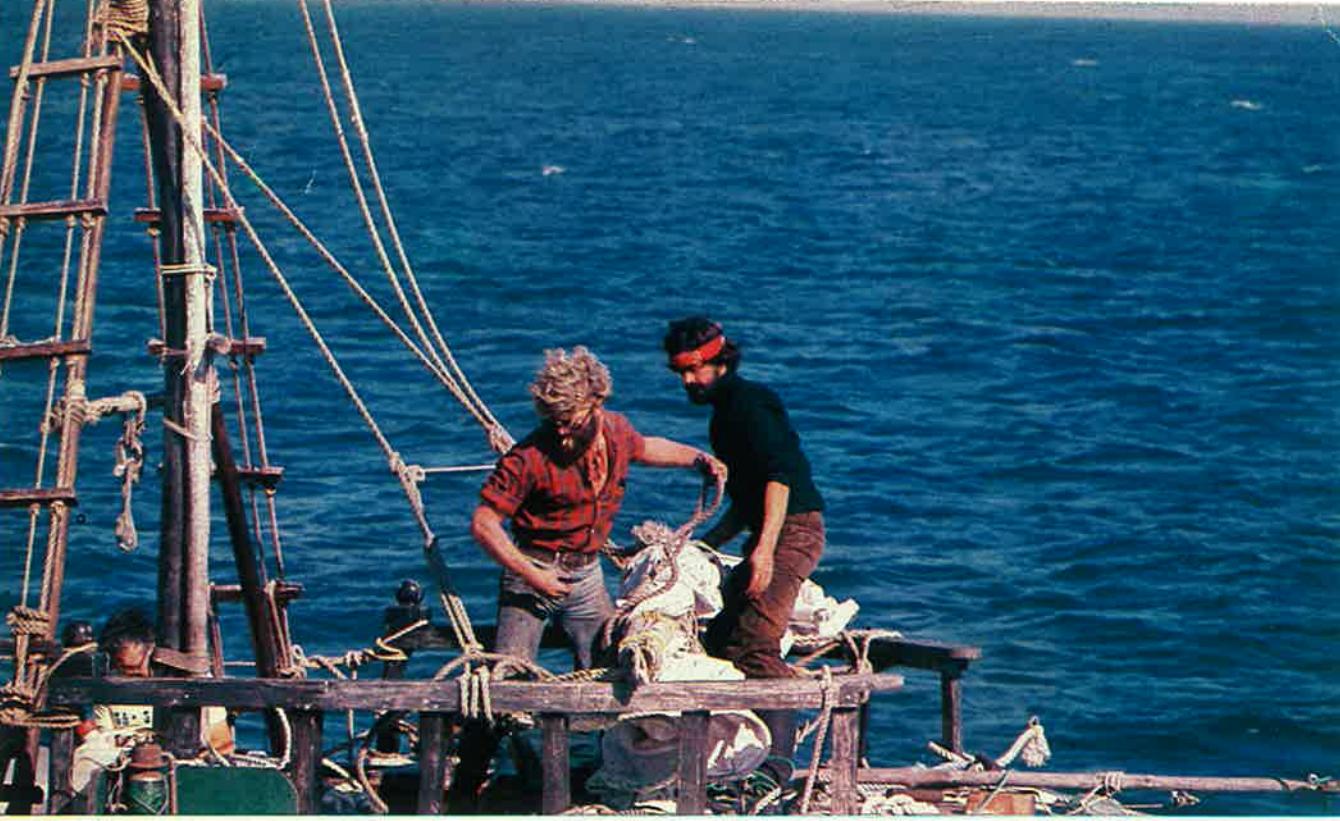
de una conquista que iba a poner a prueba la fortaleza y adiestramiento de unos marinos, entre aventureros y buscadores de resonancias mundiales, que han conseguido que el mundo abriese los ojos, de par en par, a sus proyectos. Los veintiún cañonazos de Tampico sonaron a trallazo de sentencia porque un reto, un enorme reto, se ponía en marcha sin saber los presagios que podrían surgir o si las esperanzas de una gesta iban a resultar vanas.

La gesta que han logrado estos hombres se curtio en las dificultades que tuvieron que sobreponer en la expedición "Orellana 77", que era el punto de partida. Una arriesgada operación por el río Amazonas, para llegar finalmente a Belem y tener que dejar sus barcos sumidos en la tranquilidad de unas aguas remansadas por la incomprendición y el escaso apoyo, sirvió para curtir a estos hombres. Cuando aquella gesta, aquel apunte de gesta en ciernes se iba dibujando, seguimos paso a paso

un trayecto lleno de dificultades. Y cuando las carabelas tuvieron que ser ancladas en Belem, conversamos con Vital Alsar, y en sus palabras se seguía adivinando, todavía, una fuerte dosis de entusiasmo. Vital Alsar, a pesar de sentirse algo impotente para reanudar su aventura, seguía con el mismo entusiasmo manifestado a través de sus palabras. Y fue el que nos anunciaría que seguiría adelante y que tenía en perspectiva reanudar la larga travesía desde Méjico. Así ha sido y así se ha cumplido.

El largo trayecto amazónico sirvió de rodaje a lo que sobrevendría después. El éxito fulgurante de unos hombres, firmemente creyentes del Atlántico y de las gestas de nuestros antepasados, que han llegado a puerto tras muchas jornadas de fatiga y dificultades. Las aguas de Belem estarán todavía revueltas de alegría porque esas mismas naves, abandonadas allí por la incredulidad de otros, habían cumplido sus singladuras de la mano de unos hombres que aceptaban el gran reto que pasa a la Historia como la más larga y resonante singladura de la navegación a vela.

(Pasa a la página siguiente)



■ EN LA TRAVESIA DEL GOLFO DE MEXICO HUBO TORMENTAS Y GRANDES HURACANES.

(Viene de la página anterior)

Las tres naves han arribado a Santander con auténticos cantos de sirena agolpados a sus frágiles estructuras, y unos hombres extenuados por el esfuerzo, aunque con los ojos iluminados por la alegría de una singladura que pasará a la historia de sus vidas y a la de la navegación contemporánea como el mayor reto cumplido y ansiado por sus navegantes.

Tres naves de once metros de eslora y pura madera —como los viejos veleros de finales del siglo XV—, sorteando peligros de toda índole, han llegado a puerto. Como aditamento especial en estas singladuras, les han acompañado una cápsula de salvamento, denominada "burbuja", construida con fibra de vidrio insumergible y de alta resistencia frente a los elementos de la Naturaleza. Un albergue seguro para veinte personas, con una esfera hermética, provista del aprovisionamiento necesario, con un motor auxiliar fuera borda, así como con velas y remos que podrían ser utilizados en diferentes circunstancias. Y la tripulación, comandada por Alsar, formada por españoles, mexicanos, canadienses, franceses y norteamericanos. Un aparato de radio en la frecuencia 14.150 kilociclos ha sido su único contacto con el exterior. Los radioaficionados han seguido la ruta atlántica de estos hombres arriesgados, cuyo norte era, siempre, Santander.

Como elemento de salvamento, la aludida "burbuja", hemos de destacar que tiene un diámetro de sólo

2,80 metros y un peso ligerísimo, a tenor de los materiales con que ha sido construida.

EL GOLFO DE MEXICO

El golfo de México ha sido para los navegantes un auténtico golfo. Fuertes vientos contrarios, tormentas y grandes huracanes que les desviaron de su ruta, estuvieron a punto de estropear su gesta. En esos momentos se pierde un navegante, Guillermo, que al encontrarse enfermo tuvo que ser trasladado a tierra por un dragaminas que se acercó a las embarcaciones. Pero la ruta sigue. La gran prueba de fuego, y eso es admitido por todos, ha sido, sin duda, el famoso golfo de México y luego el estrecho de Florida. Lo pasan con grandes riesgos, y luego, alta mar. El mar, ciertamente tranquilo, de un océano estival, cuando las

temperaturas suben de día en día.

Y ya estamos en alta mar. Las noticias van llegando a través de radioaficionados. Pero convendría añadir aquí que la expedición no empezó en Tampico. La expedición empezó antes con una larga travesía por montañas y luego el Amazonas. Esta alusión era necesario hacerla para significar que no solamente han sido navegantes, sino caminantes también. Hombres llenos de entusiasmo, que despertaban la algarabía de las poblaciones por donde pasaban. Llegó el mar y con él el silencio.

La dura tarea ante y en el océano, arrostrando dificultades y no pocos peligros, pero llegó todo al fin con la arribada a aguas santanderinas, donde más de cincuenta mil personas han recibido a Vital Alsar y sus hombres como si fueran los últimos de Filipinas. Lo cierto es que eran los





Una multitud esperaba en la playa la Magdalena, de Santander, a la expedición "El hombre y la mar", capitaneada por Vital Alsar, que, tras un recorrido de 18.000 kilómetros, arribó procedente de México. (Reportaje: EUROPA.)

primeros que en este excitante siglo XX, con útiles de siglos atrás y un entusiasmo a prueba de toda clase de retos, han sabido llegar a la meta final. Un hondo respiro había en ellos. Una alegría inmensa de abrazar a sus familiares y a todos sus amigos, y a un innúmero de curiosos que habían seguido, paso a

paso, las pocas noticias que iban llegando a través de los radioaficionados sobre la expedición.

Santander se vistió con sus mejores galas. Y el 12 de octubre de este año ha recibido el galardón de unos hombres que, con ímpetu y entusiasmo, han celebrado a lo grande la hispanidad inapagable.

DIMENSIÓN UNIVERSAL

Tres galeones engalanados con los útiles del pasado y catorce hombres dirigidos por Vital Alsar han logrado que la gesta tenga dimensión universal. España y América celebran la apoteosis de esta gesta, que

nos atrevemos a calificar de irrepetible, en unos momentos en que el mundo tiene también tiempo, a través de unos hombres distintos, a reencontrarse con la Naturaleza. Porque, eso sí, Vital Alsar y sus hombres son unos nuevos filósofos que creen que en este mundo no todo es materialismo, ansiedad, prisas y desazones. Que en este mundo tiene que haber tiempo también para emular las gestas del pasado y, de esa forma, conocernos mejor. A los de ahora y a los de nuestros antepasados, que se han revivido por obra y gracia del tesón de unos hombres distintos, aptos para la adversidad y dispuestos a seguir en el futuro descubriendonos a todos que hay preciosos momentos en la vida que hay que utilizarlos para repetir lo que otros hicieron siglos atrás.

Tanto Vital Alsar como sus valientes compañeros han dado una lección de servidumbre a la Naturaleza y a saber luchar contra los elementos. A descubrir mundos nuevos, porque esta gesta es como una nueva conquista sin los modernos elementos que tenemos ahora al alcance para realizarla.

Las fotografías que acompañan este reportaje testimonian claramente unos rostros, unas embarcaciones, un conjunto de ilusiones y una gesta que ha supuesto para catorce hombres de tomo y lomo recorrer 18.000 kilómetros largos, sin miedo a lo imprevisible y sin desánimo a una gesta que valía la pena haber vivido. Un descanso merecido tienen estos catorce hombres del siglo XX que han hecho pensar a los que vamos pisando tierra firme que el mar, el gran océano, se puede seguir conquistando de la misma forma que lo hicieran nuestros antepasados. ■

MANUEL MARTÍNEZ FERROL. (FIEL, Servicios especiales EFE.)





CHILE

Así es la flota artesanal chilena (izquierda), a cuya arribada (arriba) se forma un animado mercadillo. Cada embarcación la tripulan dos o tres hombres.

Las imágenes han sido obtenidas en la caleta Diego Portales, de Valparaíso, por nuestro colaborador Lázaro Rosa Jordán (arriba, contemplando cómo alista el chileno los palangres), el cual ha preparado para "Hoja del Mar" el informe "Sudamérica: una alternativa para nuestra pesca", que publicamos a partir de la siguiente página.

He aquí una conclusión de Rosa Jordán, que podría enunciar todo un programa: "Los países sudamericanos están deseando que España asuma el rol que le corresponde".





SUDAMERICA:

UNA ALTERNATIVA PARA NUESTRA PESCA

Una flotilla de barcos atunera en la modalidad de cebo vivo, con base en diversos puertos del País Vasco, ha iniciado este año una campaña de pesca en América y concretamente en Venezuela.

Otra empresa pesquera y conservera vasca se está estableciendo en Colombia. Barcos arrastreros congeladores faenan en aguas argentinas y chilenas.

España, ¡al fin!, está volviendo hacia América del Sur, y nuestros hombres de mar, como avanzadilla, al igual que lo hicieran nuestros descubridores insignes, se han lanzado a la aventura de la pesca en Sudamérica.

¡Pero es que hay mucho más!

Los países sudamericanos están deseando que España asuma el rol que le corresponde.

Obliga mucho el tener el mismo idioma, el tener la misma Historia y el pertenecer a la misma raza. Un sudamericano no se siente extranjero en España, de igual manera que un español no se siente extraño en Sudamérica.

Somos iguales, tenemos las mismas características, nuestros apellidos se confunden, ¿cómo hemos podido olvidar que todo el mundo hispanoamericano es mucho más que un complejo de naciones?

Guiados por esta nueva corriente que apunta hacia Sudamérica, hemos recorrido uno de sus países más avanzados: Chile.

Hemos hablado con auténticos hombres de la mar, modestos en su vida y grandes en su espíritu. Hemos estado en sus casas, en su barcos, hemos pescado con ellos, nos han explicado sus miserias y sus alegrías.

Hemos compartido ¡en definitiva! lo bueno con lo malo, y al final de la aventura tenemos que dejar constancia de la grandeza del hombre de mar.

No importa que tenga la nacionalidad que tenga, no hay extranjeros en los hombres de mar, pues la mar, esa mar siempre vieja y siempre joven, es una auténtica patria y una única bandera para todos ellos.

Nos hicimos a la mar desde Iquique con un barco de cerco.

Los barcos tipo Cliper con puente a proa y cubierta despejada para largar el arte por popa, son hidroálicos, poco ma-

rineros y diseñados sólo para llevar carga en su bodega.

Provisto de haladores por pluma, una vez cercada la pesca (utilizan una gran panga como bote cabecero) la trincan al costado y la izan a bordo por medio de una bomba de succión (Yuma), que termina directamente en las bodegas una vez separada el agua que interviene en la operación.

En un sólo lance cogimos 120 toneladas de sardina, y el patrón, entre broma y veras, y con esa ironía que sólo tienen los hombres de la mar, se justificaba diciendo: "También se caen los aviones", queriendo indicarnos que se equivocó en la dimensión de la mancha, pues creyó que estaba sacando más de 200 toneladas.

Hablando de aviones, hay que indicar que los barcos utilizan el concurso de un avión especializado en estos menesteres, quien avisa y localiza los bancos más importantes, dando orientación y rumbo a los pescadores.

Era un bello espectáculo ver a nuestro patrón Daniel comunicarse con el avión, cambiar bruscamente de rumbo, manejar datos y comprobar sondas, dar órdenes, y ¡al fin!, como albatros humano, lanzarse en picado sobre el banco que eligió como definitivo.

¡Qué grandes profesionales..., pero qué pena comprobar que toda su riqueza la dedican sólo a fabricar harina de pescado!

Iquique entero es un inmenso almacén de miles —millones!— de sacos de harina de pescado, bien en polvo o en pastillas, su versión moderna.

La pesca íntegra, con su potencial de proteínas, alimento humano, su riqueza, se dedica sólo y exclusivamente para harina de pescado.

Don Hilarión Gómez, administrador de Tarapaca, S. A., nos decía que hay que cambiar diametralmente el enfoque y el aprovechamiento pesquero. Para ello, algunos fabricantes empiezan a transformarse y se aprestan a recoger el gran reto que significa el aprovechamiento integral de la riqueza pesquera en Chile.

La pesca debe frigorificarse, congelarse, (Pasa a la página siguiente)



El barco que figura junto a estas líneas (abajo) fotografiado en puerto Montt, hace capturas diarias de dos y tres toneladas de congrio, con palangres anticuados (foto grande, página contigua) y prácticamente sin ningún aparato de detección. Chile es una gran despensa pesquera; sólo necesita un aprovechamiento más intenso y racional, según manifiesta don Hilarión Gómez (junto a estas líneas), administrador de la sociedad Tarapaca. De cualquier forma, el pescador chileno es un gran profesional, con la tragedia de la incomprendión y los hábitos y problemas que son comunes a los pescadores de todas las latitudes. Las descargas del pesquero se hacen en los puertos de Chile por succión y la mayor parte se almacena para su destino a subproducto (fotos de la página contigua, arriba).

SUDAMERICA

(Viene de la página anterior)

conservarse y... sólo el subproducto es el que debe tratarse como último eslabón de la cadena para transformarse en harina de pescado.

Hacen falta capital y tecnología. Recursos, hombres y decisión de hacerlo los tiene Chile. ¿Es capaz España de aportar el resto?

A mí se me ocurre que nuestro país tiene una situación de privilegio para recoger el guante, pero, ¿quién puede acaudillar una operación como ésta? Pienso que quizás es la Administración quien debe marcar la pauta y los organismos afines a la pesca los que deben abrir los cauces.

No podemos quedarnos a remolque de la situación, entiendo que debemos tener poder de imaginación y adelantarnos al futuro.

Así lo han comprendido los japoneses, que en mucho peores condiciones, a pesar de los muchos obstáculos que significan la distancia y la dificultad del idioma, están asentándose en Sudamérica y nos están ganando una partida en la que, si nos decidíramos a jugar, tenemos muchas y muy buenas posibilidades.

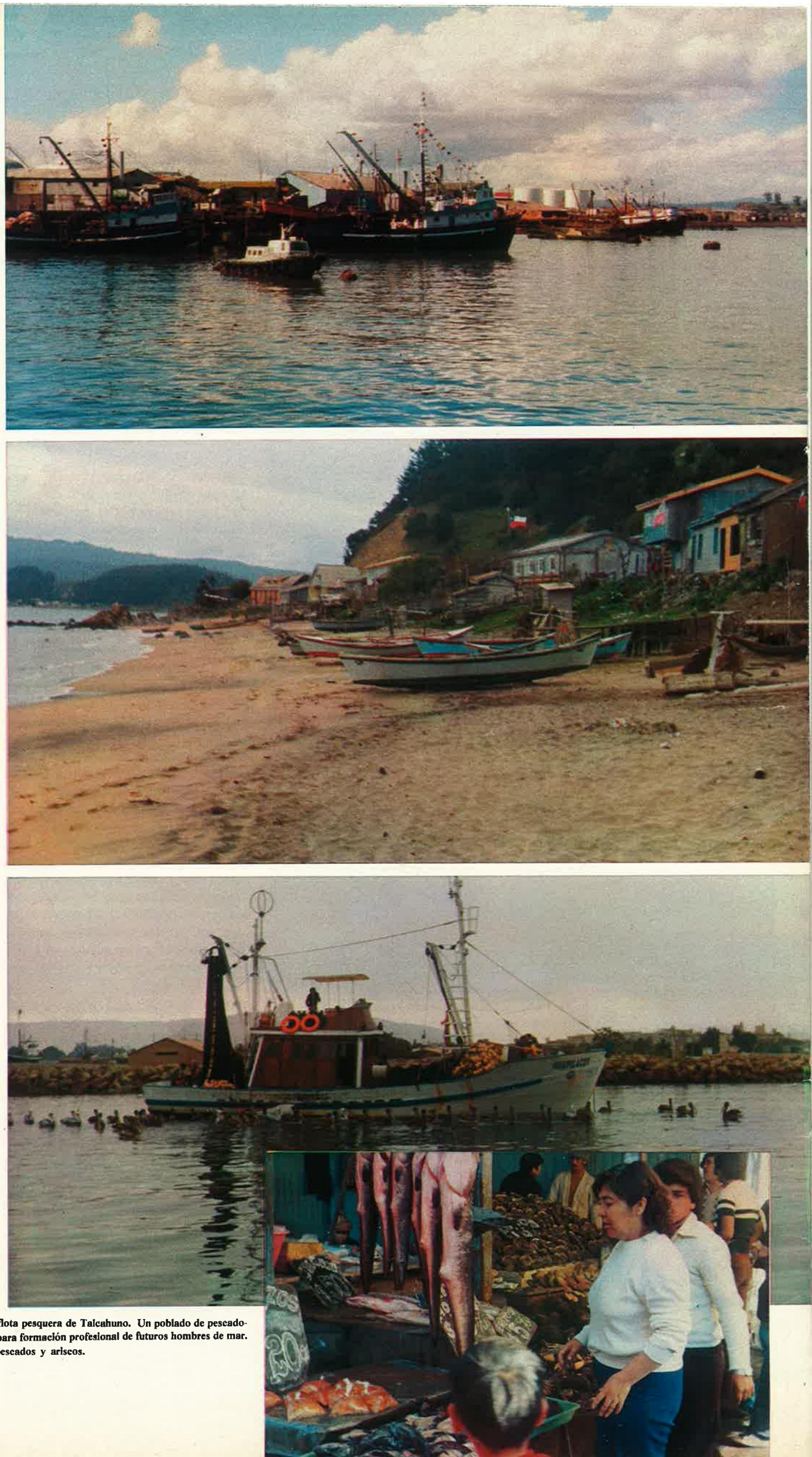
Una de las características más acentuadas de la primitiva estructura de pesca chilena son sus pescadores artesanales, lo que aquí llamaríamos pescadores de bajura.

Verdaderos hombres de mar, auténticos profesionales, en ocasiones marginados social y culturalmente y con unos medios y una tecnología usados por nuestros abuelos, sobreviven y faenan en condiciones muy precarias.

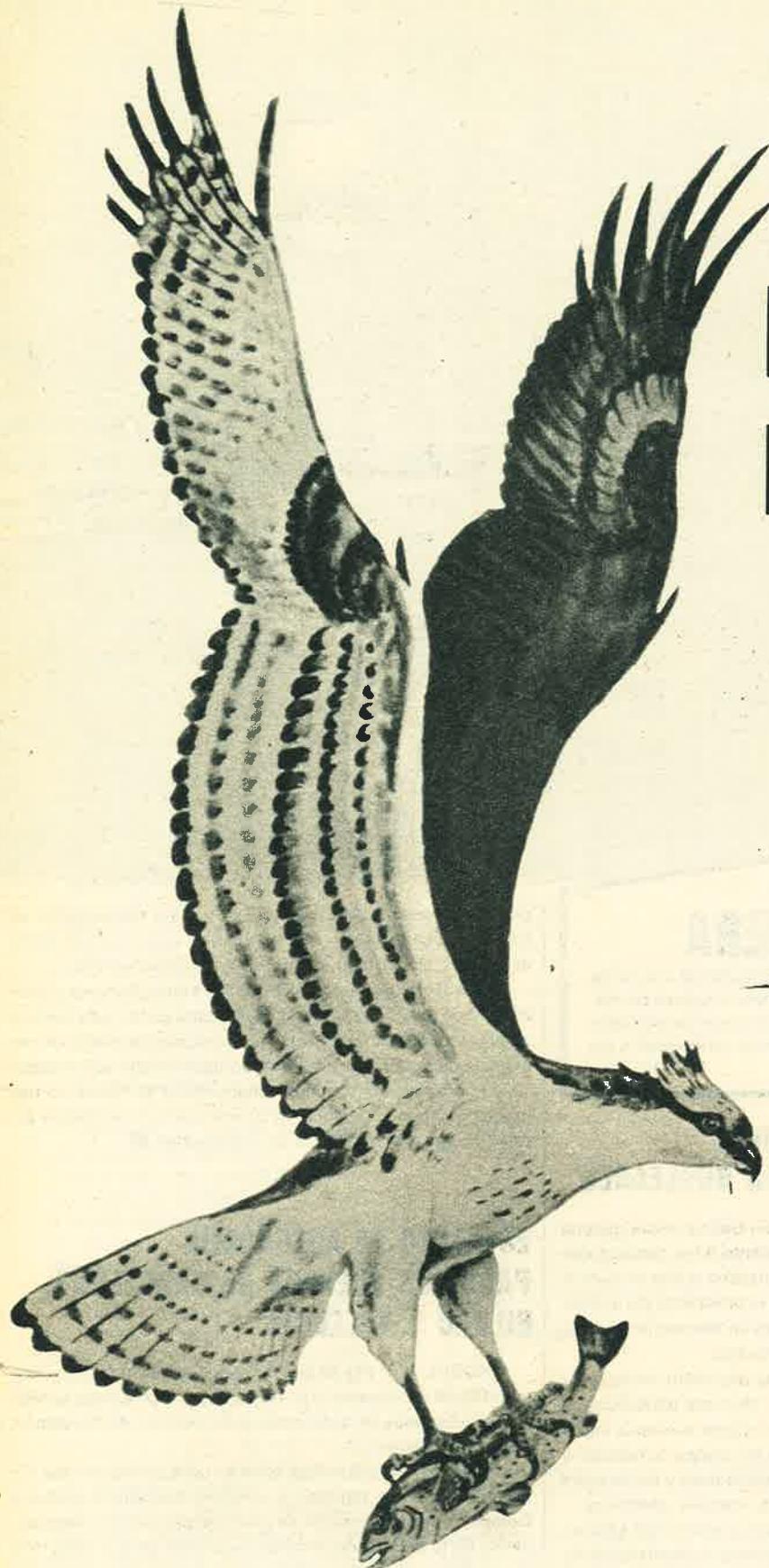
He creído ver en estos hombres el auténtico vivero para explotar la riqueza pesquera de Chile. Hay que darles formación profesional. Hay que crearles una infraestructura marinera, hay que organizarles para que no sean explotados y el producto de su esfuerzo no se pierda como en muchas ocasiones hemos tenido la desdicha de comprobar.

Hay que crear medios de canalización de productos, transporte frío... ¡Hay que hacer tantas cosas en Chile!

Actualmente existe un tratado hispano-chileno en materia de pesca, pendiente tan sólo de su ratificación. Bueno sería que dentro de su marco y a la luz de los informes precisos se facilitaran los medios adecuados para que todos, españoles y chilenos, chilenos y españoles, trabajaran juntos en esa gran aventura y en esa gran despensa que sigue siendo todavía la mar y su pesca. ■ **LAZARO ROSA.**



De arriba abajo, en las fotografías: Vista general de la flota pesquera de Talcahuano. Un poblado de pescadores en la costa del Pacífico. Barco-escuela de INACAP para formación profesional de futuros hombres de mar. Mercado típico de pescados y ariscos.



EL AGUILA PESCADORA, REINA DE LAS COSTAS

- **COMO RAPAZ PROTEGIDA POR LA LEY, SU CAPTURA O MUERTE SE SANCIONA CON 10.000 PESETAS.**
- **EN NUESTRO PAÍS, NIDIFICA EN CANARIAS Y BALEARES.**
- **POR INCRUSTAR SUS GARRAS EN UNA PRESA DE GRAN TAMAÑO PUEDE MORIR AHOGADA.**

Dentro del amplio grupo de aves rapaces que enriquecen el repertorio de nuestro país, las águilas ocupan un señalado lugar. Y dentro de todas las águilas, la pescadora.

Como excepción, el águila pescadora tiene predilección por buscar sus presas en el mar, donde los bújiles son su alimento favorito. No desdeña tampoco la presa en aguas del interior, pescando lucios y ciprínidos, e incluso alterna su ración con pequeños mamíferos, aves y crustáceos.

Sus alas, largas y relativamente estrechas, miden desplegadas entre metro y medio y los casi dos metros. Sus

tarsos son desnudos; sus garras, cortas y fuertes. El animal adulto puede pesar hasta dos kilos.

La pluma del águila pescadora es bonita y bastante parecida a la del águila culebrera. La capa externa, oscura, y de tonalidad clara la inferior. La cabeza rayada y el cuello blanco.

Prefiere para nidificar los acantilados junto al mar. Su nido, mantenido durante años, va creciéndose con el paso del tiempo, llegando a medir hasta dos metros de altura y metro y medio de diámetro.

Cría a los cuatro años. Su puesta oscila entre dos y cuatro huevos, aunque

lo normal son tres. En España, sus lugares de cría preferidos están en Baleares y Canarias.

Hace su puesta en marzo e incuba durante treinta-treinta y cinco días. A los dos meses de nacidos empiezan a volar los aguiluchos, a los que entran los padres soltándoles presas para que ellos las vuelvan a atrapar. Esta enseñanza se suele completar en una semana.

Para pescar, sobrevuela bajo y está atenta a la presencia de presas. Cuando divisa una, plega las alas y se lanza sobre ella. Lo normal es que proyecte las garras para asirla; pero no tiene inconveniente en sumergirse por completo para apresarla.

Es muy variable el tamaño de los peces que selecciona, aunque lo normal es que tengan de cien a quinientos gra-

mos. A medida que el tamaño aumenta, sus dificultades para despegar desde el agua son mayores. Puede llegar el caso de que se lance sobre una gran presa, clave en ella sus garras y, ante la dificultad para salir y desprender sus dedos, muera ahogada.

El águila pescadora es una rapaz protegida por la ley. Su muerte o captura presupone una sanción de 10.000 pesetas. Con igual cantidad se sanciona cada huevo que se roba del nido o se destruye.

Aunque de hábitos marineros, esta rapaz puede verse en muy diversos lugares de España, país que constituye un paso para las águilas nórdicas, que atraviesan nuestro territorio desde agosto a noviembre, hasta llegar algunas al paso de Gibraltar. ■ **GINES DE GEA.**



COMENZO LA CAMPAÑA MARISQUERA

Un año más, las bellas imágenes de la campaña marisquera en las rías gallegas. Esta foto corresponde a la ría de Vigo el día de la apertura de la veda. El 1 de octubre supo en aquellas aguas de espectaculares concentraciones de mariscadores, muy superiores a lo que puede hacer pensar esta escena. Por una vez, el fotógrafo supo encontrar un hueco apartado de las grandes concentraciones y obtener esta instantánea del faenar, tan apacible como continuado y sin descanso (Foto: EUROPA).

SOLO ESTA PROHIBIDA LA INMERSION EN EL MAR DE RESIDUOS NUCLEARES DE ALTA ACTIVIDAD

MADRID.—Los residuos radiactivos vertidos a unos 700 kilómetros de las costas de Galicia —51.630 toneladas, incluyendo en este peso, además de residuos, material aislante— eran de baja y media radiactividad y, según informó a EFE el Fórum Atómico, sólo está prohibida la inmersión en el mar de residuos de alta actividad.

El Fórum Atómico añadió que, dadas la dilución y dispersión de los materiales radiactivos de baja y media actividad en el medio marino, éstos pueden descargarse en el mar bajo condiciones específicas y debidamente controladas.

Existen diversas normas internacionales al respecto, de las cuales las más conocidas son las del Organismo Internacional de Energía Atómica de las Naciones Unidas, las de la Convención de Londres de 1972 y el mecanismo establecido por la Agencia de Energía Nuclear de la OCDE.

Los países encuadrados en la OCDE, tras una serie de estudios, comenzaron a llevar a cabo operaciones comunes de evacuación —según el Fórum— con los países interesados y con el control del Organismo Internacional de Energía Atómica. Se hicieron estudios, que se han ido poniendo al día continuamente, sobre la evaluación de riesgos, concepción de los bidones o contenedores, tanto para el transporte como para la inmersión en el mar; selección de las zonas de inmersión, tipo de buques a utilizar, etcétera.

Todos estos estudios estaban destinados a que las operaciones de inmersión fueran realizadas sin riesgos significativos para el hombre o el medio ambiente.

La OCDE, en su Agencia de Energía Nuclear, y tras consulta al Comité del Medio Ambiente de dicha Organización, tiene establecido un sistema de consultas y de vigilancia para la inmersión de residuos radiactivos en el mar. ■

PREOCUPACION EN GALICIA POR POSIBLES RESIDUOS NUCLEARES

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—En Galicia existe general preocupación por el posible acercamiento a las costas gallegas de residuos nucleares ingleses lanzados al mar en puntos y distancias impropias, según señaló el presidente de la Xunta de Galicia, Antonio Rosón Pérez, en un telegrama remitido al presidente del Gobierno, Adolfo Suárez.

El presidente de la Xunta de Galicia destacaba en su mensaje al presidente del Gobierno que "diversos periódicos de Madrid y Galicia dan noticia de que residuos nucleares ingleses se acercan o pueden acercarse a las costas de Galicia" y solicitaba que se ordene urgente comprobación y declaración oficial que proceda y se adopten las medidas oportunas.

Informaciones diversas señalan que a unos 700 kilómetros del litoral Norte gallego fue detectado un depósito de residuos nucleares y que las corrientes pueden arrastrarlos hasta las 200 millas de la zona jurisdiccional española. ■

LA SUBSECRETARIA DE PESCA, DISPUESTA A FINANCIAR BANCOS MARISQUEROS

LA CORUÑA.—El gobernador civil de esta capital, Pedro Gómez Aguerre, planteó recientemente a Víctor Moro, subsecretario de Pesca y de la Marina Mercante, el problema de la explotación marisquera en la ría del Burgo y el Puente del Pasaje en La Coruña. La entrevista tuvo lugar en el aeropuerto de Santiago, en presencia del ministro de Transportes, Sánchez Terán, a quien Víctor Moro había acompañado en su visita al aeropuerto. El subsecretario de Pesca dijo que el problema se había originado en junio de 1976, a raíz del hundimiento del "Urquio" en la bahía coruñesa. "Nosotros hemos encomendado al Plan Marisquero de Galicia la elabora-

ción de estudios para poner en explotación nuevamente los bancos marisqueros, y estos estudios están siendo ahora analizados por el Instituto Español de Oceanografía".

Víctor Moro aseguró que la Subsecretaría de Pesca contaba con los presupuestos disponibles para poner esos bancos en explotación. "Ahora son las asociaciones de mariscadores quienes deben ponerse de acuerdo para realizar estos trabajos". Fuera de esto, según el subsecretario de Pesca, no hay problema alguno, teniendo en cuenta que la financiación estará a cargo del Ministerio de Transportes. ■

ESTATUTO DE AUTONOMIA PARA LOS PUERTOS DE BARCELONA, BILBAO Y VALENCIA

MADRID.—Por tres Reales Decretos publicados en el "Boletín Oficial del Estado" del 10 de octubre se otorga el régimen de Estatuto de autonomía a los puertos de Barcelona, Valencia y Bilbao.

Estos puertos autónomos tendrán carácter de entidad pública que actúa en régimen de empresa mercantil y sujetos a Derecho privado. Gozarán de personalidad jurídica independiente de la del Estado, tendrán capacidad para el desarrollo de sus fines, pudiendo realizar toda clase de actos de gestión y disposición con las delimitaciones que impone el mismo Estatuto, no estando sujetos a la Ley de Entidades Estatales Autónomas ni a la de contratos del Estado.

El Consejo de Administración de los tres puertos estará compuesto por el presidente, el comandante de Marina, ocho vocales representantes de la Administración, nueve vocales representantes de los sectores económicos fundamentalmente afectados por el tráfico portuario, dos vocales representantes del personal del puerto autónomo, el director del puerto y el secretario.

Asimismo, existirá un órgano consultivo e informativo del Consejo de Administración que se denominará Consejo Asesor. ■

PRESIDENTES DE LOS PUERTOS

MADRID.—Por tres Reales Decretos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo publicados en el "Boletín Oficial



CRÓNICAS NACIONALES

El Consejo General de Pesca del Mediterráneo, confirma la alta explotación de los recursos marinos

NO TODOS LOS PAISES APlican LA MALLA DE 40 mm. PARA EL ARRASTRE

NANTES (Francia).—Entre los días 16 y 20 de octubre tuvieron lugar en los locales del Instituto Científico y Técnico de las Pescas Marítimas en esta ciudad las reuniones correspondientes a la XIV Reunión del Consejo General de Pescas del Mediterráneo (FAO).

Participaron las delegaciones de Argelia, Bulgaria, Chipre, Egipto, España, Francia, Grecia, Italia, Malta, Marruecos, Mónaco, Túnez y Yugoslavia, así como representaciones del CIEM, CIESM, OCDE, WWF y miembros del Departamento de Pescas de la FAO.

La delegación española estaba integrada por los siguientes miembros: señores Vélez y Masip, de la Dirección General de Pesca, que ostentaron los cargos de delegado y subdelegado, respectivamente; señores Masuti, Oliver y Astudillo, del Instituto Español de Oceanografía; señor Moral, del Centro Experimental del Frio (CSIC), y el señor Suan, del Instituto de Investigaciones Pesqueras.

En el primer punto tratado se destacó la importancia que tiene la formación y el perfeccionamiento del personal relacionado con la pesca a todos los niveles respecto a que los países han tomado medidas con el fin de afrontar sus problemas. Se indicó que las posibilidades de desarrollo de los medios necesarios no son las mismas para todos los Estados miembros, por lo que se consideraba recomendable crear un sistema fácilmente utilizable por todos los países, que se beneficiaran mutuamente.

las ventajas que resultarían de la aplicación de todas estas medidas. Asimismo se trata de la reducción de los esfuerzos de pesca y la forma de llevarla a la práctica.

El Consejo da cuenta de que, si bien todos los países han reconocido la necesidad de aplicar la malla de 40 mm. para los artes de arrastre y, muchos de ellos, lo han recogido en sus legislaciones, el cumplimiento de esta medida deja mucho que desear. No se consideró, por otra parte, oportuna la propuesta de efectuar un control de mallas en aguas internacionales.

Se considera fundamental la limitación del esfuerzo de pesca para evitar la sobreexplotación, si bien se reconocen las dificultades de orden teórico y práctico que ello conlleva. Se destacan las iniciativas tomadas por España y Francia al aplicar un sistema de licencias para fijar el número de barcos y sus características, así como por Grecia, Italia, Túnez y Yugoslavia al reducir los créditos para nuevas construcciones. Todo ello permitirá frenar la expansión de la capacidad de captura, por lo que se recomienda que todos los países adopten éstas u otras medidas encaminadas a este fin.

UTILIZAR PARA ALIMENTOS LAS ESPECIES PELÁGICAS

A continuación se trata el punto referido al aumento de la utilización de pequeñas especies pelágicas y otros recursos incompletamente explotados para la alimentación humana.

Se entiende que sería interesante abrir nuevos cauces para el aprovechamiento de estos recursos mediante la preparación de productos mejores y el estudio de mercados; por ello existe la esperanza de que los Institutos de la zona del CGPM establezcan sus propios programas de colaboración para contribuir a este esfuerzo de la FAO.

Dentro del punto referente al programa de vigilancia continua y de investigación en materia de contaminación marina se pasa revista a los proyectos en marcha, comentándose favorablemente los progresos realizados en la ejecución de los mismos y la esperanza de ir recibiendo las informaciones que faltan sobre los trabajos efectuados por los distintos laboratorios.

Dentro del capítulo "Otros asuntos", se consideró necesario prever para próximas sesiones la existencia de reuniones, aparte de la plenaria, en las cuales se pudieran presentar y discutir comunicaciones técnicas relativas a los programas de trabajo. Finalmente, la delegación española invitó al CGPM a que la próxima reunión tenga lugar en Palma de Mallorca, lo que fue aceptado por todos. ■

VIGO

YATE PERDIDO, LOCALIZADO POR RADIOAFICIONADOS

VIGO.—Un radioaficionado vigués captó una llamada de socorro del yate "Lideira", propiedad de don Eloy Domínguez. Este radioaficionado había recibido otra llamada de un colega suyo, instándole a que tratase de localizar la embarcación, que no aparecía. En los primeros contactos, los tripulantes del yate, el propietario, su esposa e hijos, no sabían dónde se encontraban, debido a la fuerte niebla en la zona a unas dos millas de cabo de Home y 1,8 de las Cies.

Por parte de la Comandancia se ordenó a la Radio Cótima de Alcabre alertarse a todos los barcos que navegaban en la zona y llevasen radar. Los radioaficionados montaron una red de comunicación, colaborando así con la Comandancia y el dragaminas "Miño", que zarpó para tratar de localizar al "Lideira".

Sobre las dos de la mañana, el pesquero "Serrano Hevia" notificó haber localizado el barco, y, posteriormente lo remolcó hasta el puerto de Marín.

En una nota facilitada por la Comandancia de Marina se destaca la colaboración de los radioaficionados, a los que felicitó. Se da la circunstancia que estas personas pertenecen a la Asociación Gallega de Amigos de la Radio, cuyo objeto social es el auxiliar y prestar ayuda a las autoridades, organismos públicos, Cruz Roja del Mar y Carreteras, pesca de bajura, embarcaciones deportivas, catástrofes y servicio público para protección civil. Operan en frecuencia de 11 m. y 27 megaciclos, que es la que emplean los barcos que navegan en nuestras aguas. Concretamente, en esta operación participaron los siguientes radioaficionados: Francisco Palos Álvarez, M. Albino Piñeiro, Cándido Fernández Giráldez, Luis Torrado Hermo y Jesús Camaño. ■

COORDINAR LA FORMACION

Diversos países, entre ellos España, informaron sobre los medios de que disponen y que pueden ser utilizados por otros miembros. Teniendo en cuenta la gran variedad de necesidades y de disponibilidades, se consideró conveniente constituir un grupo de trabajo para que estudiase el tema, el cual llegó a la conclusión de que los intereses del CGPM estarían mejor servidos si se consiguiera coordinar la formación entre los diversos países, ya que ello les permitiría utilizar todos los medios de formación disponibles en la región.

El tema tratado a continuación hizo referencia al "Estado de explotación de los recursos marinos". Y su resumen de conclusiones señala que se viene confirmado el estado de alta explotación de los recursos y que muchos países han tomado ya medidas para hacer frente a este problema limitando el esfuerzo de pesca, reglamentando las medidas de las mallas, etc. Se destaca el interés por la mejora en la obtención de estadísticas fiables y la conveniencia de una colaboración científica entre los países mediterráneos para una mejor evaluación de los "stocks" explotados.

El Consejo aprueba la recomendación de su grupo de trabajo sobre evaluación de recursos y estadísticas de pesca en el sentido de reforzar las campañas de prospección de biomasa, como complemento esencial para las evaluaciones y vigilancia del estado de los "stocks". Se concede una importancia especial a las evaluaciones por métodos acústicos.

VENTAJAS DE REGULAR LAS MALLAS

En el tema de la regulación de las pescas, el secretario técnico presentó las conclusiones en las que se hace referencia a la aplicación efectiva de las disposiciones tendentes a la regulación de las mallas y a la necesidad de reforzar los servicios de control. Se destaca la conveniencia de informar a los pescadores de

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general.

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

DISMINUYE EN VIGO EL MOVIMIENTO DE BUQUES TRANSATLÁNTICOS

VIGO.—Según un artículo publicado por "Hoja del Lunes", de esta capital, el puerto vigués, punta avanzada del Atlántico en las principales rutas marítimas, acusó durante el primer semestre del año una notable disminución en el movimiento de buques-transatlánticos tanto en viaje-crucero como en los pocos que han quedado en servicio regular con la América Central, pues el que llegó a ocupar el primer plano, el de las líneas con Brasil-Plata, desapareció totalmente hace unos años con la escala del buque de bandera española "Cabo San Vicente", que fue vendido al Estado cubano, navegando ahora con el nombre de "África Cuba". En los seis meses de este 1978 se anotaron un total de 18 escalas de buques de siete banderas con el paso de 6.047 pasajeros, en su totalidad cruceristas con predominio de los alemanes. Por banderas, la rusa, con once visitas, nueve del ferry "Gruziya", seguida por la italiana con tres escalas, alemana, finlandesa, griega y francesa con una respectivamente.

Para embarcar pasajeros con destino a Venezuela, novedad fue la presencia del italiano "Caria C", anteriormente "Flandre", de bandera francesa, viejo conocido del puerto vigués por estar adscrito al servicio con el Caribe, alternando con la nave gemela "Antilles", destruida por un incendio en aquellas aguas.

En movimiento de mercancías muy destacada figura la exportación de los vehículos que en distinta versión se fabrican en la factoría Citroën-Hispania, de la Zona Franca viguesa, con destino al Mercado Común.

De lo importado cabe destacar el maíz, que llega en importantes cargamentos a bordo de grandes bulkcarriers.

También el pescado congelado de los bancos sudafricanos, caladeros de Boston y de la costa chilena, carne congelada de Argentina, de Uruguay y Brasil, y la madera en troncos, de la costa africana.

PUERTO PESQUERO

En rendimiento económico, se ha convertido el de Vigo en el primero del litoral nacional. El precio del pescado subió de forma considerable, si juzgamos a través de los datos que se han venido publicando mensualmente, así tenemos el mes de junio que batió el "record" de todas las operaciones efectuadas hasta el presente con un valor en primera venta de más de 1.838 millones de pesetas, los 16.640.857 kilos, de pesca en fresco, congelada, derivados de la pesca y viveros flotantes. ■



Con sus diplomas, en la exposición de labores.

CURSO DE PROMOCIÓN DE LA MUJER

VIGO.—Recientemente se clausuró en la localidad de Bueu un curso de Promoción Social de la Mujer, que al igual que otros anteriores fue organizado por la Delegación Provincial del ISM de esta capital.

Durante el pasado curso se habían celebrado en Rajó, Campelo (Saiñas), Bueu, Beluso, Cangas, Moaña, Redondela, Panjón y La Guardia. ■

FALLECE AL CAER AL MAR

VIGO.—El pasado día 3 de septiembre, el tripulante del barco pesquero "Cabricastro", don Pascual Areas Santiago, falleció cuando se encontraba realizando sus faenas pesqueras. El infortunado marinero resbaló y cayó al mar en aguas del Gran Sol. Tenía veintiocho años y dejó viuda y dos hijos.

COLISIÓN DE UN CARGUERO ESPAÑOL Y UN MERCANTE CHIPRIOTA

CORCUBIÓN.—El mercante chipriota "Christiana R" se hundió en la madrugada del domingo 17 de septiembre al colisionar con el carguero español "Magali", a 10 millas al SSW de Finisterre. Afortunadamente no hay que lamentar víctimas, ya que las 21 personas que viajaban a bordo del buque siniestrado fueron recogidas por el remolcador holandés "Barracuda".

ALARMA GENERAL

Era cerca de la una de la madrugada cuando el "Magali", que hacía la ruta de Rotterdam a Túnez, con carga general, entró en colisión con el mercante chipriota "Christiana R", que navegaba, en lastre, de Las Palmas a Noruega. En medio de una densa niebla, la proa del "Magali" se fue a hundir en el costado de babor, cerca de la proa, del "Christiana R". El impacto fue muy grande, produciendo una escora de babor de unos 20 grados.

INUNDADAS LAS BODEGAS

En el impacto se le abrió una gran brecha al "Christiana R" en el mamparo de división de las bodegas 3 y 4, inundándolas inmediatamente. Desde el mismo buque chipriota, a través de la radio, lanzaron un SOS para que fueran en su auxilio. La llamada de socorro fue captada por el guardacostas de la Marina de Guerra española "Miño" y por el remolcador holandés "Barracuda", que se encontraba a unas 10 millas al Norte de Finistère, en viaje de Suez a Rotterdam.

ABANDONO DEL BUQUE

Mientras tanto, a bordo del "Christiana R" se intentaba tapar la enorme brecha abierta en su costado. Con los medios que tenían a bordo la operación era imposible. El capitán, Sotiris Chatzipetros, ordenó a la tripulación que se dirigiera a popa y allí arriaron una balsa salvavidas.

La escora fue en aumento y, cuando ésta ya sobrepasaba los 35 grados, una hora después del abordaje, el capitán ordenó a sus hombres que abandonaran el buque, como así lo hicieron.

DOS HORAS EN EL MAR

Las 21 personas pasaron a la balsa y durante dos horas permanecieron en ella. El mar estaba en calma, lo que evitó males mayores. Desde la balsa lanzaron varias bengalas, que fueron avistadas desde el "Barracuda", que había puesto proa a toda máquina hacia la situación indicada en el SOS.

EL "CHRISTIANA R", QUILLA AL CIELO

Al poco tiempo de ser abandonado por sus tripulantes, el "Christiana R" se escoró completamente, hasta quedar con la quilla al aire. En esta posición estuvo durante unas cinco horas, hasta que se hundió totalmente. A bordo de él iba la documentación del buque y de sus tripulantes.

RECOGIDOS LOS NAUFRAGOS

Por la luz de las bengalas, el "Barracuda" se dirigió hacia la

balsa en donde se encontraban los 21 naufragos, a los que lograron a bordo, quedando en el lugar del siniestro, por si podían recoger al mercante "Christiana R". Esta operación no se pudo llevar a cabo.

Mientras tanto, también se acercó hasta aquel lugar el dragaminas "Miño", de la Armada española, que se situó en las inmediaciones, por si eran necesarios sus servicios.

CINCO HERIDOS LEVES

Ante la imposibilidad de rescatar al barco siniestrado, el

"Barracuda" puso proa al muelle de Brens, en Cee, con las 21 personas rescatadas del agua.

Las noticias que habían llegado a tierra eran alarmantes, por lo que se había dispuesto que varias ambulancias y médicos estuvieran en el muelle, por si era necesario evacuar a algún herido. Afortunadamente, las heridas no revestían gravedad. El capitán tenía un golpe en un hombro y la esposa del electricista, Asimida Vapoutsoglou, que viajaba como pasajera, varias heridas en la cabeza, a las que le aplicaron unos puntos de sutura.

NACIONALIDAD DE LOS TRIPULANTES

La tripulación del "Christiana R" era de las más diversas nacionalidades. Los mandos eran todos griegos, de cuya nacionalidad iban siete personas, incluida la esposa del electricista; el resto de la tripulación la formaban siete de Egipto, tres de Cabo Verde y uno de Portugal, Nigeria, Senegal y Tanzania.

La tripulación fue desembarcada en Cee y, tras prestar declaración, trasladada a La Coruña, de donde serán repatriados a sus respectivos países de origen.

EL "MAGALI"

Por su parte, el "Magali" sufrió daños en su proa, que no afectaron en nada sus condiciones de navegabilidad. Fue convoyado hasta Corcubión por el "Barracuda", pero navegó sin novedad, por sus propios medios, hasta Cee.

Ayer fue revisado por inspectores de Sevimar, que le autorizaron para trasladarse a Marín, en donde será reparado.

LOS DOS BUQUES TENIAN RADAR

No se sabe todavía las causas que motivaron el abordaje. La niebla era muy cerrada, aunque los dos buques estaban equipados con radar. Ambos mercantes son de un tonelaje similar: el "Magali", de 1.000 toneladas, mientras que el chipriota tenía 400 toneladas más.

Las diligencias están siendo

MADRID LA ESCUELA DE NAUTICA DE GIJON DEL I.S.M., HOMOLOGADA A LAS OFICIALES

MADRID (Redacción).—Por una Orden de 3 de noviembre pasado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ha quedado homologada la Escuela Reconocida de Náutica del Instituto Social de la Marina de Gijón a las Escuelas Oficiales de Náutica.

El texto de la Orden es el siguiente:

"La Escuela de Náutica del Instituto Social de la Marina de Gijón, reconocida en el año 1970, viene desarrollando desde entonces una importante labor pedagógica en el área de las enseñanzas de la carrera de Náutica. La experiencia didáctica de la referida Escuela, su nivel docente, el creciente número de alumnos que reciben enseñanza en sus aulas, la tradición asturiana en los estudios marítimos y la necesidad de facilitar los medios adecuados de acceso a la carrera de Náutica a las personas con vocación marítima en esta región, aconsejan la homologación de la Escuela de Náutica del Instituto Social de la Marina de Gijón a las Escuelas Oficiales de dicha disciplina, en íntima conexión y bajo las directrices de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante, a quien corresponde el control de esta clase de enseñanzas. En su virtud, se dispone:

Artículo 1.º Se homologa a las Escuelas Oficiales de Náutica, a los efectos de impartir las enseñanzas de dicha carrera en los niveles legalmente reconocidos, a la Escuela Náutica del Instituto Social de la Marina de Gijón.

Los estudios a realizar y las titulaciones correspondientes a los mismos se sujetarán a lo dispuesto en la legislación vigente. Las pruebas académicas de aptitud de sus alumnos se pasarán ante el Profesorado de la Escuela y se ajustarán a los planes de estudios oficiales.

Artículo 2.º Para mantener la unidad de doctrina y calidad de enseñanza de este Centro, la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante cuidará de:

- Fijar las directrices pedagógicas de las Enseñanzas Náuticas.
- Determinar las titulaciones exigibles al Profesorado que ha de impartir la enseñanza.
- Establecer los medios materiales y ayudas a la enseñanza con que ha de estar dotada la Escuela; y
- Controlar el rendimiento educativo de la Escuela". ■

instruidas por la Ayudantía de Marina de Corcubión.

NOTA DE LA COMANDANCIA

En relación con el accidente marítimo entre los buques "Magali" y "Christiana R", la Comandancia Militar de Marina de Vigo remitió una nota sobre la asistencia prestada en el naufragio, en la que se aclara, entre otras cosas, que a las dos de la mañana del día 17 se recibió en la Comandancia, a través de la radio costera, noticia de haberse producido una colisión entre el buque español "Magali" y el griego "Christiana R".

Se alertó a los buques que pudieran hallarse en sus inmediaciones y se ordenó salir de Vigo al dragaminas "Miño" en su auxilio.

El primer buque que llegó fue el remolcador holandés "Barracuda", que recogió a bordo a la dotación del "Christiana R".

Ante el temor de que otro buque pudiera colisionar con el casco del "Christiana R" se preguntó al capitán del español si existía algún peligro inmediato para su barco, y, ante su contestación negativa, se le recomendó permanecer con el remolcador "Barracuda" en las inmediaciones, hasta su hundimiento, o en espera de la llegada del dragaminas "Miño".

Una vez que el dragaminas "Miño" llegó a la vista del "Christiana R", permaneció al costado del griego hasta su hundimiento, ante el temor que cualquier otro buque, por falta de visibilidad o no disponer de radar, pudiera entrar en colisión con él, reintegrándose seguidamente al puerto de Vigo.



LINEA MARITIMA ENTRE BILBAO Y LOS ESTADOS UNIDOS

SANTURCE (Vizcaya).—Ha tenido lugar en esta localidad la presentación de las motonaves "Covadonga" y "Guadalupe", que realizarán la ruta España-Estados Unidos con carga de contenedores.

Ha presidido el acto, a bordo del "Covadonga", el almirante Pascual Pery Junquera, presidente de la Compañía Transatlántica, a quien acompañaban los directores de la citada Compañía y empresa concesionaria en este puerto, comandante de Marina y otras autoridades.

Ambas motonaves, que son gemelas, tienen una eslora de 155 metros; 21,7 metros de manga; 12,10 de puntal y un peso muerto de 12.590 toneladas, con una capacidad máxima de 338 contenedores de 20 pies. La velocidad de estos barcos es de 20 nudos y cubrirán la línea Bilbao-Burdeos, Lisboa-Cádiz-Nueva York-Baltimore y Norfolk, con escalas cada catorce días en cada uno de los citados puertos.

La Compañía Transatlántica fue fundada en Cuba en 1850 y viene sirviendo al tráfico entre España y Estados Unidos desde 1886. Entre 1953 y 1973 lo sirvió con los barcos mixtos de carga y pasaje "Covadonga" y "Guadalupe", en cuyo honor estos dos nuevos buques llevan sus respectivos nombres. ■

APLAZADAS HASTA ENERO SENTENCIAS IRANDESAS CONTRA PESQUEROS ESPAÑOLES

BILBAO.—Ha quedado aplazada para el mes de enero próximo el pronunciamiento de la sentencia contra los pesqueros de altura "Arretxinagako Mikel Deuna", de Ondárroa, y "Playa de Coroso", de Vigo, cuyo juicio se celebró el 26 del mes de octubre.

También fue aplazada, para enero la vista del juicio —que debía de haberse celebrado el día 31 de octubre— contra el arrastrero "Itxa-Ondo", de Ondárroa.

Estos pesqueros fueron apresados por las autoridades marítimas irlandesas los pasados meses de julio y agosto, y posteriormente puestos en libertad al cabo de un mes y medio de apresamiento, tras abonar fianzas equivalentes a 17 y 20 millones de pesetas, respectivamente.

Por el momento, los armadores desconocen las causas que han motivado estos aplazamientos. ■

CUATRO PESQUEROS EN LIBERTAD

BILBAO.—Tras el juicio celebrado en el puerto francés de L'Orient, han sido puestos en libertad cuatro pesqueros vascos con base en Pasajes, apresados el pasado día 12 de septiembre por faenar sin licencia dentro de las 200 millas comunitarias.

Son el "Euskal-Beria", "Dragón", "Manukamua" y "Punta Pururrarri", a quienes les ha sido impuesta una multa de 8.000 francos.

Aún quedan retenidos en el puerto francés seis pesqueros vascos, cinco con base en Pasajes y uno en Bilbao, paseados a partir del día 16 de septiembre y cuyo juicio se vio el día 5 de octubre.

En el puerto inglés de Plymouth fue puesto en libertad el pesquero ondarrés "Txemaipe", detenido por cuarta vez; en esta ocasión ha abonado una multa equivalente a unos dos millones de pesetas. Fue apresado el pasado día 22 de septiembre. Ese mismo día fue apresado también el pesquero "Urgain Bat", que fue conducido al puerto de Burdeos, donde fue puesto en libertad tras depositar una fianza equivalente a 800.000 pesetas. ■

BENIDORM CAPTURA UNA LECHA DE 37 KILOS

BENIDORM (Alicante).—Recientemente fue capturada en esta localidad una lecha de 37 kilos, desde una embarcación y con cebo vivo.

Los afortunados pescadores fueron Jerónimo Zaragoza, Bartolomé Sivera y Agustín Pérez.



BARCELONA

EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA VISITA LA COSTA CATALANA

BARCELONA (Correspondiente).—Durante dos apretadas jornadas, el presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos Linares, ha visitado una parte de la costa catalana; concretamente Llansá, Puerto de la Selva, Rosas, La Escala, Palamós y Arenys de Mar.

Previamenente mantuvo una cordial entrevista con el jefe del Sector Naval, almirante don Severo Martín Allegue, así como los delegados del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social en Barcelona y Gerona, señores Salvá Miquel y Acosta Camps, respectivamente.

En los puertos citados se reunió con los alcaldes, ayudantes de Marina, consejeros provinciales, patronos mayores y cabildos de las Cofradías, con los que debatió sobre la acción del Instituto, tanto en lo que se refiere a la gestión de la Seguridad Social de los tra-

jadores del mar como a las actividades de fomento social, promoción, empleo, instalaciones, seguro de embarcaciones, etcétera, así como perspectivas para su incremento.

Visitó las Casas del Mar de Llansá y Palamós, siendo informado sobre sus actividades formativas, culturales, sanitarias y recreativas, la de La Escala, ya terminada y en tránsito de ser dotada de mobiliario y material sanitario, y las obras de la de Puerto de la Selva, que se espera concluyan en breve plazo.

CON LOS PESCADORES

En este puerto tuvo oportunidad de dar la bienvenida a la embarcación "Villa de Llansá", asegurada en la Mutua de Riesgo Marítimo del Instituto, que naufragó y regresaba reparada para iniciar de nuevo su actividad, conversando, con el arma-

dor, el patrón y la tripulación, a los que felicitó por el éxito del rescate, deseándoles una feliz pesquera.

En Rosas visitó los solares que el Ayuntamiento gestiona ofrecer, del orden de los 1.000 metros cuadrados, colindante con el grupo de cien viviendas de pescadores, recibiendo información del propio alcalde, don Manuel Donat Buscató.

En Arenys de Mar estudió el tema con el alcalde, señor Salmerón, las demás representaciones, considerando posibilidades alternativas para resolver definitivamente la construcción de su Casa del Mar.

En su breve estancia en Barcelona se entrevistó también con el alcalde, señor Socías, identificado con la preocupación de que la ciudad deje de vivir "de espaldas al mar", según se puso de manifiesto en la orientación al Distrito Marítimo de

los actos de celebración este año de la festividad de Nuestra Señora de la Merced, ratificando su decisión de que los servicios municipales estudien posibilidades para que el Instituto pueda construir la Casa del Mar, dotando de servicios sanitarios, formativos, culturales, asistenciales y recreativos a todos los trabajadores de su zona de influencia.

Por último, antes de regresar a Madrid, visitó acompañado del presidente del Consejo Provincial, señor Zuazu Garnica, la Casa del Marino, sede de la Delegación del organismo, y sus instalaciones —hospedería, bar-restaurante, Club del Pensionista del Mar, cambiando impresiones con su Junta Directiva—, etcétera, anunciando su propósito de completar, en breve, su visita al litoral de Cataluña y una más prolongada estancia en Barcelona. ■

LOS PAISES RIBEREÑOS, DISPUESTOS A SALVAR EL MEDITERRANEO

BARCELONA.—La progresiva contaminación del Mediterráneo está llegando a su punto máximo. La situación es grave y es urgente ponerle remedio con acciones eficaces a muy corto plazo, como único medio de salvación de nuestro mar. El Rey don Juan Carlos hizo recientemente manifestación de su personal preocupación por este problema, con ocasión de la visita que realizó la familia real a algunas poblaciones de la Costa Brava. También a nivel internacional ha cundido la alarma, cuando todavía se está a tiempo de hacer algo por el Mediterráneo.

En este último aspecto, todas las naciones ribereñas se han agrupado, dispuestas a llevar a cabo las acciones que se precisan, en la Unión de Ciudades del Mediterráneo, a su vez adscritas a la Federation Mondiale de Villes Jumelées, dependiente de las Naciones Unidas. Desde la fundación de la Unión, a principios del pasado año, se han celebrado ya tres asambleas generales, la primera y la última en Rimini (Italia), con asistencia de una representación barcelonesa, puesto que nuestra ciudad ostenta una de las vicepresidencias de la Unión, en la persona del primer teniente de alcalde del Ayuntamiento, doctor Manuel Font Altaba.

PUNTOS BASICOS DE LA UNION

Ya se han conseguido los primeros resultados de las acciones de conjunto, de acuerdo con los tres puntos básicos de la Unión: organización y desarrollo a nivel de las colectividades locales y regionales de la lucha contra la polución del mar Mediterráneo; desarrollo coordinado del litoral, y unir a las ciudades para unir a los pueblos, teniendo como objetivos la cooperación, el desarrollo y la paz regional y mundial.

Estas acciones de conjunto quedaron ya perfectamente delimitadas en la última Asamblea de Rimini, con la creación de tres comisiones, cuyos temas son los siguientes:

- Papel de las ciudades en la defensa del mar y para el desarrollo socio-económico. Utilización de normas técnicas, reglamentarias y legislativas.
- Programa del saneamiento de las cuencas vertientes para la protección del mar: metodología, proceso y tecnología.
- Proyecto prioritario de intervención internacional, nacional y regional; financiamiento y gestión.

CASI NULA DEPURACION DE LAS AGUAS

Es de destacar, entre las ponencias y trabajos presentados, las que hacen referencia a la contaminación de las aguas mediterráneas costeras de la mayor parte de poblaciones ribereñas, en especial el informe-encuesta general sobre el estado de saneamiento y proyectos de 22 grandes ciudades del Mediterráneo,

cuya característica más notable y al propio tiempo más preocupante, es la prácticamente nula depuración de las aguas, aunque con la perspectiva de un cambio de panorama, puesto que en casi su totalidad existen proyectos muy avanzados y de inmediata ejecución —como máximo hasta 1985— de mejora de las redes de saneamiento y de establecimiento de plantas depuradoras de tipo químico o biológico y con reutilización de los afluentes allí donde la falta de agua es más acuciante.

LA SITUACION DE BARCELONA

La presentación barcelonesa dio cuenta de la situación en que se encuentra el plan de saneamiento de aguas residuales de nuestra ciudad, que, redactado en 1968 y adjudicado en 1970, preveía la construcción de cinco estaciones de depuración, agrupadas posteriormente en tres por falta de espacio para su situación, y de la que actualmente está en servicio la del Bogatell. A pesar de que este plan no ha sido totalmente realizado todavía, Barcelona, con una población de casi dos millones de habitantes, depura actualmente el 15 por 100 de sus aguas residuales, preveyéndose que en 1979 se llegaría al 70 por 100 y en 1985 a la totalidad, realizándose el tratamiento por sistema biológico-químico en la aludida planta del Bogatell y físico-químico en las restantes instalaciones en construcción actualmente. También se realizará un tratamiento de fangos con incineración en segunda fase.

CONCLUSIONES DE LA ASAMBLEA

La Asamblea de Rimini llegó a unas conclusiones que ponen de relieve la gravedad de la situación a que ha conducido la polución del mar Mediterráneo y el decidido propósito de hacer frente a la misma mancomunadamente. Destacaremos de las conclusiones la llamada a los Parlamentos de los países ribereños del Mediterráneo para un creciente esfuerzo programático en el campo legislativo, administrativo y financiero, para que la defensa del mar vaya acompañada de los medios urgentes que sean precisos; la petición de que la Unión de Ciudades del Mediterráneo sea instrumento para el intercambio de información legislativa y reglamentaria, vehículo de difusión de las realizaciones en el campo de control de la polución del mar, y estímulo y sensibilización para la creación de una normativa homogénea respecto al nivel de biodegradabilidad de los detergentes y de su contenido en sustancias tóxicas; efectuar en todo el Mediterráneo un estudio sobre el estado actual de costas y fondos marinos costeros, promoviendo un inventario completo; afrontar rápidamente el problema de la tutela del mar, para evitar la inmersión de productos diversos y peligrosos; poner a punto un código "standard" para los vertidos al mar y efectuar un control continuo de los mismos en ciudades e industrias. ■ J. C. R. ("La Vanguardia Española").

CARTAGENA

TRES MUERTOS EN EL INCENDIO DE UN BARCO GRIEGO

CARTAGENA (Murcia).—Tres muertos y un herido grave es el balance del incendio producido en la motonave griega "A. H. Nikolas", que había llegado a este puerto, remolcada por dos barcos, uno inglés y otro argelino.

El incendio se produjo al Norte de Orán y se inició en la sala de máquinas, donde pudo encontrarse el cuerpo carbonizado de una de las víctimas.

La motonave griega, fondeada en el muelle de Santa Lucía, precisó a su llegada de los servicios contra incendios; transportaba carga general. ■

MELILLA

UNA MOTONAVE SALVA A LA TRIPULACION DE UN BUQUE GRIEGO

MELILLA.—La motonave correo de Málaga "Antonio Lázaro" a su llegada a Melilla desembarcó a los 18 tripulantes del carguero de nacionalidad griega "Hiona", a los que recogió a poco más de veinte millas de la costa malagueña, cuando a bordo de un bote acababan de abandonar el buque.

Según nuestras referencias el oficial de la motonave correo observó que un buque todavía sin identificar se hallaba en situación muy extraña con la popa muy hundida. Avisado el capitán del "Antonio Lázaro", don Antonio Sentís, éste dispuso que inmediatamente se pusiera rumbo al carguero cuando se advirtió que un bote con la tripulación comenzaba a alejarse del navío siniestrado, el cual, cuatro o cinco minutos después, desapareció de la superficie, hundiéndose definitivamente.

El "Antonio Lázaro" recogió a la tripulación del "Hiona", entre la que figuraba su capitán, Dimitrios Doriza, y una mujer, siendo todos atendidos con la hospitalidad que caracteriza a los marineros españoles.

Una vez en tierra, los tripulantes del carguero griego quedaron a disposición de las autoridades de Marina de nuestro puerto, las cuales dispusieron que por la noche en el mismo "Antonio Lázaro" fueran trasladados a Málaga, donde seguramente se hará cargo de ellos el cónsul griego en la capital de la Costa del Sol, en cuyas aguas jurisdiccionales se registró el siniestro.

Parece que el hundimiento del "Hiona" se debió a una vía de agua abierta por causa desconocida, sin que se registraran desgracias personales. ■

Don José Manuel Massip, sustituye a don José Eguizábal

EL PRESIDENTE DEL I. S. M., DA POSESION AL DELEGADO DEL ORGANISMO EN ALMERIA

ALMERIA (De nuestro corresponsal).—En la sede de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, en Almería, tuvo lugar el acto de toma de posesión del nuevo delegado, José Manuel Segarra, por jubilación de José Alfonso Eguizábal Serena.

José Manuel Segarra, de treinta y un años de edad, natural de Castellón, es licenciado en Derecho y pertenece al cuerpo técnico del ISM, habiendo desempeñado anteriormente las jefaturas de Fomento Social en las Delegaciones de Castellón y Las Palmas.

Presidió el acto Julio Cienfuegos Linares, presidente del ISM, con asistencia del secretario general del Gobierno Civil, en representación del gober-

nador, Alberto Giménez Marzal; el presidente de la Diputación, Juan López Cuadra; el jefe de la Inspección de Servicios Administrativos del ISM, José María García Casillas; el segundo comandante de Marina, en representación del comandante, Juan Pérez España; el delegado territorial de Sanidad y Seguridad Social, José A. Fernández de Aguilar Torres; el delegado de Trabajo, Francisco Rodríguez

Caracuel; el director del INP, e interventor del Servicio del Mutualismo Laboral, así como otras representaciones y funcionarios del Instituto Social de la Marina.

Después de las palabras de los delegados saliente y entrante, el presidente del ISM dijo que el acto que estaban celebrando era de satisfacción y esperanza. Por un lado —refiriéndose a José Alfonso de Eguizábal—, por la satisfacción del deber cumpli-

do, y de otro —refiriéndose al nuevo delegado—, porque éste es un hombre nuevo que viene de otras latitudes a esta ciudad, pero que, por tradición familiar, desde joven conoce y vive los problemas de la mar, y las experiencias adquiridas sabrán comunicarlas y redundarán en el bien del Instituto.

Finalizado el acto, el nuevo delegado recibió la felicitación de autoridades, funcionarios y asistentes. ■

HUELVA

OBRAS DE MEJORA EN EL PUERTO

HUELVA.—Obras de infraestructura por valor superior a los 5.000 millones de pesetas se están ejecutando en el puerto de Huelva.

Según informó el diario "ABC", para finales de este año se entregarán diversas obras, entre ellas el desdoble de la calzada que bordea la zona portuaria, con una longitud total de 4,8 kilómetros, y las de ampliación de los muelles de Torre Arenillas y nuevo, además de una nave de exportación en el muelle de Levante, la habilitación de la zona de servicio del puerto de Torre Arenillas y una nueva avenida de enlace que conectará con la noroeste.

La obra de mayor envergadura es la del dique de contención de arenas, que tendrá una longitud de 13 kilómetros y una vía de acceso de 12,8, con tres puentes sobre los esteros de Aljaraque, Bacuta y El Burro.

Estas obras finalizarán en diciembre de 1979, e importarán unos 2.500 millones de pesetas. Están proyectadas para contener el aporte de arenas del mar, que obligaba a costosos dragados de mantenimiento. ■

Operación "trasplante de chirlas"

EL "PEMARES", EN SALVAGUARDA DE ESPECIES MARISQUERAS DEL LITORAL SURATLANTICO

Desde hace ya más de un año, los biólogos y técnicos del Equipo de Playa del Plan Marisquero de la Región Suratlántica, adscritos a la subgerencia de Huelva, han venido estudiando la evolución, nivel biológico, crecimiento, reproducción y extensión de los bancos de chirlas de la zona litoral de la provincia, y en las últimas prospecciones realizadas a principios del mes de septiembre observaron que en los pesqueros correspondientes a las enfilaciones de "El Vigia" y "Las Madres" existía una cierta cantidad de chirlas (*Venus gallina L.*) de un tamaño que se podrán considerar crías, que corrían graves riesgos de mortandad por las malas condiciones edafológicas del terreno, y que corresponden al reclutamiento de este año. Se pudo

apreciar un índice de mortandad de aproximadamente un 25 por 100.

Expuesto el caso ante la gerencia, ésta solicitó de la Dirección General de Pesca el poder realizar una "operación trasplante", desde una zona a otra, para tratar de que siguieran su crecimiento en otros bancos más favorables. El permiso fue concedido y el "Pemares", fletando embarcaciones de sus expensas —de las que se dedican a estas faenas—, comenzó la denominada "operación trasplante de chirlas", desde la zona de Levante de la barra de Punta Umbría a la zona de Poniente, concretamente al banco denominado "Las Tuberías".

DESARROLLO DE LA OPERACION

El Equipo de Playa de la subgerencia, junto con las tripulaciones de estos pesqueros, faenaron durante seis horas los días 15, 19 y 21 de septiembre, logrando extraer en sus faenas aproximadamente unos 6.000 kilos de estas crías de una medida de 14 mm. Participaron en esta operación ocho embarcaciones dotadas cada una de dos rastros de los habitualmente empleados por estas embarcaciones. Las capturas fueron escogidas, devolviendo al mar las conchas y otros moluscos que traían los rastros. La primera fase de la "operación" se dio por concluida con estos tres días de faena, pues los técnicos esperaban,



según los análisis de góndolas, un nuevo reclutamiento para fechas próximas y así poder continuar con la operación cuando el desove se produzca.

SATISFACCION GENERAL

Los comentarios surgidos entre la población marisquera de Punta Umbría son de satisfacción general por esta acción que el Plan Marisquero ha llevado a cabo, expresando a los técnicos su agradecimiento, por cuanto si se hubiera seguido esta política años atrás, se hubiera podido evitar la carencia de esta especie en la zona, lo que hizo que se tuvieran que realizar importaciones para atender al mercado, desde Italia, amén de las capturas clandestinas que se han venido efectuando en tiempo de verano. ■ SERAFIN GOMEZ ROJAS.



Tres heridos en el congelador "Génesis"

PESQUERO ESPAÑOL AMETRALLADO EN AGUAS DEL SAHARA

Hubo que lamentar tres heridos, uno de ellos grave al ser atravesado su vientre por una bala.

Tiraban a matar desde una balsa y con la intención de abordarlo, pero la pericia de su patrón evitó una tragedia mayor.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Un total de diez pesqueros españoles han sido hasta ahora ametrallados en las aguas del banco sahariano, que hoy administran Marruecos y Mauritania. Afortunadamente, hasta el momento no ha habido que lamentar ningún muerto entre las tripulaciones, pero sí algunos heridos graves. El último pesquero ametrallado ha sido el congelador "Génesis", construido en 1976, matrícula de Huelva y propiedad del armador don Manuel Serra Scala. Los hechos tuvieron lugar a la altura de Punta Leven, a unas ocho millas de la costa, en la noche del pasado jueves día 5 de octubre. Una vez más, como ya ocurriera con ocasión del "Pinzales", "Saa" y "Lerez", una lancha neumática tipo Zodiac que se acerca de improviso abriendo fuego a pocos metros del pesquero con la intención de abordarlo. Como consecuencia del salvaje atentado hay que lamentar un herido grave, caso del marinero Juan Martín Sanginés, cuyo vientre fue atravesado por una bala, y dos heridos leves, que son el patrón, Serapio Martín Betancort, y el también marinero Fernando Martín Santana.

Dos de los heridos, concretamente los marineros, fueron evacuados rápidamente por el destructor de la Armada Española "Lepanto", que inmediatamente acudió junto al costado del "Génesis" nada más conocer la noticia, siendo atendidos por el médico de a bordo en las primeras curas y trasladados



Juan Martínez, herido en el ametrallamiento del "Génesis" (izquierda), al ser desembarcado.

hasta el muelle del Arsenal Militar en Las Palmas, donde fueron desembarcados en la mañana del viernes día 6 de octubre. Allí les esperaba personal de la Delegación del Instituto Social de la Marina, que trasladó de inmediato en una ambulancia al marinero grave, Juan Martín Sanginés, hasta el Hospital Insular, donde fue intervenido con resultado satisfactorio y estando ya fuera de todo peligro en el momento de redactar esta crónica.

UNOS 60 IMPACTOS EN EL CASCO DEL "GENESIS"

Al mediodía del sábado 7 de octubre llegaba al puerto de La Luz y Las Palmas el buque congelador "Génesis", con el fin de reparar los daños sufridos en su casco, superestructura y alojamientos. Venía al mando de su patrón, Serapio Martín



Betancort, en cuya pierna izquierda traía todavía la huella producida por la metralla superficialmente. Serapio es un marinero lanzaroteño al cual le nacieron los dientes junto al mar. Venía todavía bajo la impresión recibida por ese inesperado ataque que pudo costarle la muerte, tanto a él como a sus compañeros. Despues de pasar por el ambulatorio del ISM, donde se le hizo una radiografía y se le curó la pierna afectada, tuvimos ocasión de dialogar ampliamente con él, con el fin de que nos relatara el ataque de que fue objeto su barco.

—Eran aproximadamente las once de la noche —nos dice—, momento en que procedímos a recoger el aparejo, y desde el puente me percaté que una pequeña lancha neumática con varios hombres a bordo se acercaba hacia nosotros. La divisé por el reflejo de nuestras luces en el agua. Cuando estaba a menos de diez metros abrieron fuego sobre nosotros por el lado de babor. Fue algo terrible. Yo, inmediatamente, y como pude, corrí al cuadro de luces y las apagué. Esto fue providencial, a mi juicio.

—¿Y la tripulación dónde estaba?

—Se encontraban todos en cubierta recogiendo el aparejo. Como pudieron se escondieron en donde había un hueco, ya que las balas tropiezan en todos los lados. Afortunadamente, nos cogió con el motor en marcha y como pude de la máxima, tratando de abordarlos con la proa, pero el aparejo nos impedía avanzar. Ante ello, ordené a la gente que cortaran la leva y empezamos a huir. Esto fue toda una odisea: el barco unas veces lo dirigía en una dirección, luego en otra, tratando de escapar. Pero ellos nos perseguían y así hasta casi dos horas. Creo que en un principio también nos favoreció el tener echado el arte, ya que eso les impedía pasar por la popa con la lancha neumática.

El "Génesis" aparece con claras huellas, tanto en su casco como en los alojamientos y puente, de la agresión que fue objeto. Se calcula que tiene unos sesenta impactos. Ahora su patrón nos sigue relatando los hechos:

—El ataque empezó por la banda de babor, pero cuando vieron que con la ametralladora no nos cazaban emplearon también "bazooka", uno de cuyos impactos ocasionó un incendio en uno de los camarotes, que fue sofocado por la tripulación. Cuando observamos que la lancha neumática ya no nos perseguía, nos pusimos en contacto con el buque-fáctoria "Pontevedra" para contarles lo que nos había pasado. Este se puso de inmediato en conexión con el destructor "Lepanto", que a la media hora estaba a nuestro costado para recoger a dos heridos, que eran el contramaestre y un marinero.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

OTROS CINCO PESQUEROS ESPAÑOLES AMETRALLADOS EN AGUAS MAURITANAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA—Cinco buques pesqueros españoles fueron ametrallados el 9 de septiembre en aguas mauritanas, cuando se encontraban faenando a 1.500 metros de la costa. La corbeta "Nautilus" transportó a un marinero del pesquero "María Luisa", que resultó herido como consecuencia de ráfagas de ametralladora.

Mientras la corbeta "Nautilus" se dirigió al Puerto de la Luz, el destructor "Almirante Valdés", surto en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, está en estado de alerta por si precisa su intervención en la zona del ametrallamiento.

CINCO BARCOS

Portavoces de la Armada han señalado que los cinco buques ametrallados, presuntamente por el F. Polisario, son los pesqueros "María Luisa", "Alada", "Dorotea", "Mar Caribe" y "El Batán".

El tripulante del "María Luisa" Isidro Jerez Santana resultó herido en el ametrallamiento. Fue transportado desde el "María Luisa" a la corbeta "Nautilus" por el pesquero "Alada", que también fue objeto de la agresión del Polisario.

Los cinco pesqueros fueron ametrallados desde tierra cuando se encontraban faenando a casi una milla de la costa, a ocho millas al Sur de Cabo Barba y cerca de Cabo Blanco, en aguas de jurisdicción mauritana.

ESCALADA DE ATAQUES

Con el ametrallamiento sufrido por los pesqueros "María Luisa", "Alada", "Dorotea", "Mar Caribe" y el "El Batán" se eleva a diez el número de buques ametrallados por el Frente Polisario en aguas del Sahara desde que el 7 de abril de 1977 fue agredido el "Pinzales".

El último pesquero atacado por los guerrilleros saharauis fue el pequeño artesanal "Tela", matrícula de Lanzarote, cuyo patrón, don Andrés Parrilla Acuña, también fue herido por la metralla disparada desde tierra por un comando independentista saharaui.

Actualmente permanecen secuestrados en algún lugar del desierto del Sahara, probablemente en territorio argelino, los



Un tripulante del langostero "María Luisa", junto a su esposa, a la llegada a Las Palmas.

tripulantes del pesquero canario "Las Palomas", entrevistados recientemente por medios de difusión españoles. Parecida suerte corren los pescadores del "Espíritu Santo", detenidos en la costa argelina.

El buque "Las Palomas" fue secuestrado el 21 de abril de este año mientras su tripulación se encontraba durmiendo. Ese día el presidente del Gobierno, don Adolfo Suárez, se encontraba en Santa Cruz de Tenerife.

La lista de los pesqueros que han sufrido agresiones en aguas del Sahara se inicia el 7 de abril de 1977, con el ametrallamiento del "Pinzales". El 13 de noviembre del mismo año fue ametrallado el "Saa", al que también dispararon con lanzagranadas. En 1978 son agredidos el "Lerez", atacado el 16 de mayo; el "Las Palomas", secuestrado el 20 de mayo, y el "Tela", ametrallado en las cercanías de Punta Leven el jueves 17 de agosto.

Todas estas acciones fueron, en su momento, reivindicadas por la dirección del Frente Polisario, desde Argel.

LA MUNICIÓN, DE ORIGEN RUSO

Según los expertos en balística, la munición que emplearon para el ataque del "Génesis" es de origen ruso y con toda seguridad fue protagonizada por un comando del Frente Polisario, ya que el ataque, como decimos al principio, por la zona y el procedimiento, es idéntico a los perpetrados a los también pesqueros "Pinzales", "Saa" y "Lerez".

—Créame sinceramente: no nos hundieron porque no pudieron, ya que tiraban con esas intenciones. Si disparan antes de nosotros reaccionar nos metan a todos. Afortunadamente, cuando viré el barco hacia ellos los desconcertó. Esto quizás fue decisivo. ■ JUAN F. FONTE.

Sigue CRÓNICAS NACIONALES en pág. 43.

Es evidente que el poder lo conceden la fuerza y la organización. Este es el caso de la piratería en tiempos remotos. Porque esta fue una manifestación peculiar del desarrollo marítimo de los pueblos, en el sentido de mercantilizar los viajes y el intercambio de productos. El pirata aparece reglamentado, pero en embrión, en época romana, cuando el comercio empezaba a significar oro y poder. Entonces se despierta el apetito delictuoso de ciertos oscuros negociantes que no solamente valoran la carga robada, sino el rescate que puede exigirse por la libertad de los cautivos. Así se observa que el futuro estadista romano Julio César tuvo que abonar 50 talentos a un capitán de piratas que operaba entre las caletas y arrecifes de las islas del Egeo. El hecho se produjo en el año 75 antes de Cristo.



momento en que los berberiscos son capaces de clavar su bandera en el Mediterráneo, mar de piratas. Habían comprobado que la piratería era un negocio rentable y que los beneficios superaban con creces las contrapartidas. El floreciente comercio que realizaban las flotas genovesas y venecianas les abrió la sed por las ganancias fraudulentas, habida cuenta que se apoderaban de artículos, objetos, tejidos y mercancías de uso y consumo que se podían comercializar sin descontar márgenes y tributos fiscales.

Por entonces, las costas tunecinas se habían convertido de hecho en el punto de arranque y llegada de casi todas las expediciones. Era el resultado de un pacto con el Bey, en virtud del cual le entregaban el 20 por 100 de las ganancias netas. Mas cuando los salteadores de barcos se consideran lo suficientemente fuertes reducen el impuesto a la mitad, bajo la condición de ser dueños del litoral.

EL IMPERIO DE LOS BARBAROJA

Una vez que los Reyes Católicos expulsaron a los moros de Andalucía, el pirata berberisco enarboló una bandera en sus bajeles. No el pendón con la contraseña de una calavera, como los bucaneros del Caribe que se arrojaban sobre los galeones castellanos cargados de oro. La piratería, ya institucionalizada, pasó de la tracción humana al empuje del vien-

ESPLENDOR Y OCASO DE LA PIRATERIA

Por JUAN LOSADA

Julio César, patrón talentoso y ambicioso, con una notable visión de lo que germinaba en la conciencia del pueblo —el político que no tiene un agudo sentido de la realidad que se presente será siempre un mediocre político—, acababa de ser exiliado por el dictador Sila y se dirigía a Rodas con el fin de ingresar en la escuela del famoso Apolonio Molo, maestro de oratoria. Aquella nave se deslizaba despacio cuando fue detenida por varias embarcaciones menores, llevando la presa a un bajío; la tripulación y el pasaje quedaron confinados como botín. En seguida pusieron precio a la cabeza de César, abonándose la cantidad estipulada, aunque poco después los piratas fueron apresados y ajusticiados.

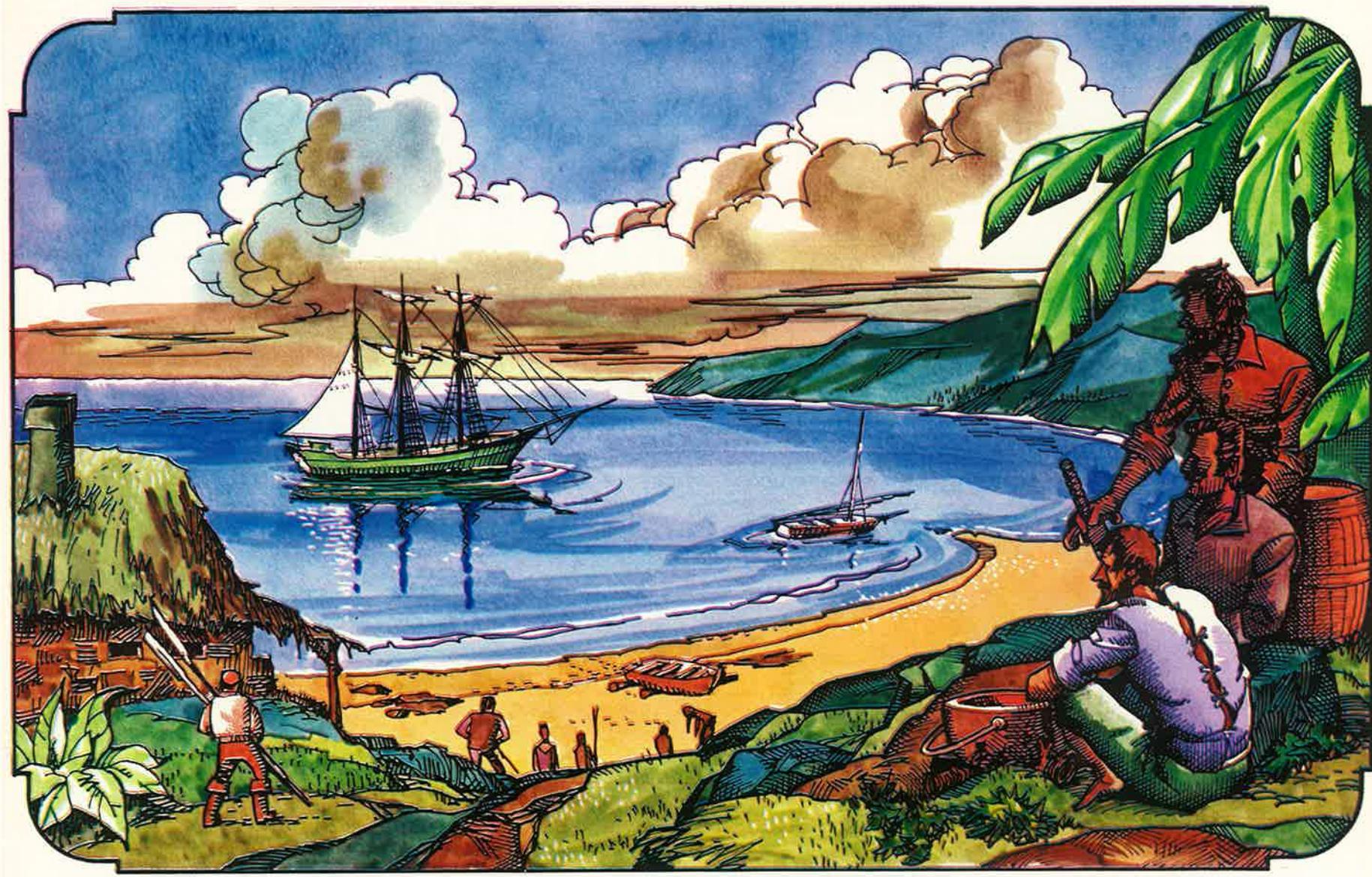
En realidad, el pirata es un tipo social que nació con el hombre, más tarde que el ladrón y la vulpeja. Por eso el apogeo del comercio marítimo origina a su vez el surgimiento de los profesionales del robo en alta mar. Se organizan, se multiplican y, en definitiva, ensamblan sus estamentos de tal manera que serán una tercera potencia y que, con el correr de los años, disputarán la supremacía al primer imperio marítimo de la época, en este caso el español. Porque llega un



to soplando en las velas. Así nace una dinastía de piratas, cuyo cetro pasará de un Barbarroja a otro, como si fueran permanentes reyes de los mares por decisión de Alá, sin que interviniessen otros elementos de sucesión.

De manera que de las aventuras piráticas se pasa a la "guerra santa" o imperialismo religioso entre dos creencias antagónicas, que buscan sobre todo el poder temporal en las más importantes zonas del Mediterráneo. Barbarroja procede de un linaje de cristianos griegos iluminados por la aventura que han puesto su osadía al servicio del expansionismo musulmán. Pero no era un pirata en el sentido etimológico, sino el capitán de una escuadra en toda regla, después de haber sido merodeador independiente, que juró fidelidad a la Gran Puerta otomana y se convirtió en el más heroico y astuto guerrero del Sultán turco. Representaba un

Sir Francis Drake, el corsario ennoblecido por la Reina Isabel I de Inglaterra. Arriba, en sujeción, estatua de sir Walter Raleigh, uno de los piratas que más estragos causaron a la navegación española en las rutas de América.



● LOS BARBARROJA: VERDADERA DINASTIA DE PIRATAS QUE DOMINO DURANTE DECADAS
 EL MAR MEDITERRANEO ● CONSTITUYERON UNA VERDADERA "TERCERA POTENCIA" QUE LLEGO
 A DISPUTAR LA PRIMACIA AL PRIMER IMPERIO MARITIMO DE LA EPOCA: ESPAÑA

grupo de presión en aquella época: el pirata organizado.

Pero el efecto que produjo en el Norte de África la expulsión de los moros españoles fue instantáneo y profundo. Al interior de un país apenas capaz de sostener unos pocos comerciantes y mercaderes pobres fueron arrojados de golpe miles de sarracenos orgullosos, guerreros, civilizados, sin posibilidad de empleo, una gran ambición y un apasionado sentimiento de venganza. Por lo menos, así vio esta cuestión el diputado socialista y catedrático de Filosofía Julián Besteiro en un discurso pronunciado en el Parlamento de 1921:

“Cuando fue avanzando en España la Reconquista, fueron expulsados de aquí las personas más distinguidas de esa raza. Y cuando avanzaron más nuestras armas, fuimos expulsando cada vez a gentes más pobres de la raza árabe y berebere, hasta que, consumada la Reconquista y con la expulsión de los moriscos, gentes reducidas a la miseria cayeron como una nube sobre la costa Norte de África y la sumieron en la ignorancia y la miseria. Y entonces fue el Rif el centro del fanatismo islámico, pero España era también el centro del fanatismo cristiano. Entonces el Rif y Marruecos, con su Biblioteca y Uni-

versidad de Fez, orgullo incluso de Europa, se degradaron, pero no se elevó tampoco España en aquella época; entonces el fanatismo musulmán puso a toda la sociedad marroquí en manos de las asociaciones religiosas...”.

Por su parte, un investigador tan autorizado como Philip Gosse, autor de posiblemente la más seria y profunda historia de la piratería, dedica fascinantes páginas al análisis sociológico de la familia Barbarroja. Arouj, el mayor de los hermanos, musculoso, gallardo, la barba roja, los ojos vivaces, glorificó hasta tal extremo el corsarismo después de capturar dos galeras pontificias, en 1504, que atrajo hacia sí a los hombres con mayor genio para la aventura de las costas Sur y oriental, así como enroló a otros renegados del Norte de ascendencia cristiana. En lucha constante con los españoles, había logrado apoderarse de Argelia, desde donde planeaba las operaciones con un sentido táctico verdaderamente prodigioso.

Un arcabuzazo le arrancó un brazo y murió en 1518, en una batalla en la que sucumbió toda la tripulación corsaria.

Su hermano Khizr le superaría con creces. A la capacidad guerrera y

temeridad de Arouj, dice Gosse, añadía una prudencia de estadista que le elevó del rango de jefe de bandidos a los más elevados puestos del Islam. Así fue posible que enviase embajadas a Constantinopla y que realizase expediciones de enorme valor estratégico. No sólo se apoderó de barcos enemigos y de tripulaciones cristianas que pasaron al cautiverio, sino que, en el apogeo de su poderío, extendió su dominio tierra adentro de islas y costas mediterráneas.

En Berbería, desde Egipto y en dirección Oeste, solía vender a los cautivos que eran incapaces de pagar su rescate. Mientras las mujeres terminaban como concubinas o esclavas, los hombres serían toda su vida seres despreciables y considerados como animales. Los compradores les miraban la dentadura, el vigor de sus músculos y los compraban si les parecía ventajoso el trato. A los demás los mataban, salvo si algún mercador estimaba que un hombre maduro determinado podía servirle para llevar las cuentas de su comercio: esclavo y tenedor de libros. Ese es el motivo de que las antiguas canciones castellanas conserven el aroma de las gesticas y del cautiverio. Estaba en el ambiente, formaba parte del contexto social de una época.

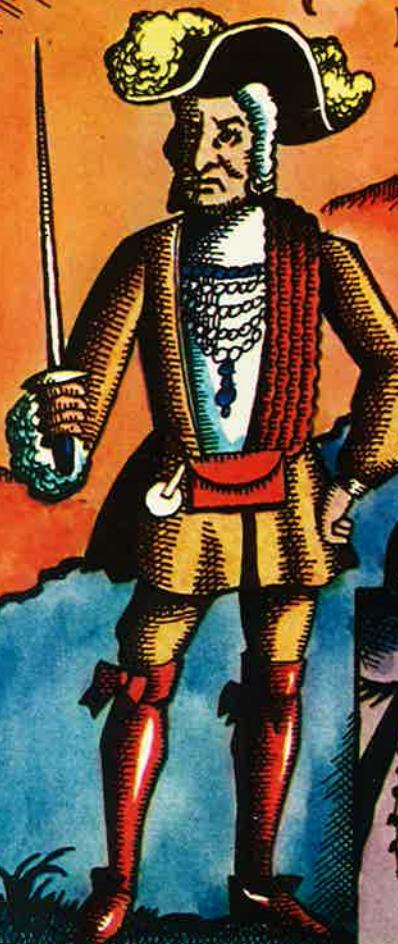
EL HAREN
 DE UN CAPITAN

Era una guerra en regla, pero informal, contra España, a la que atacaban abiertamente o a traición. Aliado con Solimán el Magnífico, sus banderas disputaban a los españoles el dominio del mar. Murió allá por 1550, pero en seguida apareció un nuevo Barbarroja. Así hasta la batalla ganada por Juan de Austria en Lepanto, que, aun doblegando el énfasis del Islam, sin embargo no pudo terminar con la piratería. Como se sabe, un protagonista de Lepanto, Miguel de Cervantes, permaneció una larga temporada en Argel como cautivo y esclavo.

Pero no siempre estuvo el pirata aliado con los grandes Sultanes otomanos. El mejor teniente y sucesor de los Barbarroja, el intrépido Dragnet, realizó extraordinarias correrías marítimas, apresando naves y poniendo tripulaciones cristianas a buen recaudo. Sin embargo, llegó el momento en que no aceptó la supeditación a la autoridad turca, a lo que se debió que atacara también a los barcos musulmanes. Solimán el Magnífico fue el único hombre que logró acorralar al fiero Dragnet.

(Pasa a la página siguiente)

BARTOLOMEW
ROBERTS



JOHN AVERY



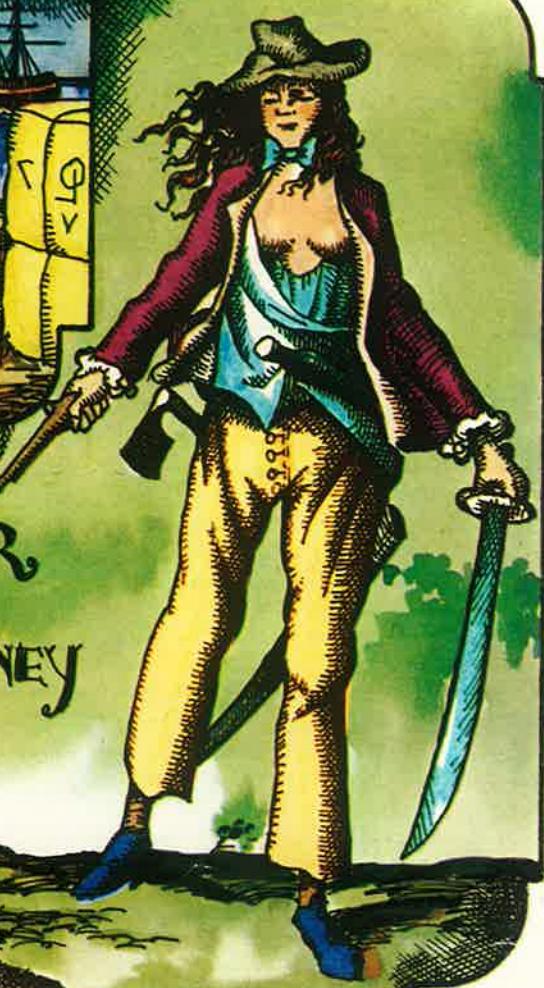
EL
CAPITÁN
TEACH,
CONOCIDO
COMO
"BARBANEGRÁ"



MARY
READ



LA MUJER
PIRATA
ANNE BONEY



PIRATAS FAMOSOS



● ISABEL I DE INGLATERRA IMPRIMIO RESPETABILIDAD
 A LOS PIRATAS QUE CASTIGABAN A LA NAVEGACION ESPAÑOLA
 ● LA PROPIA SOBERANA ARMO CABALLERO A DRAKE A BORDO
 DE SU NAVE CORSARIA

(Viene de la página anterior)

Por otra parte, la participación de renegados cristianos en las manifestaciones berberiscas contribuyó al mayor esplendor del negocio. Ingleses, griegos y holandeses pusieron su arca y su espada al servicio del Islam, no tanto por convicciones religiosas, sino por el poder y la riqueza que llevaba consigo la capitán de corsarios. Este es el caso de John Warden, héroe del romancero británico, que se encontró sin trabajo de espada cuando el Rey Jacobo suspendió la guerra contra los españoles. En tal situación, Warden se ofreció al Bey de Túnez y le propuso repartir los beneficios que obtuviese de la práctica del robo en mar abierto. Su empresa fue redondeada por el éxito después de abordar naves venecianas y de las que enarbocaban la bandera de los caballeros de San Juan de Malta, de francesas y españolas.

Con el producto de las rapiñas construyó un palacio en Túnez, sólo superado en grandezza y majestad por el del Bey, "un noble edificio embellecido de mármol y alabastro, más propio de príncipe que de pirata", describió Philip Gosse, quien razona que John Warden, rodeado de hermosas concubinas y de poder, no era un caso aislado, sino el producto humano de una época turbulenta, donde el pirata podía decir que era la ley.

CON PATENTE DE CORSO

El largo y terrible período de la piratería en el Mediterráneo no terminó, ni mucho menos, con la victoria de Lepanto y la humillación de la Gran Puerta otomana. Los sucesores de los Barbarroja obligaron a las flotas cristianas a emplearse a fondo para impedir, cuando menos, la escandalosa expansión de los ladrones del mar. Los piratas del Islam habían declarado la guerra a una y a todas las potencias europeas.

Entre 1559 y 1616, por ejemplo, la flota corsaria, compuesta por cien velas, había abordado y capturado 466 naves inglesas, cuyas tripulaciones fueron vendidas como esclavos. El comercio de esclavos, por consiguiente, no fue una creación de los hombres blancos para negociar con la mercancía humana de color. Muchos años antes del abominable tráfico africano con destino a América, se estableció en Berbería el mercado de los cristianos en función de negocio para aquellos mercaderes con turbante y cuchillo corvo.

Se vendía a los cristianos, o se los encadenaba en las galeras junto a los remos. "Por alimento se les daba unas cuantas galletas y un sorbo de pitanza, y por bebida, agua con vino y unas gotas de aceite en la superficie. Entre las dos filas de re-

meros corría un puente, a lo largo del cual vigilaban los cómitres con largos látigos, que dejaban caer sobre las espaldas desnudas de los cansados o perezosos", según escribe el citado Philip Gosse en "Los corsarios berberiscos y los piratas del Norte".

Ante una situación semejante, que se mantuvo durante siglos, aparecieron organizaciones para la redención de cautivos. La Orden de la Santa Trinidad mantuvo contacto con los piratas y recuperó miles de esclavos gracias a las gestiones realizadas por los beneméritos frailes, que llevaban hábitos blancos y cruces rojas y azules en el pecho.

EL SUR, PARA LOS TURCOS; EL NORTE, PARA LOS SAJONES

De cualquier forma, los berberiscos tenían suficiente con enseñorearse del Mediterráneo. El Sur para los turcos; el Norte era de vikingos y sajones, con sus naves largas, estrechas, de escaso calado, movidas a remo y por una redonda vela, tripuladas por sesenta hombres que se turnaban en los remos. Los vikingos, organizados políticamente, asolaron el litoral británico y normando, en donde a veces se establecían, casándose con las aborigenes y dejando la semilla de su singular manera de vivir. Así se explica que en el tipo normando se manifiesten palpables ascendencias vikingas, como en el inglés se adivina el arrojo, la astucia y el método de los saqueadores del Norte.

Por eso, hasta llegar a los corsarios isabelinos, los mares que bordeaban las islas Británicas se poblaron de piratas ingleses que operaban con el visto bueno de las autoridades de los condados marítimos. Comenta Philip Gosse que cada puerto del país occidental tenía piratas de primer orden y que estos capitanes —William Kid, la dama Jeanne de Belleville, John Hawley, Harry Pay, que hizo excursiones a la costa gallega; sir Andrew Barton, etc.— podían saquear, a tenor de una prerrogativa especial, todos los barcos que cruzaban el canal, salvo si eran ingleses. Sin embargo, pronto olvidaron semejante "statu quo" y los asaltaron sin el menor escrúpulo.

La proliferación de piratas, que pasaron al romancero y la leyenda, como en España los "campeadores" de la Edad Media, desembocó en el reinado de Isabel en una situación que era necesario amparar oficialmente: la piratería. España y Portugal no produjeron corsarios porque disponían del oro y necesitaban a sus marineros para traerlo de América. Inglaterra, por el contrario, tenía que dar empleo a sus navegantes aventureros, empleándolos en una Marina



extraoficial, pero reconocida y altamente capacitada.

GOLPES DE TANTEO

La costumbre de hacer presa en los mercantes españoles se hallaba ya tan establecida en el reinado de Felipe II, que la Reina Isabel extendió y amparó porque interesaba tácticamente al Estado inglés. Asaltando los galeones ibéricos no sólo se apoderaban del oro, sino también de los variados y exóticos productos americanos, como la madera fina, la fruta. Además infligían golpes de tanteo para conocer la reacción del orgulloso español y obligarle a bajar la cabeza, en un primer ensayo del desarrollo del imperialismo.

Familias de la costa de Cornualles y Devon practicaban el robo con la misma osadía que la hacían los berberiscos, aunque sin conceder importancia a los cautivos, que en este caso eran simples prisioneros. Piratas que se convirtieron en magnates y duques, confirmando el relieve que se daba en Inglaterra al robo y captura de galeones españoles.

El vicealmirante Killigrew, pariente del primer ministro lord Burleigh, fue un corsario redomado, así como sus ascendientes y descendientes, hasta el extremo que estableció el almacenaje y distribución de productos del robo con un aparato eminentemente comercial: nómina para las tripulaciones, renglón destinado al soborno de los funcionarios, compra de naves, provisión de víveres y el respaldo financiero imprescindible, incluso con la cobertura de un Consejo de Administración. Igual que se manifestaron después las compañías comerciales gangsteriles.

Por lo que se refería a los ataques contra España, la Reina Isabel los amparaba y a la postre se quedaba con la parte del león. De hecho, la Marina inglesa se convirtió en un nido de piratas, con evidente participación en la derrota de la Invencible. Capitán de bucaneros, "supremo ladrón del mundo conocido", era sir Francis Drake, a quien la Reina llamó al puente del "Golden Hinge" y le armó caballero. Así selló la soberana la grandeza de los piratas que castigaban intermitentemente, con premeditación, a la Marina española.



● UN VICEALMIRANTE ORGANIZÓ EL NEGOCIO PIRÁTICO SOBRE UNA RIGUROSA BASE COMERCIAL, CON CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN, NOMINAS Y RED DE DISTRIBUCIÓN DE LOS PRODUCTOS DEL ROBO

EL GUERRILLERO DEL MAR

Drake, en su condición de capitán de bucaneros en el Caribe y cualquier otro mar, sirvió a Inglaterra con tanto patriotismo y eficacia como Clive de la India a los colonizadores de África. Sus aventuras como guerrillero del mar, dando las vueltas al mundo detrás de los españoles, sus víctimas, constituyeron las bases para el posterior poderío naval británico. Drake, Hawkins, Raleigh, Killigrew y Mainwaring, entre otros corsarios de renombre, representan en la Historia inglesa un gran papel. Conquistadores y aventureros, unos tras la conquista del vellocino de oro, los otros a la busca y captura de los tesoros que llevaban los "insensatos" españoles.

Y, sin embargo, a pesar de la participación activa de los piratas en el engrandecimiento de un pueblo, corsarios a las órdenes del Estado, no cabe ignorar la tolerancia cívica, la comprensión, el justo nivel del equilibrio político que ha normado siempre la vida inglesa y que ha hecho de Gran Bretaña un espejo de democracia, de civilización y de desarrollo

ciudadano y comercial, como el imperio de la libertad para los propios ingleses.

Y ya como final de esta excursión tras los "hombres malos del mar", tenemos que decir que la piratería propiamente dicha, como situación social de una larga época, termina mediado el siglo XIX por la zona del Caribe y Nueva Orleans, aunque después se presenten algunos casos aislados en los mares de China o Malasia. En el pirata coinciden el entusiasmo por la aventura y el afán por el dinero, a lo que se debe la fascinación literaria y cinematográfica que provoca un submundo novelesco y heroico que produjo la literatura de corsarios, con el pirata con la pierna de palo, el garfio en lugar de la mano, y el pañuelo que ocultaba el ojo vacío... Todo perdido por su temeridad y osadía.

UN MUNDO SUGESTIVO Y TERRIBLE

También por el oro, ese oro de América que no había de significar prosperidad para el pueblo español. El oro y la plata de la quimera, del

ocio y del conformismo, modelaron la conducta de los españoles de su tiempo, condicionándoles hacia los "trabajos" más que al trabajo propiamente dicho. Semejante tendencia temperamental, activada por las clases opulentas, que eran las únicas benefactoras del acarreo del oro, constituyéndose en grupo de presión, fue duramente criticada por los economistas y sociólogos europeos, los cuales consideraban que la riqueza de las naciones provenía del trabajo, de la organización del trabajo.

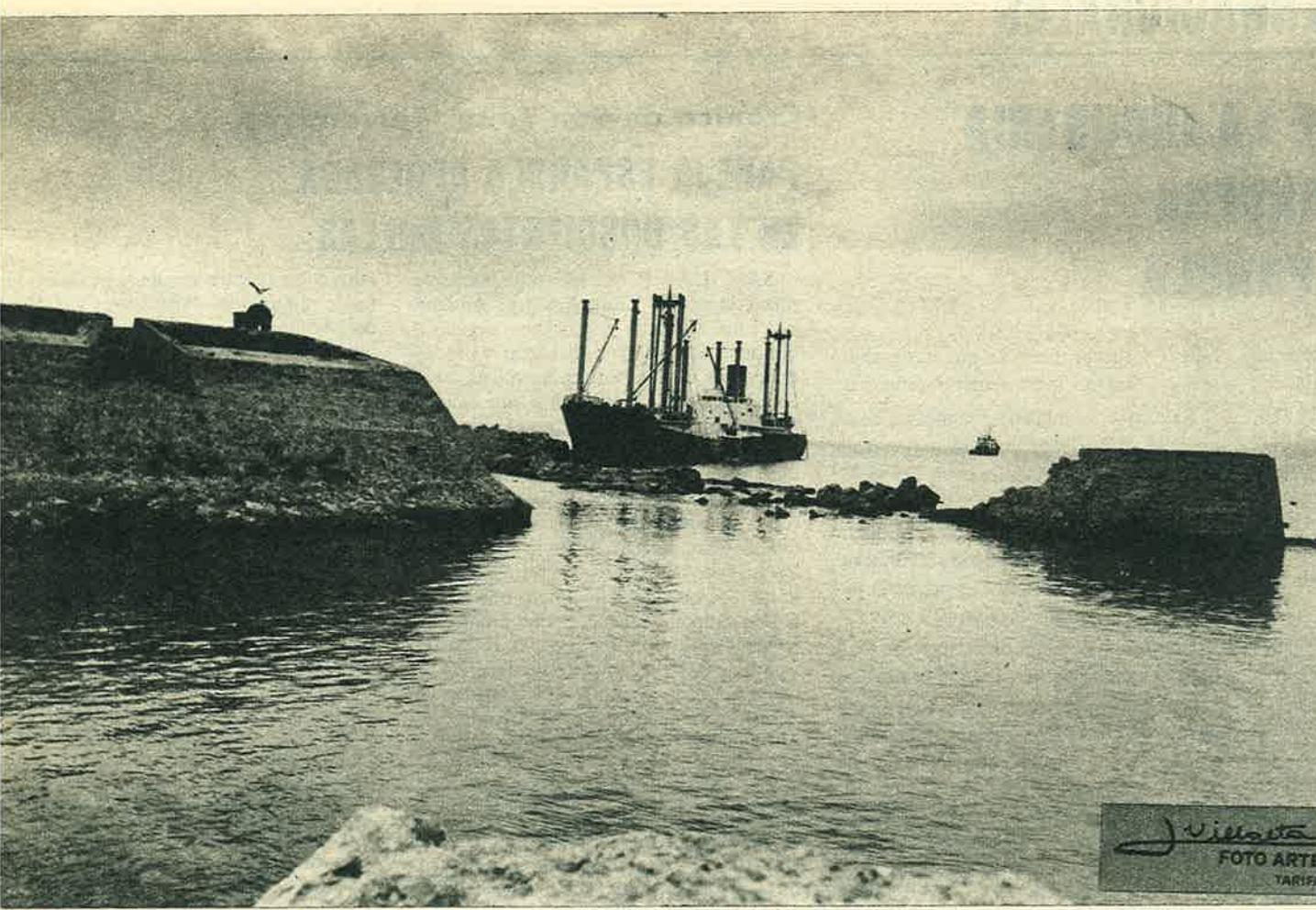
Así lo expresó Hume en su ensayo "Sobre el comercio", idea que extendió su discípulo Adam Smith, cuando dijo que el oro acarreado de las Indias solamente tenía un valor secundario, si se observan las aportaciones de Saint-Simon en el sentido que el trabajo es la riqueza de los pueblos. Julián Besteiro también abordó la cuestión en algunos discursos pronunciados en la Cámara de Diputados en la década inicial de los años veinte, donde aparece una crítica moral y de comportamiento de expresivo valor:

"La obra colonial de España ha tenido más posibilidades que ningún país. Sin embargo, nadie se ha apro-

vechado menos de la obra colonial que España". Después añade que el oro y la plata de las Indias Orientales supuso la cobertura monetaria para sufragar guerras en África, que no redundaron en beneficio del pueblo llano, sino de los grupos de presión que las alentaban, especialmente la realeza y la nobleza.

Sin embargo, lo que parece fuera de dudas es que el oro y la competencia por imponerse sobre países conquistadores fueron la causa que provocó la presencia corsaria en las Antillas y los mares que unían América con Europa. El oro era y es poder, tanto en el comercio como en la política, previamente manipulado por los grupos de presión, por lo menos mientras continúe como patrón internacional de las transacciones. Para los piratas, el oro era el botín que condicionaba la sociología del mundo sugestivo y terrible de la piratería. Pero el oro, ¿abre las puertas del cielo, como pensaba Colón, o es barro deleznable, ramera de la Humanidad, según la expresión de Shakespeare?

El oro es riqueza acumulada en poder de los grupos de presión, ahora como ayer. ■ J. L.



UN BUQUE GRIEGO EMBARRANCA EN TARIFA

Este es el barco griego "Marc", de 3.368 Tm., que estaba cargado con 5.000 Tm. de fosfatos y que embarrancó a 150 metros de la isla de La Paloma —frente al Foso—, en Tarifa. Tiene una dotación de 22 tripulantes y se dirigía desde Casablanca a Rávena (Italia).

Santa Cruz de Tenerife

PRIMERA LONJA PESQUERA EN CANARIAS

TENERIFE (De nuestro corresponsal).—Tras discutidas y laboriosas gestiones que se remontan al año 1972, Canarias pone a punto para el futuro con una lonja pesquera al haber sido adjudicada a la Asociación de Armadores de Atuneros y a la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores, conjuntamente, la lonja pesquera de Santa Cruz de Tenerife.

Con la puesta en marcha de esta lonja se ha cubierto el importante objetivo mantenido desde hace mucho tiempo de la regulación de precios en el pescado, tanto para consumo de plaza como para industrialización y comercialización, a la vez que se daba fin a una de las mayores injusticias que hasta ahora había venido soportando en Canarias el hombre de mar, el pescador: que el fruto de su esfuerzo y de su continuo riesgo reportaba más beneficio para cualquiera que para él.

Por otra parte, esta seguridad para el pescador puede esperarle al ver un beneficio más tangible y más justo que el que hasta ahora había tenido para impulsar una revitalización de la flota, teniendo también repercusión en flotas de otros puestos al poderse garantizar a ellas mismas unos precios, cosa que no pueden conseguir en aquellos puertos donde no existe lonja.

Las naves de la nueva lonja disponen de todos los acondicionamientos necesarios para cumplir su misión, así como una amplia balconada desde la que se pueden apreciar las operaciones por cualquiera que lo deseé. ■

PIDEN PROTECCIÓN PARA LOS BARCOS QUE FAENAN EN ÁFRICA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—"Se demandará del Gobierno medidas urgentes para los barcos españoles que faenan en aguas del vecino continente africano", dice en una nota hecha pública el consejero de Transportes y Pesca de la Junta de Canarias y secretario general del PSOE en Las Palmas, Ángel Sánchez Bolaños.

La permanente situación —continúa diciendo la nota— de "indefensión e inseguridad que sufre la flota pesquera que faena en las aguas de África está llegando a límites insostenibles".

Por todo esto, se hace un llamamiento a los trabajadores y empresarios a mantener una actitud firme que obligue al Gobierno a garantizar su integridad y el desarrollo de la actividad económica en condiciones de plena seguridad.

La Junta de Canarias —concluye la nota— demandará al Gobierno la adopción de medidas urgentes en la próxima entrevista que tiene concertada la Consejería de Transportes y Pesca con el ministro de Transporte y Comunicaciones, señor Sánchez Terán. ■

UN MUERTO Y UN HERIDO A CONSECUENCIA DEL INCENDIO DE UN CARGUERO RUSO

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Un tripulante resultó muerto, otro sufrió lesiones calificadas de gravedad y un tercero fue rescatado con síntomas de intoxicación en el curso de un incendio registrado a bordo del buque soviético "Narvaski y Zaliv", anclado en este puerto.

El incendio se originó por causas aún no determinadas y fue sofocado por los servicios de extinción del mismo buque, colaborando los marineros del carguero polaco "Kuznica", anclado en sus inmediaciones, así como por los servicios de extinción de incendios del puerto y de la refinería de petróleos.

El fallecido fue el segundo, electromecánico del buque, Vladimir Bortni, de treinta y nueve años, cuyo cadáver fue extraído de la sala de máquinas después de sofocado el fuego. Los restos mortales fueron conducidos al Depósito Municipal para la práctica de la autopsia.

Iván Pymh, de treinta y cinco años de edad, fue el marinero ruso cuyo cuerpo resultó afectado por las llamas con quemaduras de segundo grado en la cara, espalda y brazos. Fue atendido en el Hospital General, lo mismo que Alexander Praga, mecánico del barco, que presentaba síntomas de intoxicación por el humo, siendo dado de alta horas después. ■

COLISIÓN DE DOS PESQUEROS

LAS PALMAS.—Un accidente marítimo de cierta importancia se originó en aguas de esta isla, y aunque no ha habido por fortuna que lamentar ninguna víctima, ni tan siquiera heridos, sí hay que hacer notar el serio percance que el suceso ha significado para un pesquero de la flota española.

El siniestro se produjo en las proximidades de la costa de Arinaga, a unas quince millas al Sur de ésta. En la indicada situación se encontraba navegando alrededor de las cuatro de la tarde el motopesquero víqués "Miñor", que escasamente un par de horas antes acababa de salir de nuestro puerto. De pronto, y por causas que se desconocen, la citada unidad tuvo una colisión con el pesquero de bandera panameña "San Pedro", ignorándose por el momento los detalles de la maniobra y en quién pudo recaer la culpabilidad, máxime siendo de día, y existiendo según todos los indicios una buena visibilidad.

Se sabe positivamente que tras el encontronazo el pesquero "Miñor" alcanzó la peor parte, puesto que se abrió una apreciable brecha en su casco por la que empezó a entrar agua, inundándose la embarcación, al propio tiempo que iba escorándose.

Ante el claro riesgo de naufragio, los tripulantes del "Miñor" abandonaron el barco, siendo recogidos todos ellos sanos y salvos, para tranquilidad de sus familiares, a bordo del "San Pedro", el otro protagonista de la colisión. ■

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACIÓN DE BUQUES A FLOTE
ESTACIÓN DE SERVICIOS "METALOCK"

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



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

CRÓNICAS INTERNACIONALES

DESARROLLO DE LA INDUSTRIA PESQUERA IRLANDESA CON AYUDA ESPAÑOLA

LONDRES (De nuestro corresponsal para el Reino Unido).—El ministro irlandés de Pesca, mister Brian Lenihan, se ha reunido con los medios informativos del país para comunicar que en un futuro próximo se piensa llevar a cabo un vasto programa para el desarrollo de la industria pesquera irlandesa en cooperación con varios países europeos, así como la renovación de la flota pesquera del país.

Como consecuencia de dicho acuerdo, serán instaladas plantas de conservas pesqueras en los puertos de Castletownbere y Killybegs. El proyecto de Castletownbere contará con participación española.

Esta planta costará unos dos millones de libras esterlinas y en ella se elaborará el pescado que suministre la flota pesquera española, que tradicionalmente ha venido pescando durante siglos en las aguas irlandesas que ahora quedan dentro de las doscientas millas, para su exportación a otros países de Europa.

Para la puesta en marcha de las instalaciones de Killybegs, el Gobierno irlandés mantiene negociaciones —ya bastante avanzadas— con compañías pesqueras no-

ruegas y suecas, pero sin que hasta ahora se haya llegado a un acuerdo definitivo.

Asimismo, el ministro irlandés de Pesca anunció que Irlanda ha solicitado ayuda económica en Bruselas para la formación técnica de más pescadores, ya que la Escuela Nacional de Formación Pesquera, sita en Greencastle, condado de Donegal, sólo tiene facilidades para atender a la formación de sesenta pescadores.

Con este programa de renovación de la flota pesquera y preparación profesional de más pescadores pretende Irlanda aumentar su cuota y variedad de capturas, empezando a pescar en otras zonas donde hasta ahora sólo han sido frecuentadas por barcos pesqueros de otros países.

En la actualidad, el Instituto Nacional Irlandés de Pesca Bord Iascaigh Mhara concede créditos por valor de seis millones de libras esterlinas anuales para la compra de barcos y renovación de la flota pesquera irlandesa. Las Comunidades Económicas Europeas han aumentado su ayuda para este concepto, alcanzando los 12 millones de libras esterlinas este año. ■ JOSE VILLANUEVA DE GOMEZ.

El ministro de Pesca irlandés recomienda a los pescadores

SEGUIR FAENANDO EN EL MAR DE IRLANDA, A PESAR DE GRAN BRETAÑA

DUBLIN (República de Irlanda).—El ministro irlandés de Pesquerías, Brian Lenihan, recomendó a los pescadores de su país que ignoren la prohibición unilateral británica y continúen faenando en aguas del mar de Irlanda.

Hablando ante una reunión de pescadores, en Dublín, Lenihan dijo: "Ignorad la prohibición británica. En caso de ser arrestados, el Gobierno británico habrá de entenderse con la comisión de la Comunidad Económica Europea".

Desde el pasado 25 de septiembre, Gran Bretaña impuso nuevas restricciones a la pesca del arenque en aguas del mar de Irlanda, limitando a una cuota anual de 900 toneladas el total de las capturas autorizadas a la flota pesquera irlandesa.

La prohibición fue dictada unilateralmente por el Gobierno de Londres contra la manifiesta oposición de los restantes miembros de la Comunidad Económica Europea.

Gran Bretaña alega que, de continuar las capturas al ritmo mantenido hasta ahora, los ya escasos "stocks" de arenque desaparecerían en pocos meses. ■

Crónica de San Juan (Terranova)

PAREJA ESPAÑOLA APRESADA EN LAS DOSCIENTAS MILLAS

SAN JUAN (Corresponsal).—Recientemente la pareja "Gure Ama" y "Antiguakoa" fue apresada por un buque guardacostas canadiense por encontrarse pescando dentro de las doscientas millas, zona económica de pesca. Según la situación del Loran en la citada pareja, no estaban dentro, sino fuera, pero los oficiales de Pesquerías mantuvieron lo contrario, por lo que fueron conducidos a puerto y quedaron a la espera del juicio; pero, debido a una anterior huelga de los empleados de los Juzgados, éstos estaban retrasados, por lo que los abogados de ambas partes, con el juez correspondiente, pidieron una fianza de 66.000 dólares hasta el 16 de noviembre, fecha en que comparecerán los capitanes, don Francisco Calzacorta, del "Gure Ama", y don Pedro Salvador, del "Antiguakoa", ante el juez correspondiente de San Juan.

Los barcos pudieron hacerse a la mar, pero el retraso de la llegada de estos fondos también origina el permiso de salida de los mismos, y en el momento que esta cantidad sea depositada, los buques podrán seguir sus faenas de pesca.

También fue apresado un factoría ruso, ya anteriormente multado con 50.000 dólares, y en esta ocasión, aunque se hizo a la mar, la fianza fue depositada oportunamente.

En el mes de agosto llegó a esta ciudad el señor Urquiza, cónsul general de España en Canadá. Venía de Montreal, vía Ha-

ifax, y pasó entre nosotros dos días, visitando autoridades canadienses y el Hogar del Marino Español, que le sorprendió gratamente.

A la fiesta que en su honor dieron los señores Arambarri asistió toda la colonia española, así como autoridades y amistades locales.

Durante el mes de septiembre entraron 37 barcos de pesca y dos marineros cubanos, heridos graves, que fueron atendidos por el doctor F. Remartinez e internado, uno en el Hospital de St. Clare's, y el otro, acompañado a Halifax, desde donde continuó viaje a Cuba.

En el puerto entraron, por averías, la pareja "Pescaría II" y "III", y se espera de la llegada de piezas de repuesto enviadas desde España, para hacerse a la mar, una vez reparada la avería.

También estuvieron trece días la pareja "I. Miquelon" y "Peña Mea", con avería en la maquinilla, que una vez reparada permitió se hicieran a la mar a continuar su campaña.

Los capitanes don Santos Casuso, del "Pescaría III"; capitán de pesca, don José Casais, del mismo barco, y don Jorge Ormaechea, del "Isla de Miquelon", en vista de los días que transcurrieron con las averías, avisaron a sus esposas, llegadas a los pocos días, por lo que ellas pudieron conocer St. John's, sus alrededores y el Centro Español. ■ Fernando TORRES.

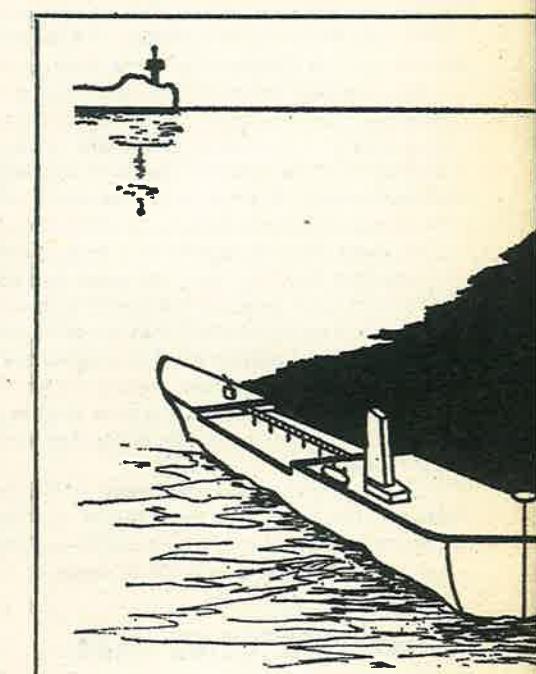
EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE TÉCNICA NAVAL EN HAMBURGO

HAMBURGO (De nuestro corresponsal).—En el pasado mes de septiembre se celebró en Hamburgo la exposición Schiff, Maschine, Meeresteknik International (Buques, Máquinas, Técnica Marítima Internacional), en la que 673 empresas constructoras procedentes de 30 países de todo el mundo —Japón, Corea, Argentina, Taiwán, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, República Federal, Noruega, Polonia, Hungría, etc.— expusieron una interesantísima serie de productos, y de proyectos, de la más moderna técnica naval: motores, equipos de navegación y radar, instalaciones de maniobra, pequeñas y eficientes naves submarinas para el trabajo de investigación en el fondo de los mares, turbinas gigantes, barcos-factoría para la pesca de altura, equipos para la limpieza de las aguas y gran número de aparatos e instalaciones auxiliares.

Durante los días que estuvo abierta la exposición tuvieron lugar diversas conferencias y congresos, en los que 43 expertos en cosas de la mar y de la navegación dieron a conocer los últimos adelantos, así como las perspectivas futuras, sobre la economía y energía aún no utilizada del mar.

PROYECTO DE BARCO-ABSORBEDOR.—Entre los proyectos presentados en la exposición, figuraba el de un "barco-absorbedor" para la limpieza del mar en los casos de averías o hundimiento de petroleros.

El barco en cuestión se trata en realidad de dos barcos para transporte de petróleo, puede ser abierto como una enorme tijera en caso de necesidad. Cada medio barco dispone de su propia sala de máquinas y en la proa va provisto de una hélice lateral para impulsar la separación, o apertura de las dos proas, una vez puesto en funcionamiento el mecanismo de apertura. El puente de mando y maniobra se encuentra sólo en la mitad, o en el barco de la derecha, desde el cual se gobier a toda la operación. Una vez abierto el barco, de una a otra proa, queda un espacio de 80 metros de anchura, formando un ángulo de máximo 65°. El petróleo flotante sobre la superficie del mar y encajonado entre el vértice y los dos barcos-absorbedores es metido en los tanques vacíos mediante un sistema de bombas aspirantes que trabajan con un rendimiento de aspiración de 800 metros cúbicos de petróleo por hora. En unas siete horas, aproximadamente, se podrían ab-



sorber del mar 5.000 metros cúbicos de petróleo. Con ello, los tanques del barco-absorbedor quedarían llenos, y el barco, cerrado de nuevo, podría navegar y transportar este petróleo al lugar deseado.

La gran ventaja del proyecto es que el barco-absorbedor, caso de no ser necesaria su aplicación para retirar de la superficie del mar masas de petróleo derramado por otros barcos, puede ser perfectamente utili-

Está en consideración el aumento a doscientas

JAPÓN AMPLIA SUS AGUAS TERRITORIALES A DOCE MILLAS

TOKIO.—La octogésima sesión extraordinaria de la Dieta aprobó dos proyectos de Ley relativos al mar —la Ley de Aguas Territoriales y la Ley de Medidas Provisionales referentes a la Zona Pesquera—, e igualmente aprobó dos acuerdos firmados entre Japón y la República de Corea hace tres años, relativos a la plataforma continental entre los dos países y el desarrollo conjunto de los recursos en aquella zona.

SE PRESERVARÁ EL LIMITE DE LAS TRES MILLAS PARA LOS ESTRECHOS INTERNACIONALES

La primera ley amplía la extensión de las aguas territoriales a una distancia de 12 millas náuticas, si bien el límite de tres millas continuará en vigor para las zonas marítimas de los cinco estrechos (Soya, Tsugaru, canales oriental y occidental de Tsushima y Osumi). Se estudian nuevas medidas para garantizar que los buques de pesca extranjeros no obtengan ventajas de esta última disposición entre las 3 y las 42 millas mar adentro. Con la aprobación de esta ley, el Japón ha pasado a ser el septuagésimo país del mundo que ha adoptado la ampliación a 12 millas de sus aguas territoriales.

En los últimos años, la industria japonesa de pesca costera se ha visto seriamente afectada por las operaciones de los grandes buques de pesca extranjeros en aguas

próximas al Japón, de las que con frecuencia han salido perjudicados tanto los buques como el equipo de pesca. Estas circunstancias determinaron que el Gobierno examinase el tema de la ampliación del límite de sus aguas territoriales a 12 millas teniendo en cuenta las consideraciones de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

Hasta la fecha, cerca de 60 países han adoptado el límite de las 12 millas, sin que sea de esperar oposición alguna por parte de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar acerca de la ampliación mencionada de las aguas territoriales.

Además aumenta continuamente el número de países que han establecido el límite de zonas pesqueras en 200 millas náuticas, lo que indica que la comunidad internacional avanza rápidamente hacia un nuevo orden del mar.

A la vista de estas evoluciones, el Gobierno decidió ampliar el límite de las aguas territoriales a 12 millas.

Al mismo tiempo, el Gobierno, considerando los intereses nacionales como país marítimo y comercial, decidió mantener por el momento el límite de tres millas vigente en los estrechos frecuentados por el tráfico internacional, a la espera de una solución internacional al problema del tráfico a través de los "estrechos internacionales". En el momento presente, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar analiza la cuestión del tráfico por los estrechos considerados como rutas marítimas internacionales, con vistas a garantizar un tráfico regular más libre que el tráfico inocente en las aguas territoriales usuales.

EL VIGESIMO SEPTIMO PAÍS QUE APOYA LA ZONA PESQUERA DE LAS 200 MILLAS

El objetivo de la segunda ley —la Ley de Medidas Provisionales referentes a la Zona Pesquera— es someter a la jurisdicción del país las actividades pesqueras que se realicen en todas las aguas hasta el límite de 200 millas de la costa japonesa. Sobre este particular, el Japón es el vigésimo séptimo país que adopta tal decisión. La ley otorga al Japón el derecho de administrar todos los recursos pesqueros existentes en la zona comprendida en el mencionado límite, y los buques extranjeros que deseen realizar operaciones de pesca en dicha zona deberán solicitar un permiso del Ministerio de Agricultura y Pesca y abonar una tarifa pesquera. El incumplimiento de esta ley por parte de un barco extranjero podrá ser sancionado con el pago de una multa no superior a 10 millones de yens y la confiscación del buque.

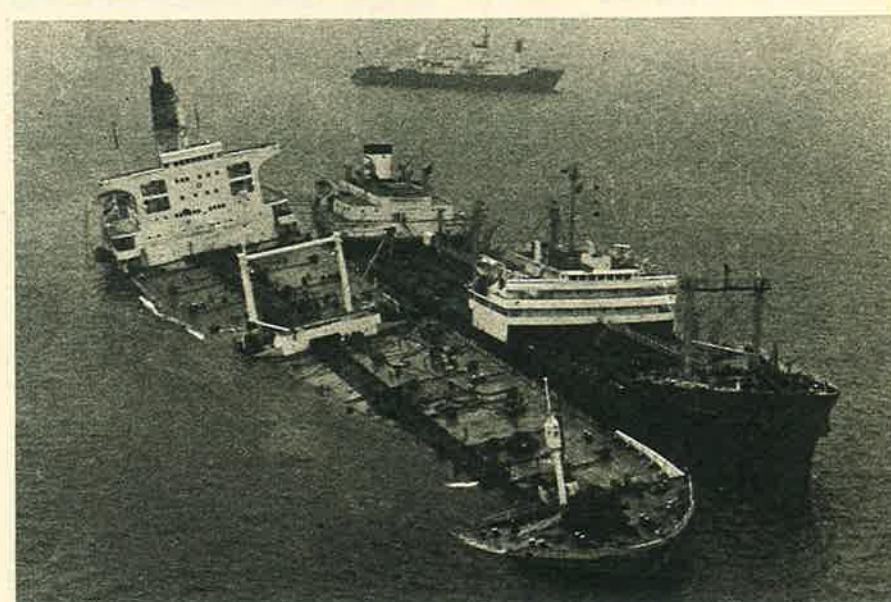
La Ley de la Zona Pesquera se aplicará

a las aguas que circundan las cuatro islas japonesas ocupadas por la Unión Soviética al Norte de Hokkaido, pero no tendrá efecto en las aguas comprendidas entre Japón, Corea del Sur y China, ya que ninguno de estos dos últimos países ha adoptado el límite de las 200 millas náuticas.

El problema más importante que encierra la adopción de la zona pesquera de 200 millas es el fortalecimiento del sistema de vigilancia marítima. La Agencia de Seguridad Marítima puso en marcha, a partir del comienzo del año fiscal 1977 (abril 1977), un programa de tres años de duración, y por un coste total de 25.600 millones de

yens, para garantizar el control de las operaciones de pesca en toda la zona recién ampliada y para integrar los sistemas de vigilancia aérea y marítima.

Las demás medidas relativas al mar y ratificadas por la Dieta son los dos acuerdos entre Japón y la República de Corea sobre la plataforma continental. El primer acuerdo establece el límite de la plataforma entre los dos países, y el segundo, que tendrá una vigencia de cincuenta años, prevé la cooperación conjunta en el desarrollo de los recursos de petróleo y gas natural en un sector específico de la plataforma situado bajo el mar oriental de la China. ■



ENCALLO EL "CHRISTOS VISTAS"

El petrolero griego "Christos Vistas" encalló en las aguas atlánticas frente a las costas de Gales e Irlanda. Inmediatamente, y para evitar la catástrofe de la marea negra, se procedió al trasvase de crudo. La operación —en cuyo transcurso se hizo la foto— fue muy delicada, porque era inminente el riesgo de vertidos de petróleo al mar. (Europa.)

CANADA

NUEVAS LEYES PARA EL HABITAT DE LOS PECES

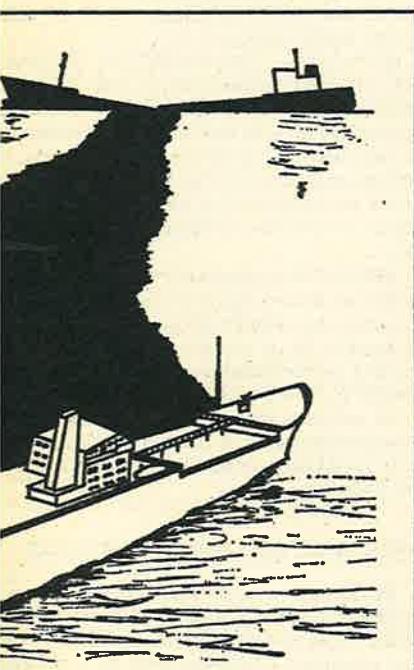
CANADA.—Las autoridades pesqueras federales han comenzado una campaña para advertir al público y a la industria en general de la existencia de nuevas medidas protectoras del hábitat de los pobladores acuáticos, incorporadas en la Ley de Pesquerías recientemente modificada.

El ministro de Pesquerías y del Ambiente, señor Romeo LeBlanc, dijo que las nuevas leyes pueden afectar a quienquiera que posea una propiedad frente al agua o se proponga construir en una zona o área que soporta vida acuática. Esto podría incluir pantanos y ciénagas aparentemente inútiles, pero que con frecuencia son esenciales como zonas productoras de alimento para el pescado.

La fase inicial de la campaña comprende una gran distribución de un folleto titulado *¿Piensa trabajar cerca del agua?*, que describe el hábitat del pescado y subraya su significación económica. También enumera las diversas formas en que se puede destruir dicho hábitat —por dragado, relleno de terreno, construcción de muelles, obtención de arena o grava de corrientes acuáticas y almacenamiento de troncos, minería del lecho marino y algunos tipos de construcción de carreteras.

Este folleto subraya que el consultar con los oficiales de pesquerías antes de comenzar cualquier construcción relacionada con el agua puede ahorrar multas de hasta 50.000 dólares y sentencias de prisión de hasta dos años. En la mayoría de los casos y donde existe un posible problema, los planes pueden alterarse para satisfacer las necesidades de todos los interesados.

La distribución inicial del folleto comprende departamentos gubernamentales y agencias e instituciones encargadas de la administración de la legislación, así como organizaciones nacionales y regionales y grupos cuyos miembros pudieran resultar afectados.



zado también como barco petrolero normal para servicio costero, navegando con una velocidad de 15 nudos. La idea básica del proyecto, según los expositores, había sido ya patentada en varios países. Una vez listos los planos de construcción, el barco-absorbedor podría ser puesto en quilla y construido por completo en el plazo de unos diez o doce meses. ■ MANUEL NOALES.

PROTAGONISTA: LA MAR

LIBROS

PABLO NERUDA Y EL MAR

En 1904, en Parral (Chile), nació Pablo Neruda (Neftalí Ricardo Reyes Basoalto), uno de los poetas más grandes en lengua española. En 1906 se trasladaría a Temuco, donde su padre, ferroviario, contraería segundas nupcias con Trinidad Candía, que tanta influencia tuvo en la vida del poeta. Temuco, en la parte Sur de Chile, de clima inclemente, era una ciudad pionera a la sombra del volcán Llaima. Este paisaje duro dejó una huella indeleble en la obra de Neruda. En 1924 publicaría sus "Veinte poemas de amor y una canción desesperada", que le darían justa fama. Viajero empedernido, en 1934 fijaría su residencia en España, entrando en contacto con los poetas de la llamada generación del 27. Más tarde —1937— regresaría a Chile y publicaría "España en el corazón". En 1950, en México, aparecería su "Canto general". En 1971 le sería concedido el Premio Nobel de Literatura. Finalmente, pocos días después del derrocamiento de Salvador Allende, el 23 de septiembre de 1973, fallecería en Santiago a consecuencia de un cáncer de próstata.

La obra de Pablo Neruda es vastísima, habiendo dedicado numerosos poemas al tema del mar. Baste citar su "El Gran Océano", correspondiente al "Canto general". "Yo quería conocer el mar", nos cuenta en su libro "Confieso que he vivido". Entonces, su padre llevó a toda la familia a un pueblo de casas con el tejado colorado a las orillas del río Imperial. Allí contempla los muelles fluviales y los barcos. Cuando atrae el vaporcito que los llevó río adelante, escucha el trueno marino, "una conmoción lejana". "El oleaje —dice— entraba en mi existencia". Más adelante nos contará cómo entre dos cerros (el Huilque y el Maule) ve el océano. "No sólo eran las inmensas olas nevadas que se levantaban a muchos metros sobre nuestras cabezas, sino un estruendo de corazón colosal, la palpitación del Universo".

En "Residencia en la tierra" volverá de nuevo a tocar este tema.

... y un olor y rumor de buque viejo, de podridas maderas y hierros averiados, y fatigadas máquinas que aúllan y lloran empujando la proa, pateando los costados, mascando lamentos, tragando y tragando distancias, haciendo un ruido de agresas aguas sobre las agresas aguas, moviendo el ciego buque sobre las viejas aguas".

Incesantemente retornará en sus versos el océano, la luminosidad lejana y el vuelo de los pájaros marinos naciendo desde las nubes incruentas. ■ JOSE ASENJO SEDANO.

PINTURA

LA PINTURA ROMANTICA EN LOS ESTADOS UNIDOS

Nos vamos a referir a los pintores americanos de marinas que se dejaron influir por el movimiento del romanticismo europeo, y más concretamente por el desarrollo de este movimiento en Inglaterra.

Los cuadros más documentados y tratados bajo el estilo de esta influencia romántica fueron producidos, en la mayoría de los casos, por artistas ingleses que emigraron a los Estados Unidos.

El primero de los pintores ingleses que emigró a los Estados Unidos para pintar marinas fue Thomas Thompson (1776-1852), quien lo hizo en el año 1813 para situar su estudio en Nueva York. Allí fue donde pintó sus cuadros más favoritos, uno de los cuales, "Una escena desde la batería con el retrato del navío de 74 cañones 'Franklin'", está expuesto en el Museo Metropolitano, y en él, el observador puede darse cuenta perfecta de la influencia de estilo del gran maestro de la Escuela holandesa de pintores del mar Van der Velde el Joven.

Robert Salmon, de quien ya hemos hablado sobre su pintura de marinas en Londres (Greenwich), Glasgow y Liverpool, dejó Inglaterra en 1829 para emigrar a los Estados Unidos y continuar su trabajo artístico en Boston, Massachusetts, en donde pintó numerosas vistas de este puerto, muchas de las cuales están a la muestra del público en el Museo Boston State House.

Posteriormente, en el año 1832, otro pintor inglés, Thomas Chambers (1815-1866), emigró a los Estados Unidos e incluso llegó a ser ciudadano de ese país, nombrándole el Gobierno pintor oficial de marinas, por lo que figura en el Directorio de Nueva York desde 1838. Luego se trasladó a Boston, donde estuvo pintando hasta que en 1860 se trasladó definitivamente a Nueva York.

Muchos de los cuadros de Chambers estaban basados en litografías, pero su propia personalidad en el color y drama temático le hicieron resaltar sus originales efectos. Un ejemplo de ello lo muestra su obra "El 'Constitution' y el 'Guerriere'", que está expuesta en el Museo Metropolitano de Nueva York, un cuadro de un combate naval del año 1812 basado en un grabado de Cornelius Tiebot.

La verdadera pintura romántica americana del siglo XIX empieza a partir del pintor Washington Allston, también poeta, que nació en el Sur de Carolina en 1779 y murió en 1843. Sus primeros estudios los realizó en Cambridge y Boston, pasando después a Londres a la edad de veintidós años, donde concurrió a la Real Academia de Bellas Artes. En 1803 se va a ampliar sus estudios a París y Roma, volviendo a América seis años después.

A los treinta y dos años vuelve de nuevo a Inglaterra, donde por su cuadro "Elas resucitando a un muerto" obtuvo el Gran Premio de la British Institution y el nombramiento de socio de la Real Academia Inglesa. En 1818 se estableció en Cambridgeport no sólo para pintar, sino para inspirarse en la redacción de sus obras poéticas más sobresalientes, "Maldí" y "The ship of seasons".

Entre sus cuadros más importantes se distingue, por su esmerada ejecución y por la grandeza de su concepción, "El sueño de Jacob y Ellas en el desierto", inspirada en la escuela veneciana, de la que era un gran admirador, por la que le llamaron sus paisanos el Tiziano americano. En la Galería Nacional de Londres se pueden admirar otras grandes obras, como "Pasaje del Angel", "Saul", "Libertad de San Pedro", "Visión de la mano sangrienta" y "Gabriel colocando centinelas a la puerta del Edén". ■

pecia y las dificultades del hombre en un medio natural hostil. Así, la saga de cintas submarinistas es amplia, desde títulos históricos al nivel de "Submarino", de Frank Capra, en 1928, o "Tragedia submarina", de John Ford, en 1930, a títulos más próximos en tiempo y en conocimiento por nuestros públicos.

Combinación no demasiado convincente del cine de submarinos y el más moderno género de catástrofes puede considerarse "Alerta roja: Neptuno hundido", espectacular film norteamericano, dirigido en 1977 por David Greene y, como es habitual en estos casos, interpretado por una serie de actores de nombre y valía, encabezados por Charlton Heston, en su interminable papel de jefe de grupo (en este caso, capitán del submarino siniestrado), para el que viene dándose gran traza desde los años lejanos del distante y distinto "Los diez mandamientos". Heston, una vez más, comanda a los hombres en peligro y su capacidad de jefe va a ser decisiva en la resolución, feliz —claro está—, del caso.

El cine americano de grandes productoras, junto a indudables virtudes siempre reconocidas por nosotros, tiene, en cambio, el defecto de buscar el camino fácil y trillado de la repetición, de usar la fórmula exitosa para atraer de nuevo al público. En el caso de "Alerta roja: Neptuno hundido" se parte de la conocida situación de un submarino hun-

más dedicada a un pintor y su obra, en este caso dedicada a Pablo Ruiz Picasso. La misma se compone de los nominales de 3, 5, 8, 10, 12, 15, 20 y 25 pesetas, figurando en ellos, respectivamente estos lienzos: "Retrato de la señora de Canals", "Autorretrato", "Retrato de Jaime Sabartés", "El final del número", "Ciencia y Caridad", "Las Meninas", "Los pichones" y "El pintor y la modelo". Los sellos reproducen los cuadros a sus propios colores, y de cada sello se han hecho 10.000.000 de unidades.

Digamos, por otra parte, que como desde 1958 se viene haciendo una serie anual bajo el nombre de **Un pintor y su obra**, ya hay una preciosa colección monográfica de la historia de la pintura española; también hay que indicar que esta serie ha sido polémica, pues a unos ha gustado y a otros no.

HISTORIA POSTAL

Hemos recibido de la Administración postal de Jersey un interesante folleto, en donde se hace referencia al Correo marítimo de la isla con la Gran Bretaña y Francia. En el mismo figuran datos sobre los servicios postales y referencias a los buques que últimamente han prestado el servicio de correo marítimo. Estos folletos son de indudable interés, desde el momento en que cada día la historia postal atrae más a los filatelistas, con lo cual se demuestra que el colecciónismo de los sellos tiene múltiples facetas.

NUEVOS SELLOS Y MATASELLOS MARITIMOS

PARAGUAY.—Se ha emitido una hoja bloque, con tirada de 5.000 unidades, que lleva como título el de: "Aniversarios. Capitán James Cook. Descubrimiento de Hawái y su anexión a Estados Unidos". Su valor es de 25 guaraníes y en ella figura el cuadro pintado por John Webber al capitán de Navío James Cook. Precisamente este artista acompañó al marino en su tercer viaje, y el óleo pertenece a la Galería Nacional de Arte de Nueva Zelanda. De esta hoja bloque hay ejemplares (tirada únicamente de 1.000 unidades con la palabra **Muestra** (su valor está en las 2.500 pesetas).

REPUBLICA DEMOCRATICA ALEMANA.—Hay una emisión de 10, 20, 35 y 70 pfening, dedicada al transporte por medio de contenedores, y en sus dibujos, naturalmente, hay uno (el del último sello) referido al embarque de un contenedor en un buque. La tirada es variable para cada nominal, pero hacen un total de 2.100.000 series completas.

ARGENTINA.—Una vez más, el almirante Guillermo Brown figura en un efecto postal, y se trata del valor de 30 pesos. El dibujo está tomado de un cuadro, y junto al nombre de esta personalidad van los años de nacimiento y muerte (1771-1857).

En cuanto a matasellos especiales, la Administración española usó en Vigo uno dedicado al IV Campeonato de Pesca del Tiburón del Atlántico.

OFERTA DE MATERIAL FILATELICO

Recibimos una amplia correspondencia en solicitud de información sobre precios de sellos, hojas filatélicas y documentos filatélicos españoles. Materialmente es imposible contestar aquellas peticiones que vienen hechas de una forma generalizada o inconcreta. Por ello, cualquier referencia ha de hacerse de forma concreta, indicando número Catálogo Edifil o título de la serie, si es en estado nuevo o usado, etc. Toda la correspondencia, al redactor de esta sección: Avenida del Mediterráneo, 48. Madrid-30.

En cuanto a sellos del extranjero, hoy podemos indicar se dispone de la totalidad del sello de Austria desde 1966 en estado usado. ■ **LUIS MARIA LORENTE.**

CINE

LA AVENTURA DE LA SUPERVIVENCIA

Si el género del "cine del mar" nos remite casi indefectiblemente a la aventura o a la acción, el que podríamos llamar "cine de submarinos" (especie de subgénero de aquel primero) se mete ya irremediablemente en el campo del riesgo y el peligro, por cuanto la navegación bajo las aguas multiplica la per-

FILATELIA

EMISIONES ESPAÑOLAS

En el mes de septiembre únicamente ha habido una nueva emisión, y se trata de una



SAN MARTÍN Y BOLÍVAR

El día 12 de octubre se han puesto a la venta dos sellos, uno en honor de don José de San Martín, con ocasión del bicentenario de su nacimiento, y el otro dedicado a don Simón Bolívar.

Son sellos calcográficos, con preciosos dibujos y con tiradas de 10.000.000 de ejemplares de cada uno. Pero, además, como el 2 de octubre de inaugura en Bogotá (Colombia) la cuarta versión de la exposición filatélica que ha girado bajo el nombre de Esamer '78 (España-América), la Dirección General de Correos española, en el "stand" que montó en dicha muestra filatélica, dispone de unas hojas recuerdo, de tamaño de un tarjetón, en donde van reproducidos ambos sellos, más una estampa que calculamos es de la mitad del siglo pasado y la insignia de dicha exposición, que duró hasta el 21 de octubre.

HOJAS RECUERDO ESPAÑOLAS

Varios lectores se han dirigido preguntando en relación con las hojas recuerdo y documentos filatélicos que se hacen con ocasión de exposiciones o ferias filatélicas.

Respecto a las hojas y los documentos, hay que decir, en primer lugar, que las hay de dos clases: las editadas por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, que, naturalmente, tienen la condición de ser de tipo oficial, y las que editan, por ejemplo, los gremios de comerciantes, con ocasión de las Ferias del Señor que se celebran en Madrid y la reciente Barnafil, de Barcelona, cuya primera versión ha sido este año.

Quien esté interesado, tanto en las hojas como en los documentos, puede escribirnos y le daremos razón de unas y otros.

SELLOS DE TEMATICA NAVAL

Por parte de la isla de Christmas, tiene ya a la venta la cuarta parte de su actual serie

general, en la cual figuran únicamente marinos. Tal grupo se forma con los valores de 8, 10, 20 y 75 centavos, y dos de ellos son marinos mercantes, y los otros dos, de la Marina de guerra británica.

Por su parte, la isla de Santa Elena, ya que en sus proximidades naufragó en 1613 un buque de la compañía holandesa de las Indias Orientales llamado 'Witte Leeuw', con un valiosísimo cargamento, principalmente formado por porcelanas chinas, y que ahora, en parte, se ha recuperado, ha hecho una serie de 3, 5, 8, 9, 15 y 20 peniques, con diversos motivos, tanto relacionados con dicho buque como con su cargamento y armas.

En cuanto a Bermuda, en serie de 8, 15, 20, 25 y 50 centavos, muestra diversos mapas que fueron hechos en los siglos XVII y XVIII, figurando en ellos los nombres de quienes los trazaron.

Y Samoa Occidental, con ocasión del bicentenario del nacimiento del capitán de Navío de la Armada británica James Cook, dis-

pone de una serie de 12, 24, 26 y 50 sene, figurando diversos motivos, como buques y retratos de dicha personalidad.

En otro aspecto, el bicentenario del primer servicio de correos marítimo realizado por el Gobierno entre Gran Bretaña y Jersey significó una serie de 6, 10, 5, 11 y 13 peniques, con distintos buques que han prestado tal servicio, pero, además, este acontecimiento ha servido para que el Correo de Jersey haya hecho unos folletos muy documentados sobre el transporte de correspondencia por vía marítima, incluido también el servicio desde Jersey a Saint-Malo, en Francia. Toda esta documentación, hoy día, que tanto atrae la historia postal, es de primordial interés.

NOTA.—En relación con esta sección filatélica, cualquier consulta debe hacerse directamente al domicilio de quien la redacta, avenida del Mediterráneo, 48, Madrid-30.

■ LUIS MARÍA LORENTE.

XAVIER PASTOR, UN EXPERTO MODELISTA NAVAL

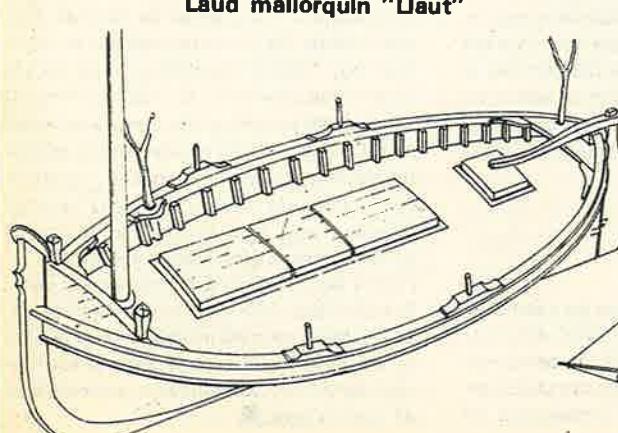
Xavier Pastor, capitán de Sanidad de la Armada, embarcado durante cuatro años en el "Juan Sebastián Elcano" y en otras unidades, es un experto y apasionado modelista naval, y un historiador sensible y culto de nuestra arqueología marina. Desde su retiro en Palma de Mallorca —que ha anticipado por razones de salud— se dedica íntegramente a cultivar esas grandes inclinaciones suyas. Fruto de sus vastos conocimientos son las reconstituciones de embarcaciones regionales de las costas de España, así como de naves históricas que desde el Medioevo hasta hoy salieron de las expertas manos de los maestros de ribera y de los arquitectos navales de una Marina que no deja de ser de las de mayor tradición mundial. Pero, por encima de todo, el esfuerzo de Xavier Pastor es

decididamente original en la España de hoy.

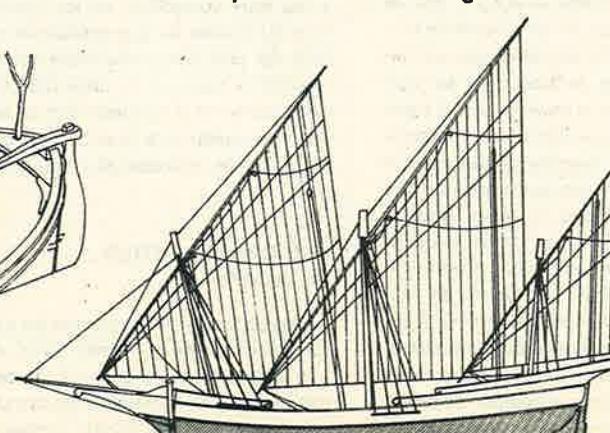
Borrás Ediciones ha iniciado la publicación de estas series —que se irán incrementando con varios modelos nuevos cada año—, que, sin lugar a dudas, tendrán una buena acogida entre los amantes de la mar y la marina y entre los modelistas, a los que brindan estupendas nuevas posibilidades de ejercer su afición y de ampliar su formación naval, dado el gran respeto histórico con que los planos están presentados.

Hay que destacar como aspecto interesante de esta colección que en cada carpeta figura un apunte histórico y descriptivo de la embarcación a que se refiere, con el léxico peculiar que le corresponde, de acuerdo con el ámbito regional o la época a que pertenece. ■

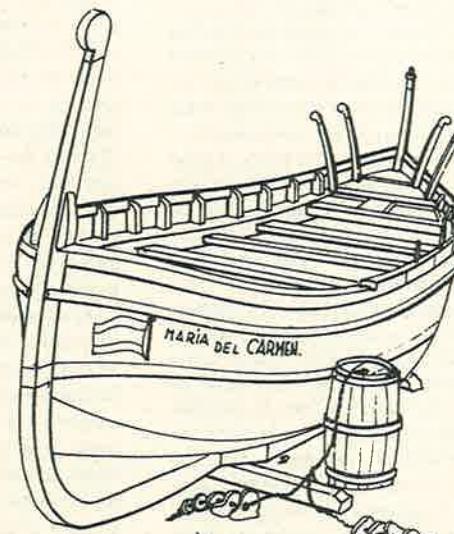
Laúd mallorquín "Llaut"



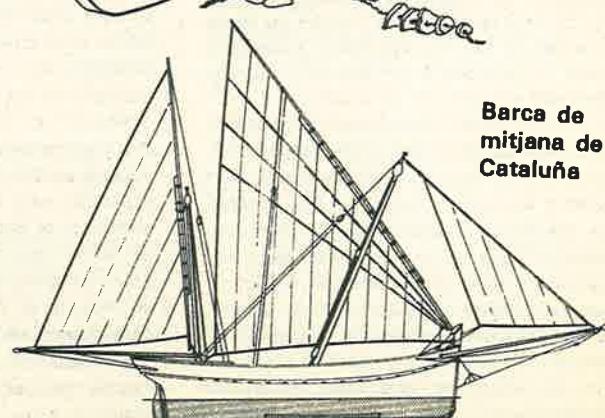
Jabeque de finales del siglo XVIII

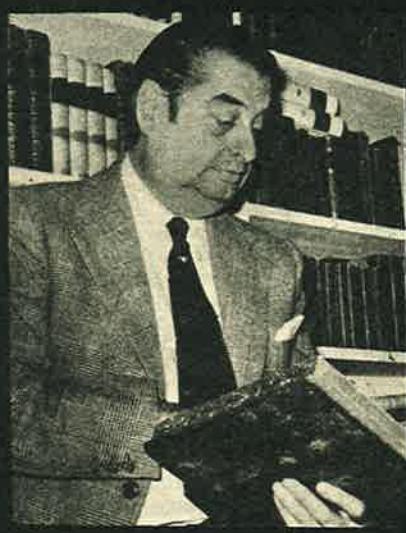


Coca de Mataró



Barca de mitjana de Cataluña





Por
NESTOR
LUJAN

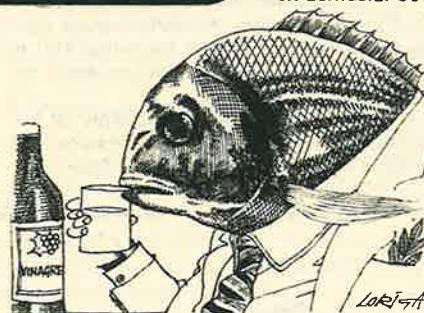
EL ESCABECHE

Es el escabeche una importante aportación de la cocina peninsular a la cocina universal. Porque, efectivamente, aunque puede discutirse dónde nacen la condimentación y la palabra, si en países de lengua castellana o catalana, resulta evidente que es un producto de nuestro genio gastronómico, que transformó inteligentemente una preparación de la cocina árabe.

Según el Diccionario de la Real Academia, es el escabeche "salsa o adobo que se hace con aceite frito, vino o vinagre, hojas de laurel y otros ingredientes para conservar y hacer sabrosos los pescados y otros manjares". La definición, como todas las culinarias de este Diccionario, es, naturalmente, imprecisa, pero en este caso bastante aproximada. La palabra procede de la arábiga "sikbâg", que quería decir guiso de carne con vinagre y otros ingredientes, que en España adquirió la forma vulgar de "iskebêg" y luego pasó a los idiomas romances como "scabeig" y "escabeche".

La palabra "sikbâg" como guiso aparece ya en "Las mil y una noches". La primera documentación castellana viene en el "Libro de los guisados", de Ruperto de Nola, editado en Toledo en 1525. Como se sabe, este libro es traducción de un texto catalán de este mestre Rupert, que fue cocinero del Rey aragonés Fernando de Nápoles. La primera edición que se conoce en catalán data de 1520 y el ejemplar existe en la Biblioteca de Cataluña de Barcelona y ha sido recientemente reeditado. Pero parece ser que la primera redacción databa de la segunda mitad del siglo XV. Pero en catalán la más antigua cita del escabeche es anterior: data del siglo XIV, donde se refiere a "scabeig a peix ffregit". Asimismo, en el manuscrito "Flors de les medecines", del siglo XV, que existe en la Biblioteca Universitaria de Barcelona, se habla también de "Si vols ferescabex a pex frit ab let de amelles", o sea, se dan indicaciones para hacer un escabeche de pescado frito con horchata o leche de almendras.

Hay quien cree que la palabra escabeche, siempre de origen árabe, llegó precisamente a la cocina catalana a través de la palabra siciliana "schivecch". Ello es difícil de sostener por cuanto en el "Anónimo toscano", que es un códice del siglo XIV que existe en la Universidad de Bologna y que fue editado a finales del siglo pasado, se refiere a una "schiazezia di taverna", que es la conserva de pescado con vinagre. El editor de este libro, el erudito Olindo Guerrini, que lo publicó en Bologna



en 1880, señala que esta palabra "scabecc" viene del genovés "scabeccio", tomado de la expresión española. Dice española sin aclarar si era castellana o catalana. Asimismo, otro venerable libro italiano, "Anónimo veneciano", llamado también "Libro per Cuoco", y que es de fines del siglo XV, se habla de un "Pollastri assabicho molto buoni", elaborado también con vinagre. Su editor, de 1899, Ludovico Frati, señala también que esta preparación procede de España.

Me excuso quizás por esta disertación un poco pesada, que no pretende otra cosa que demostrar la gracia con que se supo hacer en nuestra Península la transformación de un plato árabe de carne en una magnífica conserva de pescado. El libro de Ruperto de Nola trae un escabeche para pescado —sobre todo, para pagel o dentol— y un escabeche de berenjenas hecho con vinagre muy fuerte. Entre nosotros, los escabeches hoy son sólo de pescado: atún, sardina, caballa, besugo.

El escabeche de besugo de Angel Muro se explica de la manera siguiente: "... Se limpia y prepara bien el pescado, se le echa un poco de sal bien molida y se deja un día colgado a la sombra en sitio ventilado; después se parte a trozos y se fríe en aceite hasta que esté dorado, y este mismo aceite, con una cuarta parte de agua y tres de vinagre, unas rajas de limón y hojas de laurel, se echa en la olla misma en que se han arreglado los trozos de besugo y se tapa muy bien; a los diez o doce días ya se podrá servir". El "Dictionnaire de la Académie des Gourmets" francés documenta la palabra escabeche como una conserva a la española, pero dice que ya se va introduciendo en el Sudoeste de Francia, la califica como una marinada muy aromática. Efectivamente, en este momento en que en Francia la cocina de vinagre se está convirtiendo en algo sofisticado, refinadísimo y exquisito, el escabeche y las conservas de escabeche a la española se están poniendo muy justamente de moda. ■

LA COCINA DEL PESCADO CRUDO

Una de las últimas tendencias que han lanzado los restaurantes franceses y que aparecerá quizás entre nosotros, es la cocina del pescado crudo. En Francia, el pescado crudo ha entrado a través de la cocina tahitiana y de la japonesa, que es la última gastronomía que se ha puesto de moda por su simplicidad y por sus cualidades dietéticas repetidas y aumentadas por los exagerados de los citados manjares.

Hemos de notar que los platos de pescado crudo han sido estimados siempre por los pueblos marítimos. En América del Sur, el cebiche —que normalmente se prepara en la costa del Pacífico— no es otra cosa que la corvina macerada en jugo de limón y luego aderezada con aceite de oliva, pimienta y cebolla. En Perú y México, que son dos de los lugares donde el cebiche es natural, se toma acompañado de maíz hervido. En las islas del Pacífico, desde Tahití a Hawái, donde el pescado es casi el único alimento y de no excesiva suculencia —como pasa con los peces de aguas cálidas—, lo maceran en zumo de limón verde y luego se aromatiza con leche de coco, que siempre resulta un punto ácida y picante. En el Japón, el célebre sashimi, que conozco bien, suele ir acompañado de una salsa en la cual interviene rafz de jengibre verde, también zumo de limón y la inevitable salsa de soja.

Evidentemente, el pescado crudo choca de momento porque nosotros no sólo lo solemos tomar cocido, sino que lo cocemos en demasiada. Cocer demasiado las carnes y los pescados es una

de las menos afortunadas características de la cocina española, y no será ocioso que insista en la idea que si las piezas de carne suelen tener varios puntos de cocción, el pescado sólo tiene uno: cuando puede separarse la carne de la espina y ésta queda rosada. Todos estos cocineros del pescado crudo avisan de que la pieza debe ser absolutamente fresca, puesto que no soportan sus recetas ni la congelada ni la frigorificada. Para el neófito, los pescados de carne rosada son más apetecibles que los pescados blancos.

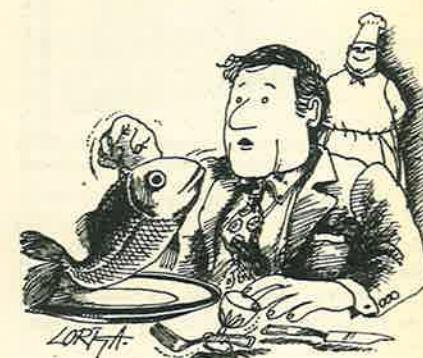
Así se puede uno iniciar con el salmón, con el atún o con el bonito. En el Japón, el pescado que se considera más exquisito para la preparación del sashimi es el atún, aunque en invierno —ignoro todavía por qué— suelen tomar el delicado sashimi de pescados de carne blanca.

Mi opinión personal sobre el pescado crudo es algo vacilante. He probado el sashimi japonés y me suscitó una más de las conocidas melancolías que produce la cocina japonesa. Me enfrenté con el cebiche en México, y últimamente en el restaurante Saint-James de Burdeos gusté una excelente ensalada de vieiras crudas. No puede decirse que estos platos sean ni mucho menos repugnantes, ni siquiera desagradables. Lo que pasa es que, acostumbrado a la gran cocina del pescado del Mediterráneo y a las sabias delicias de la cocina francesa y sus salsas de pescado —"au beurre blanc", Duglé, a la cardinal, al vino blanco y tantas otras que me vienen a la memoria—, mi paladar liga muy poco con estas supremas sencillez que piden aderezos exóticos e incisivos. Será cuestión de perseverar en mis ensayos. Pero me temo que lo haré con cautelosa parsimonia.

Cuando se trata de platos de nueva cocina que no están ligados en modo alguno a las recetas tradicionales, o por lo menos a las muy conocidas, en los habituales libros de cocina de que disponemos es preciso dar una idea aproximada de platos tan nuevos, o como en el caso del cebiche, si no nuevos, muy exóticos. Por lo tanto, me permito copiar tres recetas de tres modos distintos de aderezar el pescado sin cocción:

CEBICHE AL ESTILO DE ACAPULCO

Ingredientes: 450 gramos de pámpano; 225 gramos de jitomate; cinco limones; una cebolla; cuatro cucharadas de aceite; una cucharada de vinagre; cuatro chiles serranos en vinagre; media cucharadita de



orégano, sal y pimienta. Se lava el pescado, se le quita la piel, se parte en pequeños cuadritos, se coloca en un traste de porcelana y se le pone el jugo de un limón. Se deja así tres horas, teniendo mucho cuidado durante ese tiempo de moverlo varias veces con una cuchara de madera. Los tomates se meten sólo durante un minuto en agua hirviendo, se les quita la piel, se pican en cuadritos y se incorporan al pescado después de las tres horas de reposo, lo mismo que los chiles rebanados, el aceite, el vinagre, el orégano, sal y pimienta. Se sirve en copas o conchitas, adornándose con rebanadas de cebolla y aguacate. El pámpano puede sustituirse por el robalo.

RECETA DE LA ENSALADA POLINESICA DE PESCADO CRUDO DE GINNETTE MATHIOT (1952)

Seis personas: 850 gramos de pescado (rodaballo, dorada, rape); 10-12 limones verdes; 60 gramos de tomates, sal, pimienta, 100 gramos de cebollas; cinco ajos; seis hojas de lechuga. Limpiar el pescado, quitarle piel y espinas y cortarlo a dados pequeños. Exprimir los limones. Pelar las cebollas y cortarlas pequeñas sin machacarlas. Picar los ajos. Colocar en un bol el pescado y aliñarlo con el jugo de limón, la cebolla, el ajo, sal y pimienta blanca molida. Mezclarlo, cubrirlo y ponerlo en la nevera durante cuatro o seis horas. Para servirlo colocar en bolas individuales una hoja de lechuga, una rodaja de tomate maduro; encima colocar el pescado bien escurrido y sazonado con una cucharada de jugo de coco por bol.

RECETA DE LOS HERMANOS TROISGROS (1976)

Salmón y gallo de mar. Cuatro personas. Preparación, quince minutos; 200 gramos de filetes de gallo de mar; 16 centilitros de aceite de oliva; limón; cuatro hojas de estragón; una ramita de perejil; ocho gramos de pimienta blanca machacada; 32 gramos de coriandro; 60 gramos de bacalao muy seco. Cortar los filetes de pescado en láminas muy finas y repartirlas sobre cuatro platos fríos alternando los colores. Pasar el bacalao por un rallador de queso y tamizarlo, repartiendo luego el polvo sobre los filetes de pescado. Exprimir encima jugo de limón moviendo el plato de derecha a izquierda. Repartir la pimienta y los granos de coriandro. Espolvorear de estragón picado y adorar artísticamente con el perejil. Poner en fresco durante quince minutos. Con el plato un poco inclinado verter aceite de oliva hasta cubrir enteramente los filetes. Servir inmediatamente acompañado de pan tostado. ■

EL DESCUBRIMIENTO DE AMERICA

El "Diario de Colón" (o "Diario de a bordo") apareció impreso, por primera vez, en 1825, formando parte del tomo I de la "Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV", que dirigió Martín Fernández Navarrete. No se trata del texto original redactado, día a día, por el almirante (y que debió constituir el informe —en parte secreto— que Cristóbal Colón rindió a los Reyes Católicos dándoles cuenta prolífica de su viaje, según el parecer de los redactores de la "Bibliografía colombina", publicada por la Real Academia de la Historia, en 1892), sino de un extracto, de un resumen que realizó del citado "Diario de Colón" el pa-

dre Bartolomé de Las Casas. Del original del "Diario de a bordo", como escribe Carlos Sanz en su comentario a la edición hecha por él de este texto (Madrid, 1962), "no han quedado apenas noticias directas". Colón se refiere a él frecuentemente —añade el ilustre americanista— cuando escribe al Papa o al señor Nicolao Oderigo.

El viaje, como se sabe, se inicia "una mañana del viernes 3 de agosto de 1492", en el puerto de Palos, a bordo de la "Pinta", la "Niña" y la "Santa María", con ánimo de alcanzar, por la vía de Poniente, los reinos del Gran Can y las tierras de India, "para la conversión de ella a nuestra Santa Fe". El 13 de septiem-

bre, pasada Canarias, Colón observa la declinación magnética. El 14, los tripulantes de la "Niña" ven un garjao y un raro de junco. El 16 y 17 descubren el "mar de los sargazos". El 18, en un mar en calma, ven multitud de aves. El 25 creen estar viendo tierra, Gavean al Sudoeste y al final "lo que decían tierra no lo era, sino cielo". El 8 de octubre, la mar era "como el río de Sevilla". Siguen viendo numerosas aves. Al final, tras la impaciencia, llegan los días clave: el 11, 12 y 13 de octubre, que son los que hemos seleccionado para esta antología. El "Diario" termina el 15 de marzo de 1493, con el regreso del almirante al puerto de Palos, de donde había partido.

JUEVES y VIERNES, 11 y 12 de octubre.—Navegó al Oueste. Tuvieron mucha mar y más que en todo el viaje habían tenido. Vieron pardelas y un junco verde junto a la nao. Vieron los de la carabela Pinta una caña y un palo, y tomaron otro palillo labrado a lo que parecía con hierro, y un pedazo de caña y otra hierba que nace en tierra, y una tablilla. Los de la carabela Niña también vieron otras señales de tierra y un palillo cargado de escaramajos. Con estas señales respiraron y alegraron todos. Anduvieron en este día, hasta puesto el Sol, 27 leguas.

Después del Sol puesto, navegó a su primer camino al Oeste; andarían doce millas cada hora; y hasta dos horas después de medianoche andarían 90 millas, que son 22 leguas y media. Y porque la carabela Pinta era más velera e iba adelante del Almirante, haló tierra y hizo las señas que el Almirante había mandado. Esta tierra vido primero un marinero que se decía Rodrigo de Triana. Puesto que el Almirante, a las diez de la noche, estando en el castillo de popa, vio lumbre, aunque fue cosa tan cerrada que no quiso afirmar que fuese tierra. Pero llamó a Pero Gutiérrez, repostero de estrados del Rey, e dijole que parecía lumbre. Que mirase él, y así lo hizo y vidola. Dijo también a Rodrigo Sánchez de Segovia, que el Rey y la Reyna enviaban en el armada por veedor, el cual no vio nada, porque no estaba en lugar do la pudiese ver. Después que el Almirante lo dijo, se vio una vez o dos, y era como una candelilla de cera que se alzaba y levantaba, lo cual a pocos parecía ser indicios de tierra. Pero el Almirante tuvo por cierto estar junto a la tierra. Por lo cual, cuando dijeron la Salve, que la acomumbraban decir e cantar a su manera todos los marineros y se hallan todos, rogó y amonestóles el Almirante que hiciesen buena guarda al castillo de proa, y mirasen bien por la tierra. Y que al que le dijese

primero que veía tierra le daría luego un jubón de seda. Sin las otras mercedes que los Reyes habían prometido, que eran diez mil maravedís de juro a quien primero la viese. A las dos horas después de medianoche pareció la tierra, de la cual estarían dos leguas. Amaynaron todas las velas, y quedaron con el treo que es la vela grande sin bonetas, y pusieron a la corda, temporizando hasta el día viernes que llegaron a una isleta de los Lucayos, que se llamaba en lengua de indios Guanahani. Luego vieron gente desnuda, y el Almirante salió a tierra en la barca armada y Martín Alonso Pinzón y Vicente Yáñez, su hermano, que era capitán de la Niña. Sacó el Almirante la bandera real; y los capitanes con dos banderas de la cruz verde que llevaba el Almirante en todos los navíos por señal, con una F y una Y: encima de cada letra, su corona, una de un cabo de la I y otra de otro. Puestos en tierra vieron árboles muy verdes, y aguas muchas y frutas de diversas maneras. El Almirante llamó a los dos capitanes y a los demás que saltaron en tierra, y a Rodrigo de Escobedo, escribano de toda la armada, y a Rodrigo Sánchez de Segovia, y dijo que le dijese por fe y testimonio cómo él por ante todos tomaba, como de hecho tomó, posesión de la dicha isla por el Rey y por la Reyna sus señores, haciendo las protestaciones que se requerían, como más largo se contiene en los testimonios que allí se hicieron por escrito. Luego se juntó allí mucha gente de la isla. Esto que se sigue son palabras formales del Almirante, en su libro de su primera navegación y descubrimiento de estas Indias: "Yo (dice él), porque nos tuviesen mucha amistad, porque conocí que era gente que mejor se libraría y convertiría a Nuestra Santa Fe con Amor que no por fuerza, les di a algunos de ellos unos bonetes colorados y unas cuentas de vidrio que se ponían al pescuezo, y otras cosas mu-

(Pasa a la página siguiente)

EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

(Viene de la página anterior)

chas de poco valor, con que tuvieron mucho placer y quedaron tanto nuestros que era maravilla. Los cuales después venían a las barbas de los navíos a donde nos estábamos, nadando. Y nos traían papagayos y hilo de algodón en ovillos y azagayas y otras cosas muchas, y nos las trocaban por otras cosas que nos les dábamos, como cuentecillas de vidrio y cascabeles. En fin, todo tomaban y daban de aquello que tenían de buena voluntad. Mas me pareció que era gente muy pobre de todo. Ellos andan todos desnudos como su madre los parió, y también las mujeres, aunque no vide más de una harto moza. Y todos los que yo vi eran todos mancebos, que ninguno vide de edad de más de 30 años. Muy bien hechos, de muy hermosos cuerpos y muy buenas caras. Los cabellos gruesos y muy como sedas de cola de caballos, y cortos. Los cabellos traen por encima de las cejas, salvo unos pocos detrás que traen largos, que jamás cortan. De ellos se pintan de prieto, y ellos son de la color de los canarios, ni negros ni blancos, y de ellos se pintan de blanco, y de ellos de colorado, y de ellos de lo que fallan. Y de ellos se pintan las caras, y de ellos todo el cuerpo, y de ellos salos los ojos, y de ellos sólo la nariz. Ellos no traen armas ni las conocen, porque les mostré espadas y las tomaban por el filo, y se cortaban con ignorancia. No tienen algún hierro. Sus azagayas son unas varas sin hierro, y algunos de ellos tienen al cabo un diente de pece, y otras de otras cosas. Ellos todos a una mano son de buena estatura de grandeza y buenos gestos, bien hechos. Yo vi algunos que tenían señales de heridas en sus cuerpos, y les hice señas qué era aquello, y ellos me mostraron como allí venían gente de otras islas que estaban cerca y los querían tomar y se defendían. Y yo creí y creó que aquí vienen de tierra firme a tomarlos por cautivos. Ellos deben ser buenos servidores y de buen ingenio, que veo que muy presto dicen todo lo que les decía. Y creo que ligeramente se harán cristianos, que me pareció que ninguna secta tenían. Yo, placiendo a Nuestro Señor, llevaré de aquí al tiempo de mi partida seis a Vuestra Alteza para que aprendan a hablar. Ninguna bestia de ninguna manera vi, salvo papagayos en esta isla". **Todas son palabras del Almirante.**

SABADO, 13 de octubre.—"Luego que amaneció vinieron a la playa muchos de estos hombres, todos mancebos, como dicho tengo. Y todos de buena estatura, gente muy hermosa. Los cabellos no crespos, salvo corredios y gruesos, como sedas de caballo. Y todos de la frente y cabeza muy ancha, más que otra

generación que hasta aquí haya visto. Y los ojos muy hermosos y no pequeños. Y ellos ninguno prieto, salvo del color de los canarios. Ni se debe esperar otra cosa, pues está Leste oeste con la isla de Hierro, en Canarias, son una línea. Las piernas muy derechas, todos a una mano, y no barriga, salvo muy bien hecha. Ellos vinieron a la nao con almadias, que son hechas del pie de un árbol, como barco luengo, y todo de un pedazo, y labrado muy a maravilla según la tierra, y grandes, en que en algunos venían 40 y 45 hombres. Y otras más pequeñas, hasta haber de ellas en que venía un solo hombre. Remaban con una pala como de hornero, y anda a maravilla. Y si se le trastorna, luego se echan todos a nadar y la enderezan y vacían con calabazas que traen ellos. Traían ovillos de algodón hilado y papagayos y azagayas y otras cositas que sería tedio de escribir, y todo daban por cualquier cosa que se les diese. Y yo estaba atento y trabajaba de saber si había oro. Y vi que algunos de ellos traían un pedazuelo colgado con un agujero que tienen a la nariz. Y por señas pude entender que yendo al Sur o volviendo la isla por el Sur, que estaba allí un rey que tenía grandes vasos de ello, y tenía muy mucho. Trabajé que fuesen allá, y después vi que no entendían en la isla. Determiné de aguardar hasta mañana en la tarde y después partir para el Sudoste, que según muchos de ellos me enseñaron decían que había tierra al Sur y al Sudoste y al Noroeste; y que estas del Noroeste les venían a combatir muchas veces, y así al Sudoste a buscar el oro y piedras preciosas. Esta isla es bien grande y muy llana y de árboles muy verdes y muchas aguas y una laguna en medio muy grande, sin ninguna montaña, y toda ella verde, que es placer de mirarla. Y esta gente harto mansa, y por la gana de haber de nuestras cosas, y teniendo que no se les ha de dar sin que den algo y no lo tienen, toman lo que pueden y se echan luego a nadar, mas todo lo que tienen lo dan por cualquier cosa que les den; que hasta los pedazos de las escudillas de las tazas de vidrio rotas rescataban, hasta que vi dar 16 ovillos de algodón por tres ceotis de Portugal, que es una blanca de Castilla. Y en ellos habría más de una arroba de algodón hilado. Esto defendiera y no dejara tomar a nadie, salvo que yo lo mandara tomar todo para Vuestras Altezas si hubiera en cantidad. Aquí nace en esta isla, mas por el poco tiempo no pude dar así del todo fe. Y también aquí nace el oro que traen colgado a la nariz; mas, por no perder tiempo, quiero ir a ver si puedo topar a la isla de Cipango. Ahora como fue noche todos se fueron a tierra con sus almadias". ■ **Pórtico y selección: JOSE ASENCIO SEDANO.**

AL CIERRE DE LA EDICIÓN

MATANZA EN EL "CRUZ DEL MAR": SIETE MUERTOS

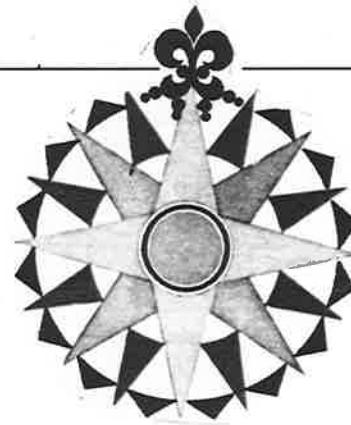
Las Palmas (Urgente).—Siete tripulantes del pesquero "Cruz del Mar" han resultado muertos al ser ametrallados por un comando descoñocido que e bordó el buque en alta mar, durante la noche. Hay tres supervivientes. Parece ser que dicho comando lle-

gó al costado del "Cruz del Mar" en una lancha neumática. Todos sus componentes (al parecer, moros) iban vestidos de hombres-rana y empuñaban metralletas. En cubierta hablaron con los tripulantes, tranquilizándolos, pero, de súbito, les obligaron a echarse y les ametrallaron. Tres pesca-

dores pudieron escapar, pues se lanzaron al agua. A continuación colocaron una bomba en un camarote, que hizo explosión poco después de que abandonaran el buque, el cual se hundió.

N. de la R.—La noticia nos llega cuando ya ha sido efectuado el cierre

de este número de HOJA DEL MAR, que se encuentra en imprenta, a punto de ser distribuido. En la próxima edición ofreceremos amplia información sobre este incalificable acto criminal, del que han resultado víctimas inocentes siete pescadores españoles.



FABRICANTES DE ISLAS

UN poeta francés del primer cuarto de este siglo, Paul Jean Toulet, solía escribir hermosos poemas jugando con nombres eufónicos de la toponimia de su país, y con otros exóticos. Le gustaba, por ejemplo, el nombre de la villa de Coutances, y así escribió un día que no hay un buen verso:

... en France
si ne parle pas de Coutances!

Usó muchas veces el nombre que los europeos dimos en el Medievo a China, Catay, pero que en francés, agudo, suena mejor, como si se nombrase un pájaro: Cataí... Y en uno de sus poemas le pregunta a una princesa de allá, que viaja a Europa en un paquete de les Messageries du Levant, si ha visto Budrubuldur. Como sabrán, provincia y ciudad que se ha dudado, durante mucho tiempo, que existiera, perdida en tranquilas mañanas marineras en los confines de la China, con sus torres de porcelana y sus jardines de flores somnolientes. Se aseguraba que en el mar de Budrubuldur había islas navegantes, que ya se acercaban, ya se alejaban, conforme a las mareas de allá. Los portugueses de las "descubiertas", de los días de Vasco de Gama y de Camoes en Macao, "procurador de ausentes y difuntos", anduvieron muy curiosos de estas islas, y llegaron a saber que eran treinta y dos, y se hicieron eco de la fábula de su origen. Que era éste como sigue:

Una gentil dama de allá, de la familia imperial, vio salir un día a su amante al mar, con un recado secreto del Emperador para el padre de los grandes dragones del océano. Esos recados eran de rigor cuando un Emperador de China mandaba una flota al mar, y por ellos se advertía a los dragones marinos que la expedición no iba contra su poder, soberanía y libertad. Los dragones marinos se daban por satisfechos, y no levantaban tempestades mientras las naves de China estaban en el mar. Un Emperador que, allá por el siglo XIII, mandó una flota contra el Japón, se olvidó de avisar a los dragones, los cuales, sintiéndose amenazados, y con sus inmensas colas batieron el mar, levantaron enormes olas, soplaron y crearon terribles vientos, y ni una sola nave china regresó a puerto. El matrimonio Latimer nos ha contado que en la Cancillería imperial, en Pekín, hubo, hasta la caída de la última dinastía, un secretario letrado especializado en las formas de cortesía que había que usar en las cartas que el Emperador dirigía a los dragones marinos. Como estas formas nunca fueron publicadas —por secreto de Estado, claro es—, hubo gente que quiso inventarlas, como en nuestro tiempo ese gran escritor irlandés, lord Dunsany, el centenario de cuyo nacimiento estamos celebrando. Pero, volvamos a la gentil dama. Esta tenía en Budrubuldur un jardín que daba sobre el mar, y no pudiendo enviarle

cartas con suspiros, como deseaba, decidió echar a la mar maceitas de madera en las que florecían las más bellas plantas de su jardín. Allá se fueron las macetas por las olas, llevadas por las corrientes, y a cada maceta se fueron uniendo hierbas marineras y algas, y aves hicieron su nido en ellas, y al poco tiempo cada maceta era como una pequeña isla en el vaivén de las olas. Y fueron creciendo y creciendo, hasta hacerse islas de verdad, las islas de verdad que desde el paquete de les Messageries du Levant veía en el horizonte la princesa viajera. Y recibía su perfume.

Habrán leído ustedes en Borges de los magos de Islandia, quienes entendían el lenguaje de los pájaros y eran capaces de hacer surgir tierra del fondo del océano, y la tal tierra servía de isla para que en ella invernase los viquingos, esperando mayo para volver a las osadas navegaciones. Cuando los viquingos se hacían a la mar, la isla creada por los magos volvía al fondo del océano. Si se interpreta bien cierto pasaje de una saga, los viquingos, antes de zarpar, le agradecían a la isla obra de magia, el cobijo que les había dado. El ritual consistía en quemar sobre ella una nave de las suyas, y dar muerte y enterrar a un guerrero célebre, cuyo nombre servía, en los anales, para designar la isla.

La fábula del Rey de Irlanda que logró que Dios le regalase una isla, es conocida. El Rey tenía siete hijas, pero no tenía más que seis ciudades, con lo cual una de sus hijas, la hija menor, se quedaría sin dote. El Rey le pidió a su niña que se metiese a monja, pero ella, como la niña del romance nuestro, se quería casar:

Yo me quería casar
con un mocito barbero,
y mis padres me querían
monjita en un monasterio...

El Rey lloraba, y un día en que estaba más triste que de costumbre, su ángel de la guarda le puso una mano en el hombro derecho, y le habló. Le dijo que estaba seguro de que el Rey inventaba un nombre para una isla, y a Dios le parecía que el tal nombre era hermoso, que pondría una isla en el mar que se llamaría así, y que la podía dar de dote a la hija más pequeña, tan insistente en casar. El Rey lo pensó durante un año, y al final dio con un nombre, Tirnagoescha, es decir, Tierra de los Pájaros Sonrientes. A Dios le pareció muy bien, y un día de abril apareció esa isla en las costas de Irlanda, dote de la hija más pequeña del Rey. Y, efectivamente, en sus bosques volando pájaros que sában sonreír.

Estas son noticias sobre cómo se han podido fabricar islas en los mares. Quizá alguna de las islas estables que están hoy en los mapas nacieron de este feliz modo.

24 horas al día

En la faena nocturna se demuestran la destreza y experiencia de los hombres, y la capacidad, resistencia y seguridad de las máquinas. Dianamente los hombres de Baudouin-Interdiesel y Pegaso-Interdiesel se responsabilizan de la construcción de motores propulsores y auxiliares que han de prestar servicio ininterrumpidamente tanto de dia como de

noche, en la actividad pesquera, donde la deficiencia del equipo exige una destreza y un esfuerzo suplementarios del hombre, en detrimento tanto de su comodidad como de la productividad necesaria y deseable.

Motores y reductores Interdiesel, para 24 horas de servicio, por largos años



Licencia BAUDOUIN



Gutiérrez Ascunce Corporación, S. A./Edificio Guascor/Zumaya/Spain

P.O. Box 30/Tel. (943)*861940/Telex. 36310-GUAZU-E



Pegaso-Interdiesel

Deseamos ampliar información
Nombre _____
Cargo _____
Empresa _____
Domicilio _____
Población _____