

hoja del mar

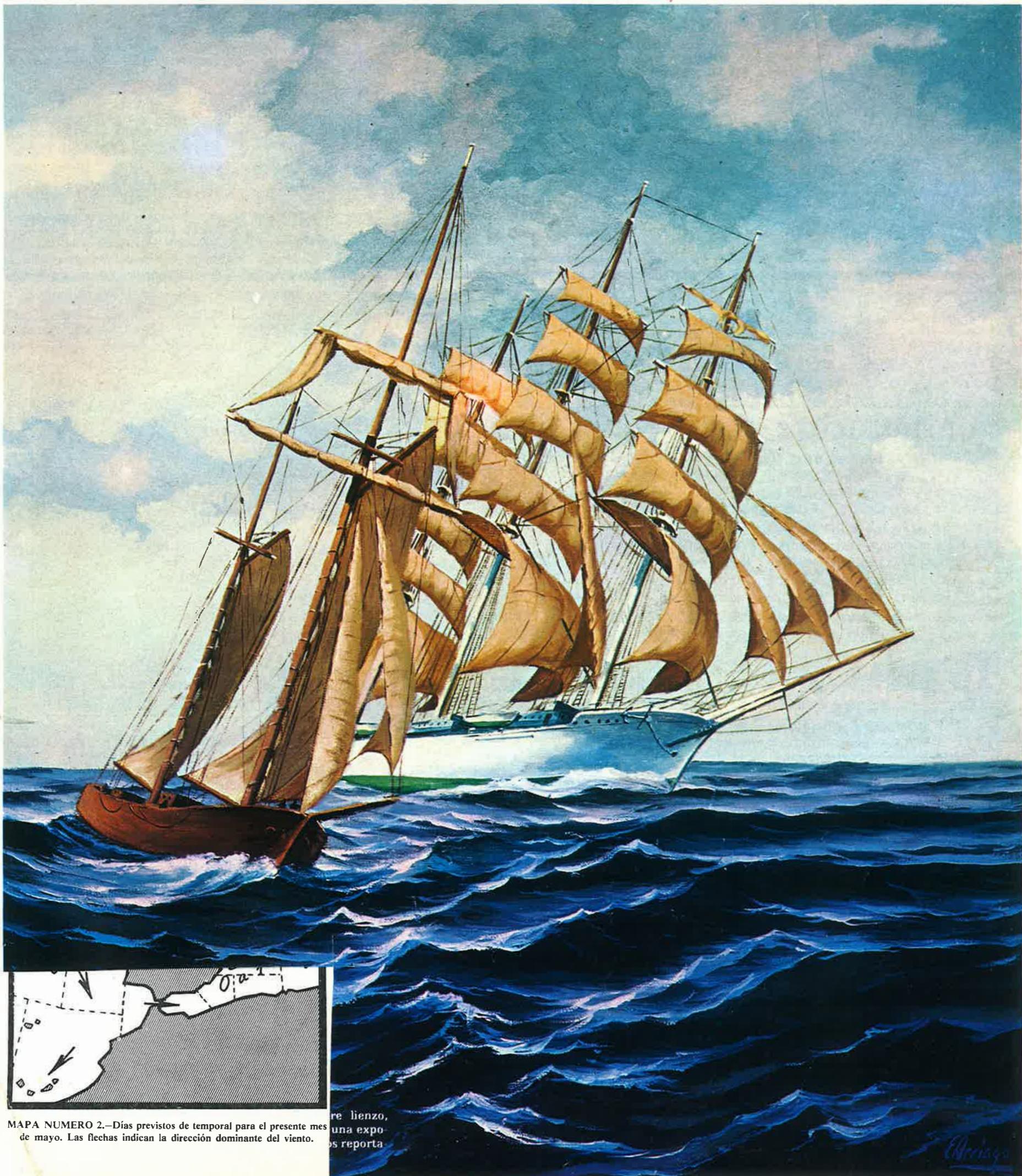
N.º 140

AÑO XIII • INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • MAYO 1977

Por la cuestión de las aguas comunitarias

SE AGUDIZA EL PROBLEMA DE LA PESCA

El almirante Pery Junquera, ministro de Marina • Don Carlos Barreda, subsecretario de la Marina Mercante • Don Félix Bragado, director general de Pesca Marítima.



MAPA NUMERO 2.—Días previstos de temporal para el presente mes de mayo. Las flechas indican la dirección dominante del viento.

re lienzo,
una expo
os reporta

Convocadas por el Instituto Social de la Marina, para el curso 1977-78

3.923 BECAS DE ESTUDIO PARA TRABAJADORES DEL MAR

MADRID (Redacción).—Por la Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina, en sesión celebrada el pasado día 28 de abril, ha sido aprobada la convocatoria general de becas para trabajadores del mar y sus beneficiarios, acogidos al Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar.

MODALIDADES

Las becas se otorgarán para poder cursar los siguientes estudios:

- Educación General Básica.
- Formación Profesional de 1.º y 2.º grado, o estudios asimilados por el Ministerio de Educación y Ciencia.
- Bachillerato Unificado y Polivalente.
- Curso de Orientación Universitaria.

- Estudios en Escuelas Universitarias y enseñanzas asimiladas.
- Estudios náuticos y náutico-pesqueros.
- Estudios de grado superior, universitarios, escuelas especiales y estudios asimilados.

REQUISITOS PARA LA SOLICITUD

El solicitante deberá reunir los siguientes requisitos:

Esta convocatoria prevé la concesión de 3.923 becas, que se distribuirán con arreglo a la valoración académica del solicitante, así como su situación económica y méritos sociales y familiares.

1.º Ser afiliado, o hijo de afiliado, de la Seguridad Social del Mar.

2.º Ser nieto o hermano de afiliado o pensionista de la Seguridad Social del Mar y vivir a sus expensas.

3.º Presentar un certificado con las notas obtenidas en los dos cursos anteriores, los de nueva solicitud, y sólo del anterior, los que soliciten renovación.

4.º No ser titular de ninguna otra beca o ayuda para el estudio.

Los impresos para la solicitud les serán facilitados por las delegaciones provinciales y locales del Instituto Social de la Marina.

PLAZO DE PRESENTACION

Las solicitudes se cursarán necesariamente a través de las delegaciones del Instituto Social de la Marina y el plazo de solicitud finalizará el próximo día 30 de mayo.

DIRECCION POSTAL: MUELLE DE LEVANTE, S/N.
TELEFONOS TALLERES: 23 52 00
VARADERO: 23 44 99
TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES
DE BUQUES
SERVICIO DE MOTORES DIESEL
Y REPUESTOS DE LAS MARCAS:
BURMEISTER AND WAIN, SULZER,
NOHAB-POLAR, WERKSPOR Y STORK
VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS

CADIZ



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS -
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES
FLOTA

"Horus"
"Lago Negro"

92.000 pies cúbicos
90.000 pies cúbicos

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

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

UNA OBRA EDITADA POR EL INSTITUTO
SOCIAL DE LA MARINA,
QUE OFRECE DE MODO
SISTEMATICO Y COMPLETO
LA EXPOSICION DE LAS NORMAS
QUE REGULAN EL CONTENIDO
MATERIAL DEL REGIMEN
ESPECIAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL
DE LOS TRABAJADORES DEL MAR.

MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

**MANUAL
DE SEGURIDAD
SOCIAL
DEL MAR**

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Envíos contra reembolso

P. V. P.: 175 pesetas
(más 22 pesetas de gastos de envío).

EFFECTOS NAVALES PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general

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

MARISPAN

SOCIEDAD LIMITADA
CONSIGNATARIOS DE BUQUES

CENTRAL:
DIPUTACION, 4-BIS
BILBAO

SUCURSAL:
CANTON GRANDE, 16-17
LA CORUÑA

S. 448 27 00 y 445 71 50
drid - 14

ANDA-BARCELONA-VALENCIA
DAO-OVIEDO-SEVILLA-TENERIFE
PALMAS-ZARAGOZA-MALAGA
CORUÑA-LERIDA-PALMA DE MALLORCA

Catpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.

EL MINISTRO ESPAÑOL DE COMERCIO, EN BRUSELAS

OPTIMISMO SOBRE LA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA PESQUERO CON EL MERCADO COMUN

La pesca de bajura no necesitará licencias de la CEE para desarrollar sus faenas

BRUSELAS.—El ministro español de Comercio, José Lladó, se entrevistó en esta capital, durante una hora, con Finn-Olav Gundelach, vicepresidente de la Comisión Europea, responsable de política pesquera. "Creo que podremos llegar a un acuerdo que no lesione los intereses españoles", declaró el ministro al término del encuentro.

Por el momento, los contactos hispano-comunitarios para resolver el litigio pesquero, derivado de la ampliación de doscientas millas de las aguas de pesca CEE, se divide en dos partes: la operación política del ministro, que da cierto peso a las inquietudes justificadas del sector pesquero español, y las reuniones de técnicos que intentan descifrar el reglamento.

"BAJURA": SIN PROBLEMAS

Se tienen ya garantías de lo avanzado hace días, a propósito de la pesca de bajura: no serán necesarias licencias CEE para seguir pescando.

En cuanto al alcance exacto de las 124 licencias, se estudia la eventualidad de un sistema de rotación que las convierta en casi doscientas, a efectos operacionales.

CUPOS

Queda, por último, el delicado punto de los cupos. ¿Cuánto pescado podrán sacar los españoles de las doscientas millas CEE? Nadie lo sabe, por el momento. Los propios comunitarios deben aclarar problemas internos, de reparto de cupos entre los Estados miembros, antes de pronunciarse definitivamente sobre el caso español.

Es difícil valorar la visita relámpago de Lladó a Bruselas. Habrá que valorarla en función de los resultados finales, que no llegarán hasta finales de mes.

José Lladó insistió ante Gundelach por los aspectos políticos del momento actual. Recordó la óptica española de futuro candidato a la CEE. Repitió, en cuanto a la adaptación técnica del acuerdo comercial de 1970, que "España no puede hipotecar su futuro".

Tengó la impresión, después de la entrevista con Gundelach, que la CEE no pretende lesionar intereses económicos o sociales españoles, actualmente en juego", terminó, con cierto optimismo, el ministro de Comercio.

Una vez que parece que el problema pesquero con la Comunidad Económica Europea está en vías de resolverse, a la Administración española la compete enfrentarse con otros conflictos que el sector pesquero español se encuentra en otras latitudes.

En breves fechas, el responsable de la cartera de Comercio se trasladará a Rabat para asistir al día de España en la Feria Internacional. Aunque esta visita no tendrá ninguna proyección de cara a resolver el conflictivo pesquero entre ambos países, si puede suponer un respaldo importante del Gobierno español en el conflictivo acuerdo todavía sin ratificar. ■

DELEGACION PRESIDIDA POR EL SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE

MADRID.—La estancia del ministro en Bruselas coincide con la de una delegación del Ministerio de Comercio, presidida por el subsecretario de la Marina Mercante e integrada por técnicos y una representación de los armadores de la región del Cantábrico y del Noroeste, afectados por las decisiones comunitarias en materia pesquera.

Esta delegación tratará de precisar diver-

sos datos técnicos en torno a las medidas dispuestas por la CEE respecto a la pesca de la flota española en aguas comunitarias.

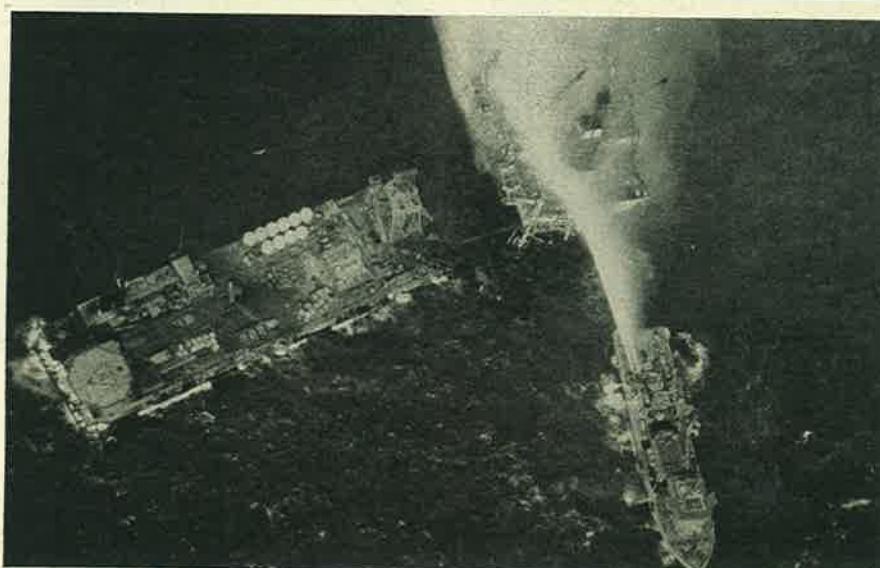
Estas conversaciones de Bruselas, que se iniciaron el lunes día 2, son consecuencia de la nota verbal comunicada al Gobierno español a principios de este mes de abril y que fue rechazada enérgicamente por las restricciones que aplicaba a la flota española, y de las nuevas disposiciones impuestas.

Estas últimas medidas, si bien han aportado un moderado optimismo al sector pesquero, necesitan aún de precisiones técnicas.

Acompañaban al señor Barreda el director general de Pesca Marítima, Félix Bragado; el

subdirector general de Relaciones Pesqueras Internacionales, señor Conde, y el asesor jurídico, señor Meseguer, así como seis armadores pesqueros de la región del Cantábrico y del Noroeste, afectada por las medidas comunitarias, y que ha sido designado a título representativo de todo el sector, después de las conversaciones mantenidas con las autoridades del Ministerio de Comercio.

El ministro de Comercio, señor Lladó y Fernández Urrutia, ha querido expresamente mantener una permanente comunicación con los pescadores, a fin de que sus inquietudes, afanes y deseos sean incorporados a la posición oficial que España defenderá ante las diversas instancias negociadoras en defensa de los intereses pesqueros del país. La delegación de armadores que acompaña ahora a la misión oficial de la Subsecretaría de la Marina Mercante está integrada por los señores Urbina, Bellería, Freire, Gago, Alvarez Castellanos y San Emeterio. ■



Operaciones de salvamento en la plataforma "Bravo", en el Mar del Norte, cuyos desperfectos produjeron la marea negra. (FOTOFIEL-NORDFOTO.)

CONTROLADA LA FUGA PETROLIFERA EN EL MAR DEL NORTE

LONDRES.—El equipo de especialistas dirigido por Paul Adair "El Rojo", ha logrado, el pasado día 30 de abril, tras cuatro intentos fallidos, taponar el chorro del pozo petrolífero "Bravo", situado en el Mar del Norte, que desde el pasado viernes 22 de abril venía produciendo una gran marea negra. La labor de los técnicos ha sido especialmente difícil, debido a la enorme presión y temperatura del petróleo, así como a las malas condiciones climatológicas reinantes. Actualmente, y gracias a las favorables corrientes marinas de la zona, la mancha negra no se ha dirigido con rapidez a las costas, pero el peligro ecológico no ha desaparecido, según técnicos de la compañía explotadora. Se calcula que los trabajos de limpieza y neutralización del crudo durarán unos treinta días. En cuanto a las pérdidas, deben ser calculadas, al parecer, en decenas de millones de dólares.

N. de la R.—El incidente del pozo "Bravo", en aguas jurisdiccionales noruegas del Mar del Norte, se inició el viernes día 22 de abril al producirse un hecho que, repetidamente, había sido predicho por los expertos: la presión del petróleo ascendente por el tubo de extracción venció las resistencias mecánicas y abrió camino a un chorro continuo de crudo sobre el mar. Los 112 hombres de la "tripulación" de la plataforma "Bravo" fueron evacuados inmediatamente. Las plataformas son consideradas, en derecho internacional, como navíos. El pozo "Bravo" está en el campo petrolífero de Ekofisk, noruego, aunque existe un acuerdo de este país con el Reino Unido para la explotación de las zonas mineras del Mar del Norte y una muy profunda cooperación de ambos Gobiernos por razones de proximidad y de comunidad de intereses. ■

FAMILIARES DE LOS TRIPULANTES RETENIDOS EN ANGOLA, EN EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

El presidente del Instituto Social de la Marina recibió en su despacho oficial a familiares de los tripulantes de los dos buques pesqueros españoles que se encuentran retenidos en Angola desde hace más de tres meses.

Estos familiares expusieron al presidente su angustioso estado de ánimo, por la zozobra que supone tan anómala y prolongada separación. Este, por su parte, les informó de cuantas gestiones a todos los niveles se vienen haciendo con las autoridades angoleñas y específicamente de la labor ininterrumpida de la representación del Instituto Social de la Marina en Luanda, la cual, además de las gestiones dichas, atiende en todo momento a los tripulantes, les facilita comunicación con las familias, provisiones y asistencia sanitaria.

Precisamente, la representación del ISM en Luanda comunicaba, el día 2 de mayo, que las impresiones en cuanto a la posible liberación eran optimistas y que había fundadas posibilidades de que ésta se produjera en el plazo aproximado de una semana.

El presidente del Instituto ofreció a los familiares de los pescadores que acudieron a visitarle todo el apoyo que precisen y reafirmó la actitud del organismo, de continuar haciendo todas las gestiones que sean necesarias para que este caso tenga la más pronta solución. (Más información, página 7.) ■

LEGALIZADO EL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE

MADRID (Redacción).—En el "Boletín Oficial del Estado" del día 2 de mayo se publicó la información siguiente:

En cumplimiento del artículo cuarto del Real Decreto 873/1977, de 22 de abril, y a los efectos previstos en el mismo, se hace público que en esta oficina, y a las trece horas del día 28 del mes de abril de 1977, han sido depositados los Estatutos de la Organización Profesional denominada Sindicato Libre de la Marina Mercante, cuyos ámbitos territorial y profesional son: desarrollar la actividad sindical en las embarcaciones, tanto nacionales como extranjeras en las que trabajen tripulaciones españolas; los trabajadores de la Marina Mercante que lo deseen, siendo los firmantes del acta de constitución don J. Muro Gatañaga, don Javier Lozano Ibarbengoechea, don Juan Zamora Terres, don José Luis Cot González y don Miguel Ángel Irasola.

Con ello queda legalizado, al amparo de la nueva normativa de asociación sindical, el SLMM. ■

EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA DIO POSESIÓN DE SUS CARGOS



El presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada, es saludado por el contraalmirante, jefe del ADSF, que ostentaba la representación del capitán general de la zona marítima del Mediterráneo.



NUEVO DELEGADO EN CARTAGENA

El señor Taboada se interesó, muy particularmente, por los problemas de los pescadores de San Pedro, Mazarrón y Aguilas.

CARTAGENA (Corresponsal).—A las diez de la mañana del día 20 de abril, en el salón de actos de la Casa del Mar de Cartagena, tuvo lugar la toma de posesión del nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina en la provincia, don Antonio Fernández Suárez, que viene a sustituir al que lo fue durante muchos años, don Juan Oliva Cervantes, quien ha cesado por pasar a la situación de jubilación voluntaria.

Dio posesión el presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada García, asistiendo al acto el excelentísimo señor contraalmirante Rubal Caba Troncoso, jefe del ADAF, que ostentaba la representación del excelentísimo señor capitán general de la Zona Marítima de Cartagena; estando también representados el almirante jefe del Arsenal y el gobernador militar de la plaza. Asistieron, asimismo, el Delegado provincial de Trabajo, director provincial del Instituto Nacional de Previsión, delegado provincial de Mutualidades Laborales, director de Obras del Puerto, ayudantes militares de Marina de San Pedro del Pinatar, Mazarrón y Aguilas, consejo provincial del ISM, cabildos de las Cofradías de Pescadores de todos los puertos de la provincia, consignatarios de buques y numeroso público.

El acto se inició con la lectura de las Ordeneras del cese del delegado saliente y nombramiento del entrante, el cual seguidamente prestó juramento. A continuación, tomó la palabra el señor Oliva Cervantes, quien se refirió a los cuatro momentos más trascendentales de su vida, entre los que figura el día de hoy, en que entrega, tras treinta y tres años de servicios, lo que ha sido motivo de una vinculación vocacional a los hombres del mar en el mejor servicio de sus variados problemas. Tuvo palabras de reconocimiento para cuantos se integran en el sector, al igual que para cuantos con él han colaborado, agradeciéndoles asimismo a las autoridades de Marina la ayuda prestada en todo momento.

Finalizó su alocución con unas breves pero

emotivas palabras dedicadas al nuevo delegado. El nuevo delegado, don Antonio Fernández, tras agradecer la confianza en él depositada, con este nombramiento, y hacer un elogio del entrañable compañero a quien viene a sustituir, dijo que el acto no tenía el carácter de salto en el vacío, sino el de una continuidad en el trabajo. Pidió la colaboración de todos para poder hacer posible el llevar al hombre del mar a una mejor prestación de servicios y el elevar el nivel cultural, económico y social del sector.

Agradeció después la asistencia de los presentes y los amigos que le acompañaron desde Valencia, de donde venía de ocupar similar cargo.

Seguidamente, hizo uso de la palabra el presidente del ISM, don José Luis Taboada García, quien entre otras cosas dijo:

"Venimos hoy a Cartagena a despedir al delegado provincial del ISM y dar posesión a quien va a sustituirle. Deja la Delegación provincial Juan Oliva, una institución en esta provincia marítima, una institución en el ISM, que ha servido con verdadera dedicación, a lo largo de treinta y tres años, los intereses de los hombres del mar a través del ISM".

"Juan Oliva ha pedido, no por cansancio, sino por exigencia y necesidad, su jubilación. Como él muy bien ha dicho, no se va del Instituto, sino que se queda entre nosotros". Se refirió seguidamente al señor Fernández Suárez, del que dijo: "Es un hombre joven, pero no faltó de experiencia, en tanto en cuanto los servicios prestados en las Delega-

VISITA A LA COSTA

ciones de Huelva y Valencia le hacen acreedor a la confianza que se le reitera".

"Estamos en Cartagena, en la capitalidad de la zona marítima del Mediterráneo, que cargada de historia marinera constituye un espejo para cuantos llegamos a ella y en el que el nuevo delegado habrá de mirarse para que su conducta y actuación se ajuste en todo momento a lo que Cartagena comporta en su pasado, en su presente y en su futuro".

A continuación, aludió a los distintos estamentos que integran el sector marítimo pesquero, dedicando especial atención a los problemas que hoy se suscitan con motivo de la extensión de aguas jurisdiccionales a 200 millas por parte de los respectivos países, medida que viene a incidir de forma preocupante sobre los pescadores españoles. Se refirió seguidamente a la atención que a este tema presta el señor ministro de Trabajo y cuantos forman parte del Departamento en orden a encontrar y propiciar soluciones encaminadas a resolver en la medida de lo posible la amplia problemática del sector.

Se refirió de forma concreta a la situación de los caladeros de la Comunidad Económica Europea, así como a los de Terranova, en Canadá, y a los de la costa occidental africana. "Muchos de estos problemas son de carácter económico, pero resulta evidente que su inmediata repercusión incide en la vertiente social, y por lo tanto, las consecuencias han de recogerse en el ISM. La Subsecretaría de la Seguridad Social pone de manifiesto a diario su preocupación por esta problemática, como lo demuestran las afirmaciones a que se llega en el Libro Blanco de la Seguridad Social, de reciente publicación. El Instituto no renuncia a sus responsabilidades y cometidos, y por ello amplía su campo de actuación para servir la política social que el Ministerio de Trabajo propugna para los hombres del mar".

Más adelante, dejó público reconocimiento de la gratitud del Instituto hacia las autoridades de Marina por la colaboración y asistencia que de ellas recibe en todo aquello que constituye una atención al sector marítimo pesquero, circunstancia ésta que no es novedosa, sino que deja una im-

pronta de realidad en el tiempo y a lo largo de todas nuestras costas. Agradeció también de manera especial la representación del almirante capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, en la persona del almirante Rubal Caba, así como la presencia de otras autoridades de la Marina y del Ejército de Tierra, que estuvieron presentes en el acto con otras autoridades y representaciones civiles.

Por último, el almirante Rubal Caba dijo que el capitán general le había encargado representarle en este acto, al que le ha sido imposible asistir. Y que le había insistido mucho en que hiciera mención del reconocimiento de la Marina por la magnífica labor efectuada por don Juan Oliva Cervantes en favor de los hombres del mar, así como del estrecho contacto establecido a lo largo de diecisiete años como delegado provincial con la Marina de Guerra. "Lamento que imperativos de la edad le hayan hecho dejar este trabajo", dijo. También traía el encargo al nuevo delegado, don Antonio Fernández Suárez, y le ofreció su más estrecha colaboración.

EN SAN PEDRO DEL PINATAR

En la tarde del día 28, sobre las 7,30, el señor Taboada, acompañado del jefe de la Inspección de los Servicios Administrativos, don José María García Casillas, llegó a San Pedro del Pinatar, donde era esperado por los delegados provinciales saliente y entrante, trasladándose a la residencia donde se viene celebrando un turno de vacaciones para pensionistas, organizado por el ISM. Fueron recibidos por todos los pensionistas y por el jefe de la unidad de Fomento Social de la Delegación provincial de Cartagena, don Gonzalo Varela Meras, compartiendo con todos ellos en el curso de un vino español que se sirvió. A continuación, se trasladó a la Cofradía de Pescadores de la citada localidad, donde se reunieron con el cabildo de la misma, con quien tuvo un largo cambio de impresiones sobre los problemas que les afectan y las posibles soluciones. La reunión se prolongó por más de hora y media.

A LOS DELEGADOS PROVINCIALES DEL ORGANISMO EN VALENCIA Y CARTAGENA



MURCIANA

VISITA A MAZARRÓN

En la mañana del día 29, el presidente del Instituto Social de la Marina y acompañantes visitaron el puerto de Mazarrón, para mantener un largo coloquio en la Cofradía de Pescadores. Al mismo asistieron, además del patrón mayor, cabildo y pescadores, el alcalde de la localidad, comandante de Marina de Cartagena y ayudantes de San Pedro, Mazarrón y Aguilas, así como diversas representaciones.

En el citado coloquio se le informó al señor Taboada de la necesidad de viviendas para los pescadores, la construcción de un nuevo espigón y un varadero y su deseo de que pronto se lleve a cabo la realización de la Casa del Mar.

AGUILAS: EN FUNCIONAMIENTO LA CASA DEL MAR

Por la tarde de ese mismo día 29, la comitiva visitó la localidad pesquera de Aguilas, comenzando el recorrido por la inspección de la Casa del Mar, que acaba de finalizarse.

Esta Casa del Mar consta de dos plantas. En la planta baja se encuentra situada la clínica, que es moderna en cuanto a su construcción y disponibilidades. Y en la planta primera se encuentran los siguientes servicios: Delegación Local del ISM, Cofradía de Pescadores, Bienestar del Marino, con bar-cafetería, sala de juegos, hogar del pescador y sala de estar; un aula de extensión cultural, y un salón de actos (convertible en aula de extensión cultural).

Posteriormente, el presidente del ISM mantuvo una reunión con los pescadores en la Cofradía, y durante la misma le fueron expuestos los problemas que les preocupan, resaltando los referentes a casos concretos de Seguridad Social, la necesidad de construir 150 viviendas para los pescadores y la construcción de la nueva lonja, si bien este último parece que ya se encuentra en vías de solución inmediata.

En la noche del mismo día 29, el presidente del Instituto Social de la Marina regresó a Madrid.

EN CALA-RATJADA

TURNO DE VACACIONES PARA PENSIONISTAS DEL MAR

CALA RATJADA (Mallorca).—Durante la segunda quincena de abril, se ha celebrado en esta localidad, organizado por el Instituto Social de la Marina, un turno de vacaciones para pensionistas de la Seguridad Social del Mar.

Al mismo asistieron 150 personas —jubilados y sus esposas—, procedentes de las regiones costeras de Galicia, Cataluña, Levante, Asturias, Santander, Vascongadas, Andalucía, Canarias y Mallorca.

Además de la convivencia, en la tranquilidad y el descanso de este bello puerto de Cala Ratjada, los pensionistas y sus esposas aprovecharon el turno para recorrer todos los centros y lugares de interés que tiene la isla.

VALENCIA

ACTO DE TOMA DE POSESIÓN Y REUNIÓN DEL CONSEJO PROVINCIAL DEL I.S.M.

VALENCIA.—El pasado 19 de abril tuvo lugar el acto de juramento y toma de posesión del nuevo delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Benito Sáez González-Elipe.

A dicha toma de posesión asistieron el presidente del Instituto,

don José Luis Taboada; el Consejo Provincial en pleno, delegado provincial de Trabajo y representaciones de las autoridades de Marina, Cofradías de Pescadores, empresas navieras, trabajadores de la Marina Mercante, portuarios y funcionarios de la Delegación provincial y Delegaciones locales.

Tras el juramento del nuevo delegado, hizo uso de la palabra don Antonio Fernández Suárez, agradeciendo la confianza que se le había prestado mientras estuvo al frente de la Delegación y la colaboración de todos. Terminó ofreciéndose en su nuevo destino.

A continuación, don Benito Sáez manifestó la satisfacción que le producía reintegrarse al Instituto, después de cuatro años de servir al Gobierno en otras esferas. No en vano sirvió en el mismo puesto al que ahora regresa durante más de veintisiete años.

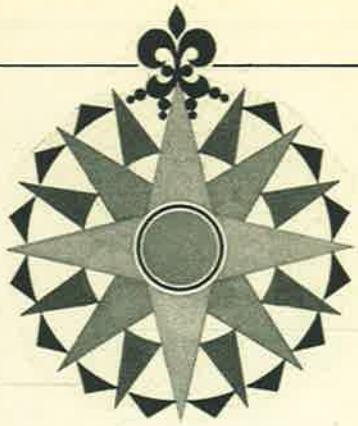
Finalmente, el presidente del ISM resaltó que el acto del relevo significaba la ratificación de confianza de los dos funcionarios, a

quienes encomendaba las Delegaciones de Valencia y Cartagena, y que habían probado sus trayectorias ejemplares y su eficacia.

El señor Taboada habló también de la actual coyuntura marítimo-pesquera y distinguió las actividades del Instituto respecto a la Seguridad Social y las que le atribuye la Ley de 18 de octubre de 1941. "En la consecución de cuyos objetivos a corto y largo plazo estamos todos empeñados", añadió.

PLENO DEL CONSEJO PROVINCIAL

A continuación, se celebró el pleno del Consejo provincial, presidido por don José Luis Taboada y con la asistencia de los delegados saliente y entrante. En él se trató ampliamente los aspectos de la competencia del ISM en la provincia y específicamente en cada puerto de los comprendidos en el ámbito de la Delegación Provincial. ■



FAUNA MARITIMA GALLEGA

EN los anejos de "Verba", anuario gallego de filología que edita la Universidad de Santiago de Compostela, Instituto de la Lengua Gallega, María del Carmen Ríos Panisse publica dos capítulos de su tesis doctoral sobre nomenclatura de la flora y fauna marítima de Galicia. Cerca de quinientas páginas dedicadas a la nomenclatura de invertebrados y peces. La autora ha recorrido toda la costa gallega, desde la ría del Eo a la desembocadura del Miño, y ahora nos regala con los miles de nombres recogidos de todos los habitantes de la mar gallega. Es el trabajo más importante que se haya hecho hasta hoy, y sorprende al lector la gran variedad de nombres de cada especie en las diversas zonas litorales, insospechada. Uno entra en una taberna marinera, pide su taza de vino, y le ofrecen, que están frescos, acabados de cocer, unos santiaguiños o santiagueses. Es decir, unos ejemplares del *acyllarus arctus* (Roem). Pero en Corme le ofrecerán un arañoto, y en Foz una cabrela, y en Noya un escachanoces —un cascanueces, posiblemente por el ruido que produce con sus coletazos—, y en Mugardos, un jriilo, y en Portonovo un moucho, y un paspás en Sada, y un roquete en O Grave, y un capatete en Cayón, un tanguista en Cangas de Morrazo, y un santiaguiño en veinte otros lugares. Como saben, el santiaguiño o santiago tiene en el caparazón una como figura de la cruz de Santiago. La modestísima mincha, *littorina littoralis linneana*, que nos dan un puñado en un plato acompañado de unos alfileres con los que vamos a buscar dentro de la concha el mínimo pero sabroso bocado, ¡qué variedad de nombres y qué expresivos! Bígara o bígaro, en el Cantábrico gallego, y caramecha, caramuxo en las más de las Rías Bajas, y luego, aquí y allá, cornecho, corniño, cuco, freiriña, es decir, monjita, y meiga, meiga do mar, mexacán, mincha, míncara, mintiña... Y así con cada fruto de mar o con cada pez. Parece como si los marineros gallegos se hubiesen pasado toda la vida, y a lo largo de las generaciones, buscándole nombres. El sábalo tiene cerca de treinta, que van desde alocha a nai da sardiña —que en algún lado creen que siendo del mismo orden que la sardina, y pareciéndose a ella, es la madre de la sardina—, y desde saboga a tasca y zamborca. Y el congrio otros tantos, desde cóncaro a airón —el congrio joven, en Ribeira—, a safiro en Bouzas, y sorregueiro en Carril. Sin duda, nos dice el etimólogo Santamarina, del gallego *zorregar*, zurriagar a la forma de zurriaga o látigo que tiene el cuerpo del pez.

Tampoco se queda atrás en variedades de denominación la lubina, la morone labrax linneana, que en ninguna parte de Galicia se llama lubina. Las más numerosas son las denominaciones relacionadas con **robaliza**, que aparece como un diminutivo de **robalo**, que es la lubina grande. Cacheira, cordeota, chalizo, chasca, lamega, xudía, son otros nombres de la lubina, ya peque-

ña, ya de mediano tamaño. Lo nombres proceden de la manera de pescar la robaliza, o la mucosidad que recubre sus escamas, de su dorso oscuro, de su voracidad, etcétera. El conjunto de los nombres de una especie supone una capacidad de observación nada común. El marinero se fija en un único detalle, con olvido de las demás características, al parecer, y por el detalle observado da un nombre al pez. Otro marinero se ha fijado en otro detalle, o ha tenido otra imaginación al contemplar el pez. Así nos sorprende que al rascacio, el *scorpaena porcus* L., se le llame **bispo** en San Ciprián, debido a su color escarlata y al hecho de poseer en la cabeza unos apéndices que hacen pensar en la mitra episcopal, y en Portonovo, **bruxa**, por feo, y en otros lugares, **cacaracá**, porque para lo que un marinero era mitra de obispo, para otro es cresta de gallo cantador, y otro ve algo en su cuerpo erizado de crestas y puntas ponzoñosas la imagen del escorpión, y así lo llaman en Sada. Y así vamos viendo cómo funciona la mente del pescador gallego. De vez en cuando nos encontramos con que al nombre de un pez se le añade el calificativo de **francés**. Así, el escombro, la caballa, rincha, xarda, verdel, etcétera, tiene en algún lugar la denominación de **xurelo francés**. Y se nos explica que en general los gentilicios del tipo **francés** se refieren siempre a una especie menos frecuente que la común. Así, francés es el extraño, el extranjero, el diferente. A la cabruza se le llama **ruso** por su apariencia feroz, y se nos dice que hay ciertos gentilicios asociados con determinadas cualidades, extraído, naturalmente, de la propaganda política. El profesor Santamarina nos recuerda que **ogro** significaba originariamente húngaro. A la cabruza se le llama también cabrón, y casimiro, disimulando, por ambas palabras comienzan con la sílaba **ca...** Algunos peces, como el abadejo, baten el record de denominaciones: casi cincuenta para el **gadus pollachius**,

En fin, que es una fiesta leer en el texto de María del Carmen Ríos Panisse los miles de nombres de los habitantes de la mar. Si el océano, como decía el griego, es fértil en peces, el gallego es fértil en nombres. Muchas veces, el gallego bautizando un pez es pícaro, erótico, y supone un gran esfuerzo el llegar a averiguar por qué a un pez le ha dado un nombre que no tiene que ver ni con su forma ni con su color, ni siquiera con su comportamiento... Hoy voy a comer rodaballo, que como saben está ahora en sazón. Parece que su nombre tenga que ver con el celta, **rotoballios**, el del cuerpo redondo, y efectivamente lo es. También se le llama **coruxo**, porque su coloración coincide con la de la lechuza, que en gallego llamamos curuxa. Creo que tras haber leído todo que la señorita Ríos Panisse nos dice de los nombres del rodaballo, me va a gustar más, cuando me lo encuentre en la mesa con los guisantes del país, las patatas nuevas... ■

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

Editor:

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo).

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.

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizábal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chilliida. Cartagena: Juan Oliva Cervantes. Castellón: Antonio González Sobaco. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. La Coruña: José A. Sánchez Riera. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Málaga: Felipe Peña Vázquez. Melilla: Luis Pérez Gutiérrez. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Albornoz. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayós. Vigo: Joaquín Rolland. Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

En el extranjero: Düsseldorf: Angel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Dublín: John de Courcy Ireland. México: Abiú Zamudio Luviano. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Lourido. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Bermeo Arce.

Redacción Central:

Redactores: José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

Publicidad: Pedro Cánovas.

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

ACTIVAS GESTIONES PARA SU PRONTA LIBERACION

DOS PESQUEROS ESPAÑOLES, CON 33 TRIPULANTES, LLEVAN TRES MESES RETENIDOS EN ANGOLA

Desde hace más de tres meses, se encuentran retenidos en Angola los pesqueros españoles "Cieisa IV", de Málaga, y "Pesquero Onubense III", de Huelva, con sus correspondientes dotaciones. Las gestiones continuadas que se han hecho durante todo este tiempo por el Ministerio de Asuntos Exteriores, Instituto Social de la Marina y a otros niveles aún no habían tenido resultado positivo al cierre de esta edición.

Fragatas angoleñas habían detenido a ambos pesqueros, los días 11 y 16 de enero, respectivamente, por encontrarse faenando dentro de los límites jurisdiccionales (según versión de las autoridades de aquel país), y trasladados al puerto de Luanda, donde han permanecido hasta la fecha.

La representación del Instituto en este puerto y la del organismo a nivel central (Madrid) y provincial (Delegaciones en Málaga y Huelva), en cuanto tuvieron noticia de las detenciones, iniciaron cuantas gestiones

estaban a su alcance para la liberación de los buques y sus tripulantes, viéndose las mismas muy dificultadas por cuanto no existen relaciones diplomáticas entre España y Angola.

Las representaciones del ISM han estado en contacto permanentes con los familiares de los tripulantes, los cuales atraviesan un lógico estado de inquietud, y han tratado de conseguir unas condiciones de atención adecuadas para los pescadores detenidos.

El armador del "Pesquero Onubense III", señor Arrizabalaga Iriondo, viajó a Luanda el pasado 19 de marzo y logró entrevistarse con las autoridades angoleñas. La representación del Instituto Social de la Marina en Luanda, por su parte, no ha cesado de efectuar gestiones personales para la inmediata liberación de los 33 tripulantes detenidos, a quienes se facilita todo lo necesario, incluso asistencia médica, y ha logrado, asimismo, que éstos puedan tener comunicación con sus familiares.

Las últimas impresiones sobre la posibilidad de liberación de barcos y dotaciones son francamente optimistas. "Hoja del Mar" abriga la esperanza de que, cuando esta edición sea distribuida, los pescadores españoles retenidos habrán llegado felizmente a sus hogares. ■

ACUERDOS DE LA COMISION PERMANENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MADRID.—La Comisión Permanente del Instituto Social de la Marina, en su sesión celebrada el 29 de abril, adoptó, entre otros, los siguientes acuerdos:

- Facultar a los centros sanitarios del Instituto Social de la Marina en países extranjeros para que tramiten las bajas por accidente de trabajo o enfermedad, al objeto de conseguir una más inmediata efectividad en los derechos que asisten a los trabajadores del Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social.
- Becas de estudio para afiliados al Régimen Especial: Se convocan 3.923 becas, por importe de más de 80 millones de pesetas, para el curso 1977-78, con independencia de los estudios y acción formativa, que se llevan a cabo en los centros propios del Instituto Social de la Marina.

- Proyecto y presupuesto de la Casa del Mar en Mahón (Baleares), Casa del Mar de Sada (La Coruña), aceptación de terrenos del Ayuntamiento de Tazacorte (Tenerife) para construir la Casa del Mar, Hogar del Trabajador del Mar en Bermeo (Vizcaya), Casa del Mar de Tarifa (Cádiz), Casa del Mar de Sabinillas (Málaga), adaptación de la Casa del Mar de Almería.

"LOS VIVOS, LOS MUERTOS Y LOS MARINOS"

Durante muchos meses, el "Boletín Informativo de Iberitanques" —muy bien construido, rico en noticias, documentado— ofrecía en su primera página un siempre ponderado y sólido comentario de don Carlos Barreda, hoy subsecretario de la Marina Mercante. El último de ellos ha sido "Los

vivos, los muertos y los marinos", que se refiere a la peculiaridad del trabajo en la mar —tantas veces subrayada aquí—, en esta ocasión para abordar un tema de tanta actualidad como es el derecho al voto que tienen nuestros marinos ante las próximas elecciones. Por interés, reproducimos el artículo.

"Los vivos, los muertos y los marinos". Así dividía a la población humana un viejo marino, enfatizando su desilusión por el aislamiento en el que algunas comunidades mantienen a sus hombres de mar.

España, a quien si alguien llama país marítimo debe de ser con intención sarcástica, los ignora políticamente.

En el pasado Referéndum para la Reforma Política, a pesar de las numerosas gestiones realizadas, no se pudo conseguir que se estableciera un procedimiento (por lo demás, fácilmente imaginable) para que las tripulaciones de los buques que estaban navegando (situación nada sorprendente) pudieran votar. Votaron los emigrantes, los presos, los enfermos, pero no los marinos. De la lectura del artículo 57 del recientemente publicado Real Decreto-Ley sobre Normas Electorales no se desprende que puedan hacerlo en las próximas elecciones.

El capitán de un buque español, en su calidad de fedatario público, y los modernos medios de transmisión podrían muy bien solventar los problemas que puedan presentarse en el desarrollo de una votación a bordo.

La cifra de votantes no sería importante. Probablemente, el resultado final no se vería afectado por los votos de los navegantes, pero la dignidad de estos olvidados ciudadanos quedaría en el lugar que le corresponde.

Desde estas páginas, hemos pedido, hasta ahora inútilmente, el desarrollo de una política marítima congruente que haga prosperar social y económicamente al sector.

Pedimos ahora algo moralmente más importante: el reconocimiento de los derechos cívicos de unos compatriotas marginados. ■ CARLOS BARREDA.



DON PASCUAL PERY JUNQUERA, MINISTRO DE MARINA

MADRID.—Por Su Majestad el Rey y a propuesta del presidente del Gobierno, ha sido nombrado ministro de Marina el almirante don Pascual Pery Junquera. Sustituye al almirante Pita da Veiga, quien había presentado la dimisión de su cargo.

DATOS BIOGRAFICOS

El almirante don Pascual Pery Junquera, nuevo ministro de Marina, nació en El Ferrol del Caudillo (La Coruña), el día 17 de octubre de 1911. En agosto de 1927 ingresó en la Escuela Naval Militar y fue promovido a alférez de navio en el año 1933.

Al iniciarse el Alzamiento Nacional, el 18 de Julio de 1936, incorporó a éste la ciudad de Betanzos. A continuación, embarcó en el crucero "Canarias" y tomó parte en todas las acciones de guerra que este buque llevó a cabo a lo largo de la guerra civil. Al terminar ésta, pasó a ser profesor de Artillería de la Escuela Naval Militar.

Ha sido comandante del cañonero "Calvo Sotelo", de los destructores "Alcalá" y "Gravina" y del transporte de ataque "Castilla". Ha sido, asimismo, almirante jefe del Mando de Escolta, jefe de la II Sección del Alto Estado Mayor y comandante general de la Zona Marítima de Canarias.

Asimismo, ha desempeñado la Secretaría General de la Subsecretaría de la Marina Mercante, y más tarde, entre 1962 y 1966, ha ocupado la Dirección General de Navegación. También ha sido secretario general y jefe de la Jurisdicción Central en el Ministerio de Marina.

MANDOS DE MAR

El almirante Pery Junquera, además de los destinos señalados, ha desempeñado los distintos mandos de mar: destructores, "Huesca", "Alcalá Galiano" y "Gravina"; cañonero, "Calvo Sotelo"; transporte de ataque, "Castilla". Otros destinos de embarco han sido: el acorazado "España"; cruceros, "Miguel de Cervantes", "Galicia" y "Canarias"; destructores, "Teruel", "Huesca" y "Velasco"; cañonero, "Laya"; crucero auxiliar, "Plus Ultra"; buque escuela "Juan Sebastián Elcano", y minador, "Neptuno".

DESTINOS DE TIERRA

Los destinos que ha ocupado el almirante Pery Junquera en tierra han sido los siguientes: Aeronáutica Naval, Polígono de Tiro Naval Jaén, Escuela de Submarinos, Escuela Naval Militar, Escuela de Aplicación de Infantería de Marina, Estado Mayor de la Armada, Arsenal de La Carraca, Secretaría de Obras de la Jurisdicción Central, Subsecretaría de la Marina Mercante, Jurisdicción Central, director general de Navegación, Escuela de Guerra Naval, jefe de Sección de Pertrechos JAL y comandante general de la Zona Marítima de Canarias.

Es especialista en Artillería y tiro naval. Entre las numerosas condecoraciones que posee figuran las siguientes: la medalla Naval, tres cruces de guerra, cruz de primera clase del Mérito Militar con distintivo rojo, medalla de la Campaña, distintivo de Profesorado, cruz de primera clase del Mérito Naval con distintivo blanco, cruz de segunda clase del Mérito Naval con distintivo blanco, brasileña (Grado Oficial), medalla de la Campaña Ifni-Sahara, Gran Cruz del Mérito Civil, cruz y placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo y Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

UNA LABOR EFICAZ Y MERITORIA

A petición propia, han cesado en sus cargos el almirante don Amador Franco, subsecretario de la Marina Mercante, y don Víctor Moro, director general de Pesca. Es cierto que dejan una importante huella de eficacia en el mundo marítimo-pesquero.

La labor de ambos, que ha tenido que realizarse en una época especialmente difícil, con los problemas superponiéndose unos a otros, y en buena parte dentro del marco de la transición política española, ha sido, sin embargo, fructífera. Se diría que las dificultades han sido, más que impedimento, estímulo para recorrer esa carrera de vallas que viene siendo, en los últimos años, el sector.

No podría explicarse el acierto de la

gestión (en algunos casos espectacular) si no fuera porque todos conocemos la sólida preparación y el amor por la mar de quienes hasta ahora han venido rigiendo la Subsecretaría de la Marina Mercante y la Dirección General de Pesca. Y nos complace dejar constancia de ello en estas páginas, buena parte de las cuales, durante años, han recogido la noticia de los numerosos logros que jalonen la tarea.

Al despedir con afecto y admiración al almirante Amador y al señor Moro, queremos dejar constancia de que les deseamos, en sus nuevos cometidos, éxitos tan incuestionables como los que han obtenido, respectivamente, en la Subsecretaría de la Marina Mercante y en la Dirección General de Pesca. ■



DON CARLOS BARREDA, SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE

MADRID (Redacción).—Por el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 22 de abril, fue nombrado subsecretario de la Marina Mercante don Carlos Barreda Aldamiz-Echevarría. Sustituye en el cargo al almirante Amador Franco, que presentó su dimisión.

BIOGRAFIA

El señor Barreda nació en Santurce (Vizcaya), en agosto de 1925. Ingresó por oposición en la Escuela Naval Militar en 1945, desempeñando distintos destinos en buques de la Armada hasta 1961, año en que pasó, a petición propia, a la situación de retirado y a la escala de complemento, con el grado de capitán de corbeta. Ha dedicado desde esa fecha su actividad a la vida civil, ocupando cargos directivos y de la máxima responsabilidad en empresas navieras, siendo en la actualidad director gerente de Buques Tanques Reunidos, S. A. Es presidente del subcomité de Transportes Marítimos del Comité Español de los Congresos Mundiales de Petróleo. ■

EL MINISTRO DE COMERCIO, EN RTVE "LAS REGLAS DEL JUEGO EN MATERIA DE PESCA HAN CAMBIADO"

MADRID.—"Creo que la situación pesquera española es sin ninguna duda de una cierta gravedad", manifestó el ministro de Comercio, José Lladó Fernández Urrutia en el curso de una entrevista concedida a la Primera Edición de Telediario, el día 14 de abril.

Tras indicar que han cambiado sustancialmente las reglas del juego a nivel internacional, el señor Lladó indicó que para nosotros "la situación es más compleja, porque dos tercios de lo que pescamos, lo pescamos fuera de nuestras costas".

Ante la posibilidad de que se lleven a la práctica las medidas restrictivas comunitarias, el ministro señaló que considera inaceptable la nota verbal del Mercado Común y que personalmente se siente solidarizado con el sector: "El que mil cuatrocientos cuarenta barcos que faenan en este instante puedan y se quiera que se reduzcan a ciento veinticuatro es de una enorme gravedad, y yo, personalmente, no puedo aceptarlo".

Sobre la flota que faena en las costas de África occidental, dijo el señor Lladó que una parte importante faena en plena tranquilidad y que los percances ocurridos últimamente no solamente fueron a un barco español, sino también a uno marroquí, lo reivindicó el Frente Polisario.

ACUERDOS DE LA COMISION PERMANENTE...

(Viene de la pág. anterior)

- Ayudas económicas para construcción de 288 viviendas para trabajadores del mar, en diversas localidades.

- Dotaciones para material sanitario en las clínicas del ISM en La Guardia (Pontevedra) y Portosín (La Coruña). ■

A la pregunta de cómo puede afectar la actual situación al aprovisionamiento del mercado interior, el ministro de Comercio dijo que la elevación del precio del pescado es y ha sido inevitable, por ser el pescado un producto enormemente delicado que exige unos medios costosos para comercializarlo.

Entre las medidas que la Administración está llevando a cabo, el ministro precisó que se está estudiando la creación de un Fondo de Regulación y Ordenación Marisquera y Pesquera, que será una especie de FORPPA del mar; una serie de medidas comerciales y apoyos concretos al sector, así como incremento de los medios de vigilancia, con una dotación de setecientos millones de pesetas. Como medidas de importancia, señaló la creación de empresas mixtas entre españoles y extranjeros con medidas fiscales y de apoyo que faciliten su creación.

Sobre el futuro de la flota pesquera, tras señalar los acuerdos que se firmaron últimamente con otros países en materia de pesca, dijo que en el panorama de hoy, aunque no sea excesivamente optimista, se ve la luz del futuro que va a exigir de los pescadores españoles y de la Administración española actitudes nuevas, porque han cambiado las reglas del juego a nivel internacional. Ya no se pesca dónde, cómo y cuando se quiere, pues los países que poseen esta riqueza natural la quieren explotar.

"Nosotros, que pescamos dos tercios de nuestra producción fuera —manifestó al final de la entrevista—, tenemos que flexibilizar nuestras conductas, para acomodarnos, negociar y llegar a compromisos que nos permitan seguir pescando. Estoy seguro que tenemos un futuro por delante". ■

DON FELIX BRAGADO, DIRECTOR GENERAL DE PESCA MARITIMA

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros del pasado día 22 de abril, fue designado director general de Pesca Marítima don Félix Bragado Mayol. El señor Bragado Mayol sustituye en el cargo a don Víctor Moro, que presentó su dimisión.

BIOGRAFIA

Don Félix Bragado nació en Cádiz, en mayo de 1946. Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense y abogado en ejercicio en los Colegios de Madrid y Cádiz. Desde 1972 hasta la fecha, asesor de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca. Ha participado, como miembro, en numerosas delegaciones españolas sobre temas pesqueros y como asesor de la delegación española en la Conferencia del Derecho del Mar de las Naciones Unidas, en Nueva York, así como en otras convenciones pesqueras. ■

DON ANGEL MATO, NUEVO DIRECTOR GENERAL DE NAVEGACION

MADRID.—Por una Orden del Ministerio de Comercio que insertó, el día 2 de mayo, el "Boletín Oficial del Estado", se nombra subdirector general de Seguridad Marítima de la Dirección General de Navegación a Angel Mato López.



El ministro de Asuntos Exteriores, don Marcelino Oreja, despidió en Barajas al pescador Antonio López Camacho. El señor López Camacho, que sufrió un grave accidente en aguas de Dakar, viajó a Madrid en el avión "Mystere" en el cual el ministro hizo el regreso desde Senegal, al término de su visita oficial a aquel país.

UN PESCADOR ACCIDENTADO EN DAKAR VIAJO A MADRID EN EL AVION DEL MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES

MADRID (Redacción).—En los primeros días del mes de abril, el pescador Antonio López Camacho, del pesquero onubense "César Cuiñas", sufrió un grave accidente cuando se encontraba faenando en aguas cercanas a Dakar.

Inmediatamente después de conocerse la noticia en puerto, la representación del Instituto Social de la Marina en Senegal partía en un pesquero al encuentro del "César Cuiñas", para transbordar al herido y llevárselo a tierra. Se hizo todo con gran rapidez, y a las pocas horas era hospitalizado en la clínica local con la que tiene establecido concierto el ISM.

La asistencia social del ISM en Dakar comunicó a la central del organismo en Madrid que iba a proceder a la repatriación urgente del accidentado, cuyas lesiones, que había sufrido en el brazo derecho, despertaban seria inquietud.

Poco después, la noticia fue conocida por el ministro español de Asuntos Exteriores, don Marcelino Oreja, quien se encontraba en Dakar en visita oficial. Acompañado de periodistas españoles acudió a la clínica a visitar al tripulante y dispuso que una plaza del avión "Mystere" en el que había de retornar a España al día siguiente, se reservara para el herido.

Efectivamente, el día 6 de abril despegaba de Dakar el avión, llevando a bordo al ministro de Asuntos Exteriores y séquito y también al pescador Antonio López. Durante la escala técnica en Las Palmas, éste fue atendido por médico, enfermera y asistente social del Instituto Social de la Marina en dicha ciudad.

En el aeropuerto de Barajas esperaban al herido el secretario general, médico y asistente social del Instituto, y una ambulancia del organismo, en la que el pescador —que llegó animoso y con buen aspecto— fue trasladado de urgencia a una clínica del ISM. Inmediatamente después de su llegada era intervenido.

Las últimas noticias son que el proceso posoperatorio es muy satisfactorio.

Antonio López Camacho manifestó a su llegada a Barajas que había recibido toda clase de asistencia, tanto en Dakar como en el transcurso del viaje, y destacó las atenciones de que fue objeto por parte del señor Oreja y su esposa durante el vuelo Dakar-Madrid. ■

AJUSTES TECNICOS DEL ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

MADRID.—Fuentes competentes han informado que se están efectuando ajustes técnicos al acuerdo de pesca con Marruecos antes de que sea ratificado a nivel de los Gobiernos.

Ayer regresó a Rabat una comisión presidida por el director general de Relaciones Económicas Internacionales, del Minis-

RELACIONES PESQUERAS MAURITANIA-ESPAÑA

VOLUNTAD DE LLEGAR A UN ACUERDO EQUILIBRADO

MADRID.—Dar un "nuevo espíritu" a las relaciones pesqueras y comerciales en general, es la pretensión del ministro de Pesca mauritano, Abdellahi Uld Ismail, quien permaneció desde el pasado día 12 de abril en España.

Hasta la fecha, el acuerdo pesquero entre España y Mauritania no ha dado resultado práctico, por lo que en dichas jornadas pasadas, se reunieron los ministros del sector de ambos países, para tratar de encontrar una salida positiva a este acuerdo, que ya fue firmado hace más de un año y que ha sido en realidad inoperante.

El señor Ismail, en una rueda de prensa, dijo que en las conversaciones con el titular español de Comercio se ha pretendido instrumentalizar un acuerdo provechoso para ambas partes y delinejar la política de cooperación común en el terreno pesquero, definiendo los principios y métodos de esta actuación conjunta.

Ahora —añadió— se ha abierto un periodo de reflexión, hasta mediados de mayo, fecha en la que de nuevo se reunirán los máximos representantes del sector de ambos países.

No hay conflicto ni divergencias, señaló, sino una voluntad de llegar a un acuerdo equilibrado, estudiado por ambas partes, para evitar experiencias como las pasadas, que resultaron poco provechosas.

También dijo que en las reuniones con el titular español de Comercio no se ha ha-

blado del tema del canon que han de pagar los pesqueros españoles para faenar en aguas mauritanas.

Destacó el señor Ismail que las economías española y mauritana son complementarias, lo que puede tener una repercusión en orden a facilitar una diversificación comercial y una cooperación, tanto en los terrenos de la industria como en el turismo y en el campo de la cultura.

Mauritania —dijo— puede ofrecer a España materias primas, en especial mineral de hierro, en tanto que España puede suministrar al país africano diversos productos industriales y alimentarios.

El ministro mauritano recordó los contactos mantenidos desde hace largo tiempo con el Instituto Nacional de Industria, y destacó las posibilidades del INI a la hora de abordar una actuación conjunta en otros sectores de la economía mauritana.

También se le preguntó al señor Ismail si las agresiones a pesqueros españoles por lanchas —al parecer— del Frente Polisario podrían dañar las relaciones entre España y Mauritania, a lo que el ministro contestó que, hasta el momento, estos altercados no han tenido lugar en aguas de su país. ■

LIBERADOS LOS CINCO PESQUEROS RETENIDOS EN NOUADHIBOU

LAS PALMAS.—Los cinco pesqueros españoles detenidos en Mauritania, que permanecían desde el día 4 de abril en el puerto de Nouadhibou y que fueron apresados por una lancha mauritana por considerar que estaban utilizando aparejos con una malla de dimensiones no autorizadas, fueron liberados en la tarde del día 16 del mismo.

Las unidades apresadas eran el "Galgo-cker", "Jacinto Verdaguer", "Cotorredondo Uno", "Cinco Maru" y "Bescamaru", cuyos patrones fueron detenidos y conducidos a Nouadhibou, donde quedaron confinados en un hotel, en espera del correspondiente juicio.

La presencia del ministro mauritano de

Pesca en Madrid fue decisiva para la puesta en libertad de estas unidades.

Los patronos de los cinco barcos fueron autorizados a volver a sus unidades y a hacerse a la mar sin necesidad de juicio y sin imponérseles multa alguna. ■

La inversión española es de 195 millones de pesetas

YA SON CUATRO LAS SOCIEDADES PESQUERAS MIXTAS

MADRID.—Ya son cuatro las sociedades pesqueras mixtas, con participación de capital español, en Marruecos y Argentina: Mapeche, Indupeche y Sonapen, en Marruecos, y Promar, en Argentina.

La inversión española en estas cuatro sociedades será de unos 195 millones de pesetas.

Estos expedientes de inversión de capital español en el extranjero fueron aprobados junto con otros hasta alcanzar la cifra de 1.108 millones de pesetas, en los Consejos de Ministros celebrados los pasados días 24 de marzo y 1 de abril. ■

Por la cuestión de las aguas comunitarias LA FLOTA CANTABRICA PUEDE MORIR IRREMISIBLEMENTE

SAN SEBASTIAN.—La opinión unánime de que la Comunidad Económica Europea quiere hundir la flota cantábrica, fue puesta de manifiesto en la reunión que unos noventa armadores de buques arrastreros de Pasajes celebraron en esta capital.

Algunos de estos armadores tienen la impresión de que las limitaciones pesqueras que intenta poner a España la CEE pueden no constituir un caso aislado.

En la asamblea, los armadores denunciaron la actitud de algunos ministros que pertenecen a países miembros del Mercado Común: "Vienen —dijeron— nos homologan, nos dan palmaditas en la espalda... y nos hunden al menor descuido".

Por otra parte, los armadores de buques arrastreros de Ondárroa (Vizcaya) mantienen similar postura respecto al tema e igual pesimismo. El presidente de la Unión Sindical de armadores de altura manifestó, en tal sentido, que si la limitación querida por la Comunidad se lleva a cabo, la flota cantábrica moriría irremisiblemente, y ello originaría tremendos efectos sociales. ■

LOS ARMADORES PUNTUALIZAN AL EMBAJADOR ULLASTRES

MADRID.—"Nuestras flotas y el elemento humano que integran las tripulaciones tiene sobradamente demostrada su capacidad técnica y profesional para llevar a cabo sus pesquerías, sin tener que recurrir a procedimientos fraudulentos", dicen los armadores pesqueros del Norte y Nordeste.

Esta puntualización ha sido hecha ante unas recientes declaraciones hechas a la prensa por el ex ministro de Comercio señor Ullastres.

Los armadores niegan la capacidad del señor Ullastres para emitir un juicio de valor "temerario", y manifiestan que "sería absurdo pretender una pureza angélica en la totalidad del sector, en cuanto al cumplimiento estricto de la normativa interna e internacional".

"Pueden existir transgresiones que, como representantes del sector, condenamos y denunciamos enérgicamente, y pedimos a la Administración la aplicación de las medidas correctoras cuando esto ocurra, aun cuando es evidente que en todas las flotas pesqueras del mundo se producen infracciones".

En otro punto del comunicado, los armadores señalan que "no entendemos cómo precisamente en unos momentos de situación catastrófica del sector, el señor Ullastres se pronuncia con tan radical falta de objetividad, sembrando el desconcierto en la opinión pública, dada la supuesta cualificación de su persona".

Contempla la colaboración naval y pesquera ACUERDO COMERCIAL ENTRE ESPAÑA Y CHILE

MADRID.—El "Boletín Oficial del Estado" publica el día 12 de abril el texto articulado del acuerdo comercial y de cooperación económica entre los Gobiernos de España y Chile, firmado el 9 de marzo pasado.

Después de conocer las medidas de la CEE SEGUIREMOS FAENANDO "PASE LO QUE PASE"

MADRID.—Convocados por la Dirección General de Pesca (Ministerio de Comercio), se reunió en esta capital una representación de los pescadores del Cantábrico y del Noroeste, a los que se informó de las medidas que la CEE parece dispuesta a aplicar para restringir las actividades pesqueras en las aguas comunitarias.

En esta reunión, en la que participaron el ministro de Comercio, José Lladó; el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Amador Franco, y el director general de Pesca, Víctor Moro, se estudió la postura a adoptar por el Gobierno español y las medidas para hacer frente al grave problema que se crearía de aplicarse estas disposiciones. De los 1.500 barcos que faenan en dichas aguas tan sólo 124 unidades (menos del 10 por 100) podrían hacerlo, lo que significaría prácticamente la eliminación pesquera del Norte del país.

Las restricciones comunitarias se concretan en que sólo podrán faenar dos barcos de menos de 1.000 caballos de potencia al Norte de Irlanda; 30 en el Gran Sol, de menos de 700 caballos, y 92 en el golfo de Vizcaya, también de menos de 700 caballos.

ULTIMATUM GUIPUZCOANO

Los pescadores guipuzcoanos seguirán faenando dentro de las 200 millas fijadas por el Mercado Común, "pase lo que pase". Así lo manifestó públicamente la Agrupación de armadores de pesca de altura, de arrastre de pescado fresco.

La limitación de zonas de pesca y la concesión de sólo 124 licencias para toda España hechas por la Comunidad, supone la ruina de más de 50.000 familias que en la costa Norte viven del mar.

Comenzada ya la costera de la anchoa, a la que sucederá la del bonito, el límite de las 200 millas es un obstáculo para que los pescadores del Cantábrico puedan acudir a los caladeros donde tradicionalmente faenaban.

Ante la gravedad de la situación y ante la posibilidad de incidentes internacionales por la de-

Así lo ha hecho saber
la Agrupación de armadores
de pescado fresco de Pasajes

cisión tomada de no respetar la prohibición de las 200 millas, los pescadores de Pasajes esperan que por la Presidencia del Gobierno y los ministros de Comercio y Asuntos Exteriores, a los que se cursaron telegramas, se hagan las pertinentes gestiones con la Comunidad Económica Europea para que ésta vuelva sobre su decisión unilateral. El telegrama dice textualmente:

"La asamblea extraordinaria, celebrada con carácter urgente por las empresas de este grupo, como consecuencia del informe de la Dirección General de Pesca sobre las medidas adoptadas por la Comunidad Europea con respecto a la pesca en sus aguas, ha acordado, unánimemente, la no retirada de nuestros barcos de los caladeros. Urgen soluciones. Agrupación armadores pescado fresco de Pasajes".

Asimismo, unos sesenta armadores coruñeses enviaron telegramas a los ministros de Asuntos Exteriores y Comercio, en los que manifiestan su preocupación por la decisión del Mercado Común Europeo sobre la pesca española en aguas comunitarias.

A juicio de los armadores coruñeses, la aludida decisión puede acarrear el amarrar total de la flota, con gran perjuicio económico-social para el sector pesquero español. También señalan que las unidades de dichos armadores no se retirarán de las aguas comunitarias voluntariamente.

PESQUEROS ESPAÑOLES BLOQUEARIAN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

VIGO.—Si les impiden pescar en aguas comunitarias, los pesqueros españoles se concentrarán en el estrecho de Gibraltar, según informó el diario "Faro de Vigo".

Los armadores de buques pesqueros españoles están pendientes de las decisiones que se tomen en Bruselas en relación con el número de pesqueros españoles que podrían pescar en aguas de países de la CEE.

Parece ser que los armadores, en el caso de que se reduzca de 1.400 a 124 el número de pesqueros españoles a los que se les permitiría faenar dentro de aguas comunitarias, estarían dispuestos a trasladar sus barcos hasta el estrecho de Gibraltar, con lo cual éste quedaría bloqueado.

Los armadores de Ondárroa, según el periódico, parecen ser los más firmemente decididos a situar sus embarcaciones en Gibraltar, propósito al que se unirían también las flotas de Galicia. ■

Aprobado por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS

MALAGA.—La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, ha adoptado por primera vez en la historia marítima un Convenio Internacional para la Seguridad de los Buques Pesqueros, en la conferencia que sobre este tema se ha celebrado en Torremolinos.

El Convenio contiene prescripciones de seguridad para la construcción y el tipo de buques pesqueros nuevos de eslora igual o superior a 24 metros que se dediquen a la pesca de altura, incluido los que elaboran a bordo sus capturas. A los barcos pesqueros existentes sólo les serán aplicables las prescripciones del Convenio relativas a equipos de radio.

El Convenio entrará en vigor un año después de la fecha en que lo hayan ratificado 15 Estados, que representen el 50 por ciento de la pesquera mundial de buques de eslora igual o superior a 24 metros.

El capítulo de medidas de prevención, detección y extinción de incendios y equipos contra incendios es aplicable a los buques de eslora superior a 55 metros, y contiene disposiciones semejantes a las prescripciones sobre protección contra incendios a bordo de los buques de carga, aprobado en 1955 por la IX Asamblea del OCMI. No obstante, como los pesqueros de menores dimensiones pueden ser construidos con otros materiales, como la madera, el plástico reforzado con fibra de vidrio y aleaciones metálicas ligeras, también se establecen prescripciones menos rigurosas que tienen en cuenta el menor tamaño de tales barcos pesqueros.

En cuanto a protección de la tripulación, se recogen las imposiciones necesarias para que los tripulantes puedan faenar desde cubierta y pasar por ella sin riesgo.

El capítulo de radiotelegrafía y radiotelefonía está directamente basado en el capítulo correspondiente del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, con las modificaciones de que ha sido objeto. Es el único capítulo del presente Convenio que se aplica de modo expreso, tanto a los buques nuevos como a los existentes.

No obstante, la aplicación de las prescripciones para buques existentes podrá aplazarse durante un periodo que no excede de seis años, a contar de la fecha de entrada en vigor del Convenio. ■

EL "MONTE TOLEDO" Y EL "MONTE GRANADA", VENDIDOS A LIBIA

LONDRES.—El barco "Monte Toledo", que hace la travesía de Southampton, en la costa inglesa, a Santander, ha sido vendido por la compañía propietaria, Naviera Aznar, al Gobierno de Libia, según anunció la representación de la empresa naviera en Londres.

También ha sido vendido al Ministerio de Transportes de Libia el otro "ferry" de la empresa, "Monte Granada", que venía haciendo la

travesía de Port Vendrés, en Francia, a Palma de Mallorca y Valencia.

La venta del "Monte Toledo" afectará a unos once mil pasajeros que tenían reservadas plazas en dicho "ferry" para este verano.

La Compañía Aznar devolverá el dinero de las reservas buscando a sus clientes acomodación alternativa en el "ferry" de Southampton al puerto francés de Le Havre. ■

GUARDAMAR DEL SEGURA.—Durante los días 30 y 31 de marzo, y 1 y 2 de abril, se han reunido en Guardamar del Segura representantes de Cofradías de Pescadores del litoral español (habiéndose estado ausentes varios del resto del litoral Cantábrico), al objeto de constituir una Federación Nacional que venga a agrupar las Cofradías en un organismo de ámbito nacional, una vez no tenga efecto la adscripción a la Organización Sindical en virtud de la normativa vigente.

En el orden del día figuraron como puntos principales los Estatutos de la Federación Nacional, Federaciones Provinciales y Cofradías de Pescadores, así como el plan electoral para cubrir los puestos en los diferentes organismos de gobierno a escala local, provincial y nacional. Su examen y discusión ocupó largas horas.

Despachado lo referente a régimen interior de la organización, fines y defensa de los intereses pesqueros, la asamblea cobró

I ASAMBLEA PLENARIA DE LA FEDERACION NACIONAL DE COFRADIAS DE PESCADORES

gran vivacidad con la intervención de los representantes canarios en cuanto al tratado hispano-marroquí, y el informe sobre las incidencias de las últimas disposiciones legales en el sector pesquero y sus repercusiones en la provincia de Alicante, presentado por la Federación provincial, que puede concretarse en la petición de una pronta ratificación del tratado hispano-marroquí y la reconsideración de la disposición sobre licencias de pesca en el Mediterráneo, al objeto de dar cabida a aquellas embarcaciones con base en estos puertos que por haber pescado regularmente en otros ma-

res no lleven el tiempo fijado reglamentariamente. El sector Noroeste aportó propuestas relativas al convenio hispano-francés, jubilación de los pescadores a los sesenta años, ordenación pesquera, lonjas, puertos y Plan Marisquerío.

Respecto a la no asistencia de las Cofradías de las Federaciones de Vizcaya y Guipúzcoa, de la que parte de la prensa madrileña se ha ocupado, se distribuyeron entre los asistentes fotocopias de escritos dirigidos al Sindicato Nacional de la Pesca por los que se comunica la abstención de los mismos por el momento.

Las intervenciones fueron incisivas y plantearon de forma realista sus problemas, algunos de los cuales precisan de solución inmediata.

Para la presidencia de la Federación Nacional se presentó solamente como único candidato el procurador en Cortes don Baldomero Fernández Calviño, que resultó elegido.

La sesión de clausura la presidieron los señores ministros de Relaciones Sindicales, don Enrique de la Mata Gorostiza, y el de Comercio, don José Lladó Fernández Urrutia, con el director general de Pesca Marítima, don Víctor Moro Rodríguez, y otras personalidades. Se insistió en la necesidad de otorgar mayor rango administrativo, dentro de la Administración del Estado, a la Pesca Marítima, para potenciar su actuación.

Queda abierto un paréntesis de expectativa ante el rumbo de la nueva Federación Nacional de Cofradías de Pescadores. ■C.

CONCLUSIONES

Reunidos los días 30 y 31 de marzo, y 1 y 2 de abril de 1977, en Guardamar del Segura representantes de casi todas las Cofradías de España, han procedido al estudio y debate de las normas estatutarias de los órganos de gobierno, aprobándose los Estatutos de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y constituyéndose la Comisión Permanente y el Comité Ejecutivo, y eligiendo al presidente de la Federación Nacional.

En comisiones de trabajo se han estudiado y debatido ampliamente las directrices y principios que deberán regir a las Federaciones Provinciales y Cofradías de Pescadores.

Hemos de resaltar aquí el hecho de que en la actual configuración, tanto de la Federación Nacional como de las Provinciales y de las propias Cofradías de Pescadores, no cabe ni el encuadramiento sindical, ni la reivindicación sistemática propia de las centrales sindicales, referido todo ello a la expresión clásica de estos términos. En cambio, la función primordial radica en constituir entes de gestión socio-económica, entendiendo como tales las acciones encaminadas a conseguir unos objetivos que potencien las fuentes de riqueza actuales y den un carácter más racional a las condiciones de trabajo.

En este contexto, y con el fin de no desnaturalizar el verdadero significado de lo que han sido, son y deben ser las Cofradías de Pescadores, que debemos hacer constar aquí se corresponden con los antiguos Pósitos, Gremios o Sociedades de Socorro de Pescadores, se configuran como órganos de encuentro de trabajadores y empresarios para desarrollar una tarea común en base a unos objetivos socio-económicos derivados de la actividad pesquera.

En consecuencia, debe quedar claro que las Cofradías de Pescadores tienen, por sus especiales características, peculiaridades que deben ser respetadas, por lo que se hace necesario que se refuercen los fines y competencias de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y, consiguientemente, los de las Federaciones Provinciales de Cofradías en cuanto a la repetida gestión socio-económica del sector pesquero.

Partimos de un hecho real y constatado, y es la deficiente estructura actual del sector pesquero, unido al anquilosamiento de sus cauces para llegar a una explotación racional de sus recursos.

El momento político sindical que vivimos, en el que se prevé desaparecerán en un plazo breve las actuales estructuras sindicales, nace la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores con vocación de permanencia y eficacia en sus funciones y fines, implantando un nuevo estilo y formas de actuación consonantes con los principios democráticos que inspiran la reforma político-social española.

Anima la unión de empresarios y trabajadores el conseguir como objetivo primordial el engrandecimiento del sector pesquero, dentro de un espíritu asociativo en el que prevalezcan los intereses generales sobre los individuales, y al propio tiempo constituir la plataforma donde renazcan las Cofradías de Pescadores con un talante operante y actual.

Como temas concretos de las ponencias que han sido expuestas a la Asamblea Plenaria, se encuentran los siguientes:

1. Principios y directrices que informan los Estatutos de

las Federaciones Provinciales y Cofradías de Pescadores.

2. Reglamento Electoral, aplicable a Federaciones y Cofradías en los procesos electorales, conteniendo procedimientos y recursos ajustados a la legalidad vigente.

3. Principios básicos para la creación de un Reglamento de organización, funcionamiento y régimen jurídico de las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones.

4. Comercialización de la pesca de bajura.

5. Reforma de la administración pesquera.

6. El movimiento cooperativo y su incidencia en el sector pesquero.

A modo de conclusiones de la I Asamblea Plenaria de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, debemos consignar las siguientes:

Primera.—Modificación inmediata del papel que hasta ahora han venido desarrollando la mayor parte de las Cofradías de Pescadores, para imprimir a su actividad la impronta eminentemente gerencial que los tiempos actuales demandan, y el primer paso lo constituye la creación de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

Segunda.—Ordenación de áreas marítimas, determinadas por razones físicas o de afinidad de intereses, mediante un planteamiento organizativo de los distintos sectores de producción y comercialización y la instalación de los servicios que demanden.

Tercera.—Que intervengan genuinos representantes directos del sector pesquero en toda negociación que sobre intereses en materia de pesca lleve a cabo el Gobierno español con otros Gobiernos extranjeros, y al propio tiempo juegue la pesca como materia de negociación junto con otros sectores de la actividad económica española.

Cuarta.—Se generalice la implantación de los sistemas de comunicación oportunos que permitan una perfecta información entre los distintos puntos de venta y la flota pesquera, a fin de lograr el mayor rendimiento en las capturas.

Quinta.—Modificación del sistema de subasta de pescado, introduciendo una serie de mejoras a fin de eliminar sus serios inconvenientes, citando entre las mejoras precios mínimos de venta que cubren los costes de explotación y, en su caso, la absorción de excedentes se llevase a depósitos reguladores con cámaras frigoríficas controladas por el futuro FROM y la propia Federación Nacional.

Sexta.—Urge acelerar la reforma de las estructuras comerciales de las que depende tanto la subsistencia y desarrollo de la actividad pesquera como la mejora de la dieta alimenticia de todos los españoles, propugnando el consumo de especies abundantes en nuestro litoral.

Séptima.—Que se divulgue y propague el valor nutritivo y degustatorio de especies que se ponen a la venta a precios asequibles al consumidor y que sus capturas son mayoritarias.

Octava.—Creación de canales de comercialización paralelos a los existentes, en favor de un real acercamiento del productor al consumidor, eliminando las intermedias que resulten innecesarias.

Novena.—Frenar la política indiscriminada de importación de productos pesqueros que hacen una competencia desleal a las capturas nacionales, repercutiendo desfavorablemente en

el mercado y en los precios, y en aquellos casos en que sea preciso efectuarlas, que los beneficios que reporten las citadas importaciones reviertan en el propio sector pesquero y no en intereses ajenos al mismo.

Décima.—Recabar de los poderes públicos la ordenación de las lonjas de contratación de pescado mediante una Ley especial en la que se declare la exclusividad de su explotación para las Cofradías de Pescadores, unificándose criterios impositivos y funcionales, sin perjuicio de las peculiaridades que ofrezca el puerto de desembarque.

Undécima.—Promocionar la creación de establecimientos para el suministro de pertrechos y material de mantenimiento, a fin de reducir los costes de explotación de la flota.

Duodécima.—Reformar de forma realista y concreta la actual legislación marisquera, adecuándola a la realidad actual, reconociéndose una mayor participación del sector en los órganos de gobierno de los Planes Marisqueros, y fomentar y proteger el cultivo y cría de especies idóneas.

Décimotercera.—Demandar al Gobierno la urgente reforma de nuestra administración pesquera, de forma que se unifiquen las competencias actualmente dispersas en un órgano sustantivo y de alto rango que corresponde a la importancia del sector, debiéndose corresponder su organización funcional con el carácter civil y mercantil de la actividad pesquera.

Décimocuarta.—Ampliación de las dotaciones presupuestarias destinadas por la Administración a inversiones, subvenciones y créditos para el sector pesquero.

Décimoquinta.—Plan especial destinado a crear unas líneas de crédito oficial a bajo interés, período de carencia y largo plazo de amortización que estimulen las inversiones privadas en el sector pesquero.

Décimosexta.—Promulgación de la Ley de Ordenación de la Pesca Marítima y creación inmediata del Fondo de Regulación y Ordenación de Mercados y Productos de la Pesca y Cultivos Marinos.

Décimoséptima.—Se dicten nuevas normas sobre primas de desguace de buques pesqueros, de forma que se beneficien aquellas embarcaciones con veinte años de actividad, así como una elevación de las actuales primas para el desguace, a fin de conseguir un verdadero cambio de actividad en todas aquellas empresas no rentables.

Décimooctava.—Que en la reforma futura de las leyes tributarias de España se tenga presente a las Cofradías de Pescadores en su articulado a efectos de exenciones y bonificaciones en los impuestos, ya que su fin es eminentemente social y asistencial.

Décimonovena.—La filosofía que inspira la nueva configuración de las Cofradías de Pescadores, en el ámbito económico-administrativo, se basa en los siguientes principios: autonomía de las Cofradías y sus Federaciones en sus respectivos ámbitos; participación de los afiliados en la gestión; descentralización administrativa tanto patrimonial como económica y funcional; equilibrio presupuestario tanto para la ordenación de gastos como para la administración de sus recursos, y por último la fiscalización del gasto.

Vigésima.—Fomentar la unidad y hermandad entre todas las Cofradías de Pescadores y Federaciones Provinciales de España. ■

LA EXPEDICION "ORELLANA", EN EL PERU

LIMA.—La expedición "Francisco Orellana", que intenta reeditar, tras 433 años, el descubrimiento del Amazonas por los españoles en 1542, se encuentra ya en el Perú.

El jefe de la expedición es el español Vital Alsar, y la misma, patrocinada por la televisión española, cuenta con el apoyo del Gobierno español y con la colaboración de la V Zona Naval de la Fuerza Fluvial peruana del Amazonas.

Acerca de la expedición, la prensa local viene realizando comentarios que señalan que la expedición original de Orellana partió de El Cuzco, antigua capital del Imperio incaico, a unos 1.000 km. al Sureste de Lima, y no desde El Ecuador.

Para el historiador peruano Gustavo Ponz Muzzo, la expedición que descubrió el Amazonas tuvo su origen en el Perú, pues se gestó, organizó, inició y desarrolló desde El Cuzco, poco después de la muerte de Diego de Almagro, uno de los socios de Pizarro en la conquista del Perú.

No se trata de un purito patriótico el mantener esa tesis, señala el indicado historiador, sino de resaltar aquello de lo que los mismos cronistas españoles dejaron constancia.

La expedición, señala el mencionado historiador, fue enviada por Francisco Pizarro desde El Cuzco; Pizarro tenía bajo su gobernanía la región de Quito, por encontrarse dentro de los límites de la misma.

Fue en El Cuzco donde Pizarro y su hermano Gonzalo discutieron la conveniencia de tan importante empresa, y el 30 de noviembre de 1539 Francisco firmó el documento que daba a su hermano la gobernanía de Quito, Los Pastos y Popayán.

Ponz Muzzo dice que él ha leído crónicas de la época que consignan que Gonzalo Pizarro, para emprender la empresa desde El Cuzco, reunió a 200 españoles, tres mil nativos quechuas, decenas de negros, cien caballos y abundancia de provisiones, gastando en la preparación sesenta mil ducados.

Ponz Muzzo añade que ambos hermanos se despidieron en El Cuzco para no verse más, ya que mientras Gonzalo estaba en plena empresa Francisco moría asesinado en Lima por los almristas.

Saliendo de El Cuzco, Gonzalo tomó la ruta de los incas. En Huanuco se enfrentó a guerreros hostiles. Luego pasó a la costa y siguió hasta Piura (Norte del Perú), se internó por la región de Ayabaca y, sin tocar Guayaquil, pasó por Cuenca y llegó a Quito.

Estando Gonzalo Pizarro en Quito, recibe la visita de Francisco de Orellana, quien era entonces teniente gobernador de Guayaquil por disposición de Francisco Pizarro. Después de convencer a Gonzalo el Conquistador, Orellana se integra a la expedición como segundo jefe.

El historiador Ponz Muzzo destaca que los españoles no conocían ninguna entrada al Oriente peruano por Huanuco o Chachapoyas, de allí su afán de ir hasta Quito, principal punto de referencia para llegar al Dorado o a la Tierra de la Canela. ■

MODIFICACION DE LA ORDENANZA DE TRABAJO PARA LA PESCA MARITIMA EN BUQUES CONGELADORES

El "Boletín Oficial del Estado" del 28 de abril publica una Orden del Ministerio de Trabajo en virtud de la cual se modifica el anexo II de la Ordenanza de Trabajo para

la Pesca Marítima en Buques Congeladores de 19 de diciembre de 1974.

La mencionada Orden establece:

El artículo 76 de la Ordenanza de Trabajo para la Pesca Marítima en Buques Congeladores de 19 de diciembre de 1974 establece que periódicamente podrá procederse a la revisión de los salarios base fijados en la misma siempre que el crecimiento del coste de vida en el conjunto nacional, de acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Estadística, sea igual o superior al 5 por 100, revisión que se efectuará por los trámites de la Ley de 16 de octubre de 1942.

Solicitada al amparo de dicho precepto la revisión de los salarios base, la Dirección General de Trabajo, previos los asesoramientos reglamentarios, propone una nueva tabla de salarios base consistente en incrementar la vigente, establecida en el anexo número II de la Ordenanza, en el crecimiento del índice de coste de vida en el pasado año 1976.

Este Ministerio, en uso de las facultades conferidas en la Ley de 16 de octubre de 1942, ha tenido a bien disponer:

Primer.—Aprobar la codificación, elaborada por la Dirección General de Trabajo, de los salarios base del anexo número II de la Ordenanza de Trabajo para la Pesca Marítima en Buques Congeladores de 19 de diciembre de 1974.

Segundo.—Publicar en el "Boletín Oficial del Estado" esta Orden y anexo de la misma, que entrará en vigor con efectos de 1 de enero de 1977.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 11 de abril de 1977.

RENGIFO CALDERON

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general de Trabajo.

ANEXO

Modificación del anexo número II. Salario base de la Ordenanza de Trabajo para la Pesca Marítima en Buques Congeladores.

	Pesetas	
1. TITULADOS		
1.1. Oficiales:		
1.1.1. Puente y cubierta.		
Capitán	27.320	
Piloto	24.590	
Primer oficial	23.225	
Oficial	21.860	
1.1.2. Máquinas.		
Maquinista naval jefe	26.640	
Oficial de máquinas de primera clase	23.225	
Oficial de máquinas de segunda clase	21.860	
1.1.3. Radiotelegrafía.		
Radiotelegrafista de primera	21.860	
Radiotelegrafista de segunda	20.495	
1.1.4. Fonda.		
Sobrecargo	23.225	
Auxiliar de sobrecargo	17.760	
1.1.5. Servicios especiales.		
Médico	24.590	
Científico con título facultativo superior	23.225	
Ayudante técnico sanitario	17.760	
3. SUBALTERNOS		
3.1. Especialistas:		
Marinero pescador (Pescamar)	11.610	
Electricista	11.610	
Engrasador	11.610	
Cabo de agua	11.610	
Fontanero o plomero	11.610	
Redero de mar	11.610	
3.2. Simples subalternos:		
Pescador	10.930	
Carpintero ayudante	10.930	
Mozo	10.930	
Fogonero	10.930	
Palero	10.930	
Limiador	10.930	
Marmitón	10.930	
Aprendiz	8.200	
4. INSPECCION		
4.1. Jefe de Inspección	32.780	
4.2. Inspector	27.320	

EL MINISTRO, EN CANARIAS

"ES CRITERIO DE LA MARINA RELANZAR EL APOYO A LA NAVEGACION"

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—"He venido para conocer bien los problemas que se presentan para la construcción de la nueva Base Naval, cuyas obras tenemos el afán de comenzar a contratar a lo largo de este mismo año, y ayudar también de esta manera a combatir el paro obrero que padecen las islas", declaró en rueda de prensa el ministro de Marina, almirante Pascual Peri Junquera, que permaneció veinticuatro horas en Gran Canaria.

Preguntado respecto al apoyo de los pesqueros por unidades de la Marina de guerra, el almirante Peri Junquera señaló que realmente es el Ministerio de Comercio el que ve las necesidades, y pide la colaboración que estime conveniente a la Marina de guerra, que, con todo su interés y los medios de que dispone, hará lo que la Subsecretaría de la Marina Mercante le pida".

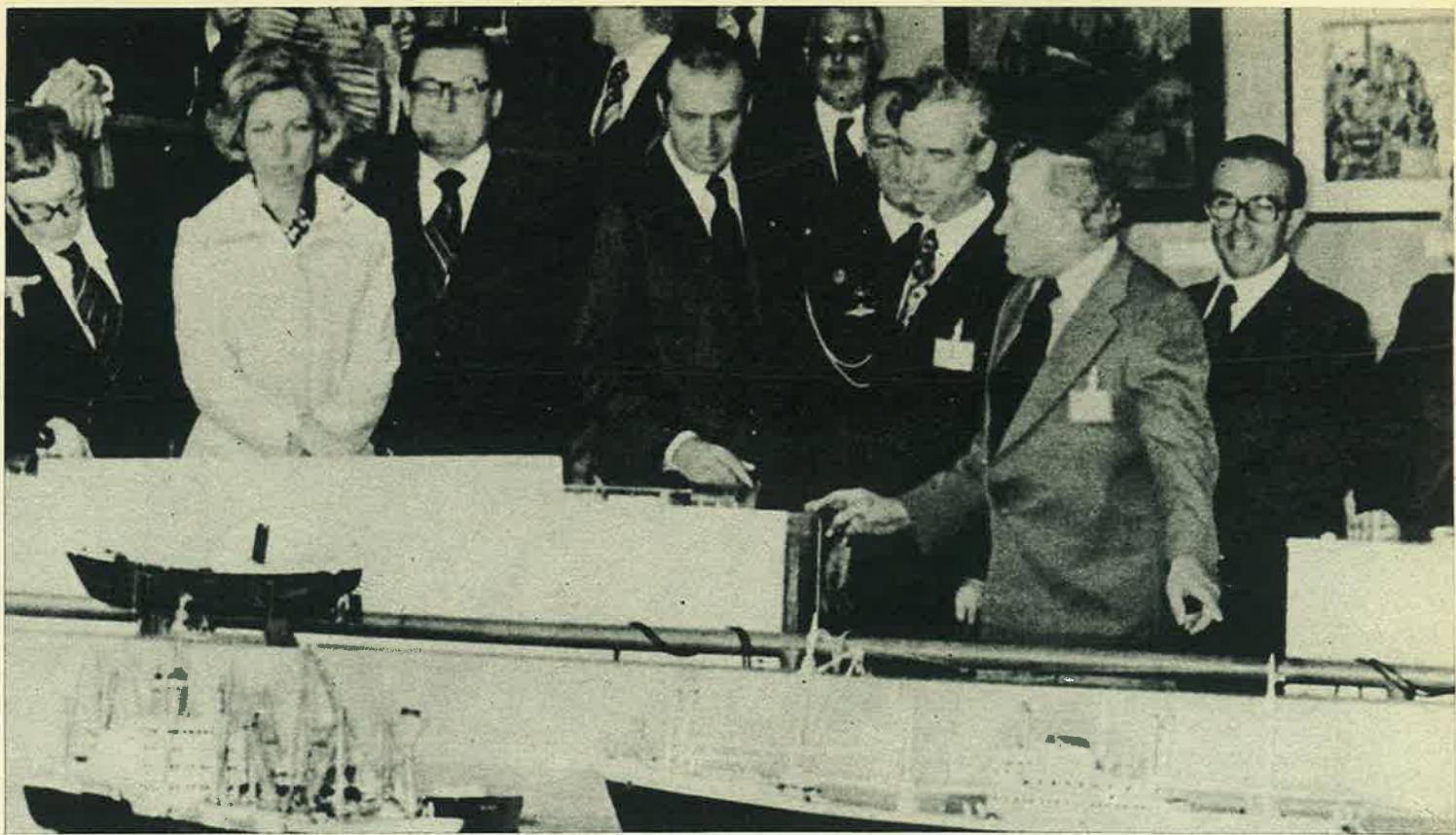
Afirmó también que es criterio del Ministerio de Marina relanzar todo lo referente al apoyo a la navegación, tanto en estas aguas como en otras. ■

PROBABLE REESTRUCTURACION DE LA SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

MADRID.—Según fuentes próximas a la Subsecretaría de la Marina Mercante se va a proceder a una reestructuración de este organismo en las próximas semanas. Destacan entre otros cambios previstos la creación de una Inspección General de Lucha contra la Contaminación en el Mar, que se considera de extrema importancia para el futuro de nuestro país y de sus costas. ■

LOS REYES, EN ALEMANIA

En el transcurso de su viaje a Alemania, los Reyes de España visitaron en Bremen el museo naval Deutsches Schifffahrtsmuseum y pudieron manejar por radio (control remoto) los barcos a escala reducida que se encuentran expuestos en un estanque.



NAUFRAGOS DEL "PUERTO DE BAYONA"



Tripulantes del "Puerto de Bayona", que naufragó en aguas de Dakar, a bordo del "Puerto Peniza", que los trasladó a la capital senegalesa.

El pesquero español "Puerto de Bayona" naufragó a mediados de abril cuando se encontraba faenando a 180 millas al Sur de Dakar. Los tripulantes fueron recogidos por el también pesquero español "César Cuiñas", que se encontraba en el área del siniestro, y desde allí fueron trasladados al buque "Puerto Peniza", que los trasladó a la capital senegalesa, a la que llegaron sanos y salvos. En la fotografía puede verse a algunos de los marineros, aún a bordo de este barco, a su arribada a puerto.

En Dakar fueron atendidos por la representación del Instituto Social de la Marina. Los pescadores partieron después para España por vía aérea. A su llegada a Sevilla se encontraban esperándoles funcionarios

de la Delegación del ISM en Sevilla, quienes les acompañaron hasta su partida hacia las distintas poblaciones onubenses donde aquéllos tienen sus domicilios. ■

CONTRATO CON ARGENTINA

Ha sido firmado un contrato entre España y Argentina, según el cual España suministrará unidades auxiliares de puerto (dragas y remolcadores) para la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos de Argentina por un valor total de quince mil millones de pesetas. ■

NORUEGA REDUCE EN MAS DEL 30 POR 100 LAS CAPTURAS ESPAÑOLAS

OSLO.—Noruega ha anunciado las cuotas de pesca para España durante el año actual, que reduce en más de un 30 por ciento lo capturado en los dos últimos años por los pesqueros españoles dentro de la zona de pesca de 20 millas.

En un comunicado, el Ministerio de Pesquería informa que las cuotas estaban ba-

sadas en las capturas que los pesqueros españoles han realizado en los últimos años y en las recomendaciones de varios científicos.

Las cuotas son: 3.000 toneladas de bacalao del Ártico, 400 toneladas de truchuela (otra de las especies de bacalao) y 2.500 toneladas de pescado azul. ■

EN AGUAS IBERO-MARROQUÍES

PROGRAMA CONJUNTO DE MERCADO DE ATUNES JÓVENES

MADRID.—Se va a llevar a cabo en este año, y según acuerdo del Consejo de la Comisión para la Conservación del Atún Atlántico, un programa conjunto de mercado en aguas ibero-marroquíes. El pasado año, la Comisión estableció un fondo para financiar este programa, para el cual se ha recibido una contribución de dos mil dólares de los Estados Unidos.

A propuesta de la Comisión, el Gobierno de Marruecos patrocinó una reunión previa e informal, que tuvo lugar en Casablanca los días 10 y 11 de marzo del presente año, con participación de los señores Lamboeuf (Marruecos), Santos (España) y Miya (ICCAT).

El grupo estudió todas las posibilidades para el mercado de atunes jóvenes, decidido emplear el barco ofrecido por el Gobierno marroquí, y que operará a partir de Casablanca, con líneas de curricán. Se efectuarán salidas diarias durante un mes (julio y/o agosto).

Marruecos facilitará el barco y su dotación, e ICCAT ayuda financiera para las operaciones, en las que participarán científicos españoles y marroquíes. Asimismo se desearía contar con la asistencia de científicos de otros países. ■

SECRETARIO DE LA MUTUA DE RIESGO MARITIMO

MADRID.—Por el presidente del Instituto Social de la Marina ha sido designado secretario de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo (entidad integrada en dicho organismo) don Ramón González y González.

El señor González es funcionario del cuerpo técnico del ISM. Durante muchos años fue delegado provincial del organismo en Lugo, y en la actualidad desempeña el cargo de jefe de producción en la Mutua. ■

La llegada a puerto era anunciada por los sones de las caracolas. Después, fondeadas las embarcaciones, los hombres saltaban a la "muleta" que les llevaría a tierra.
(Fotos: PERE DASSOY.)

nuestra tierra", dice de él Sergio Beser. Y la observación del personaje repetido en sus novelas, la madre, adquiere en esta trilogía especial relieve en la figura de María Rosa, fina, abnegada, sufrida, que tiene su alma pendiente de los suyos.

A lo largo de esta carrera literaria, le han sido concedidos los Premios Nacional de Literatura, Nadal, Ciudad de Barcelona, Fastenrath.

En la edición castellana de "La masía" termina la obra con su "Adiós a San Carlos": "Quiero evocar —una vez aún— a mi pueblo, San Carlos de la Rápita, y ya con carácter de despedida...".

Pero sus lectores, entre ellos sus paisanos, le decimos:

—¡Hasta siempre! ■
LUIS MILLAN ROCA.



UNA VIDA ENTRE LA TIERRA Y LA MAR

Tostado por el sol de la mar y de los arrozales, confundido muchas veces entre los pescadores o entre los arroceros, que al terminar la jornada confluyen hacia San Carlos de la Rápita, cuando ya las barcas han llegado a puerto y las luces brillan en calles y plazas, Sebastián Juan Arbó, "un hombre que lleva la sangre del pueblo, que ama lo sencillo, que siente la tierra", regresa de sus cotidianas salidas, con calma, inmerso en el ambiente que ha revivido mil veces a lo largo de su obra literaria, a la que ha deseado poner punto final con su trilogía "Entre la tierra y el mar", "La tempestad" y "La masía".

Llevaba en el empeño varios años. Ya cuando le entrevistamos para "Hoja del Mar", en 1971, nos habló con ilusión de su proyecto:

—Con ella me he propuesto agotar el tema, si es que el tema podía agotarse. Puede decirse que he escrito con ella mi testamento con referencia a aquellas tierras tan queridas por mí ("Tierras del Ebro"). A mi manera realista y puedo decir poética, he evocado la vida de aquel rincón en el lapso de tiempo que va desde principio de siglo hasta nuestros días. Todo un mundo, campesinos y

marineros, en lucha con la tierra, en los campos de arrozales y en la azarosa existencia de la mar, se agita a través de la obra.

Cuesta imaginarlo inactivo, sin sus cuartillas, vacía su mesa en un café del Paseo de Gracia, aunque a través de su "Adiós a San Carlos" y de sus citas literarias nos hace presentir como si éste fuera verdaderamente el epílogo de una vida de escritor dura, como dura ha sido la de los personajes de su obra, de su trilogía.

Con "Entre la tierra y el mar" ganó el primer Blasco Ibáñez convocado por los herederos del gran narrador valenciano. "La masía" ganó el Premi Ciutat de Girona 1974.

El protagonista de la trilogía es, podría decirse, el pueblo todo de San Carlos de la Rápita, agricultor y marinero, que entre la montaña y la mar se lanza a la diaria aventura de la vida a bordo y al cultivo de los eriales y límos del Delta. Y aparecen agricultores como Jaime, que con su esposa, María Rosa, son símbolo de amor y de trabajo. Y patrones como "Trepant", que en día de temporal desatado después de "chorrar" pone proa hacia la oscuridad mientras allá, en tierra, sobre

el roquedal, esperan los familiares y amigos. Su lectura nos pone frente a la enorme carga dramática de la lucha con la mar, las pasiones de los personajes, los trabajos y los días en las masías de la ribera del Ebro.

Resulta difícil espigar de entre las críticas por las muchas y autorizadas que se han publicado. De "Entre la tierra y la mar" dice Rodrigo Rubio en "La Vanguardia", de Barcelona:

"El ha llevado y lleva siempre la luz y la brisa de su paisaje nativo pegado a las retinas. En las obras de Arbó hay luminosidad, lenguaje expresivo, seres humanos que huelen a tierra y barro. En la obra de Arbó también hay rudeza. La rudeza de la vida campesina, de un mundo siempre duro, aunque también poético.

"En su obra tiene vida el paisaje mediterráneo y se palpa el aliento de las gentes que, como en las tierras valencianas, cultivan el arroz y los frutales a orillas del Ebro. Hay un mucho que conecta con la obra de Blasco Ibáñez".

Sobre "La tempestad" escribe Esteban Doltra en la "Hoja del Lunes" de Barcelona:

"En su descripción de tipos y ambientes, Sebastián Juan Arbó emplea la

técnica tradicional, el sentimiento, el toque humano que prevalece sobre el concepto o el mero elemento narrativo. Escritor con oficio, que sabe buscar los contrapuntos emocionales precisos para influir en el ánimo del lector, Sebastián Juan Arbó ha logrado, una vez más, en "La tempestad" una obra amena, que se lee con facilidad y con momentos dramáticos de gran emotividad".

Finalmente, en "Noticia Catalana", del Círculo Catalán de Madrid, Octavio Saltor escribe (traducimos):

"'La masía' es en realidad una obra genuina del autor de 'Tierras del Ebro', inolvidables, de las que constituye como una especie de reanudación y culminación. Podríamos decir que una gran parte de las páginas de 'La masía' tienen un auténtico acento no sólo poemático, sino incluso épico, a la manera mistraliana. La tierra y la mar de aquellas comarcas han hallado en Sebastián Juan Arbó un verdadero poeta, que se extasia en su descripción, con frecuencia transfigurada de belleza a la vez paisajística y humana. Y decimos humana porque todos los personajes que desfilan por la obra, desde el viejo Guaches y su amigo Bardat hasta la fa-



Sebastián Juan Arbó, escritor de las tierras del Ebro.

milia de Jaime y María Rosa (Jorge, Montserrat y Monche), integran el relato en función de la apología de una tierra y una gente tan probada por la adversidad y por la lucha de cada día como crismada de bondad radical y de amorosa ternura".

"La carrera literaria de Sebastián Juan Arbó ha sido uno de los casos de más intensa vocación en

"Entre la tierra y el mar". Editorial Prometeo. Valencia, 1966.

"La tempestad". Novelistas del día. Plaza & Janés, Sociedad Anónima, Editores. Barcelona, 1975.

"La masía". Premi Ciutat de Girona 1974. Editorial Selecta. Biblioteca Gasela. Barcelona, 1975.

"La masía". Obras Perennes. Plaza Janés, S. A., Editores. Barcelona, 1977.



Exposición de Esteban Arriaga

LA MAR, EN SU PLENITUD

"Puesta de Sol en el Mediterráneo", óleo sobre lienzo, de 81 x 60 centímetros. Es una de las obras que ha expuesto en Madrid Esteban Arriaga, y sobre cuyo tema ofrecemos un reportaje en esta página y siguientes.



LA GRAN BELLEZA DE LA MAR, REFLEJADA EN LA OBRA DE ESTEBAN ARRIAGA

Del día 16 del pasado mes de abril al 15 del presente mes de mayo ha expuesto parte de su obra pictórica nuestro colaborador en la sección de pintura de "Hoja del Mar", Esteban Arriaga.

El tema de sus cuadros es, cómo no, el mar. Ese mar al que él sabe dar personalidad propia acentuando azules y verdes, así como matizando los reflejos del sol sobre las olas. Arriaga es único mostrándonos alta mar.

Sus preferencias, no cabe duda, están por los mares abiertos; alguna obra dedicada especialmente al Cantábrico y otras donde se aprecia la belleza del océano. No necesitas barcos ni ningún otro motivo, aunque en alguna ocasión los utilice, para que alguna de sus obras se acerque a la perfección. La inspiración la busca solamente en el mar en su plenitud, desarrollando su fuerza y sus mil y un matices.

La exposición ha resultado un éxito, pues han sido adquiridos prácticamente todos sus cuadros, que tienen una respetable cotización en el mercado. ■ P. C.



"Rompiéntes en Punta-Anaga (Tenerife)", óleo sobre lienzo, de 61 x 65 centímetros.

"Transparencias". Óleo sobre lienzo, de 41 x 31 centímetros.

"Alta mar". Óleo sobre lienzo, de 100 x 73 centímetros.



"Parada de los grandes veleros en Kiel". Óleo sobre lienzo, de 132 x 81 centímetros.

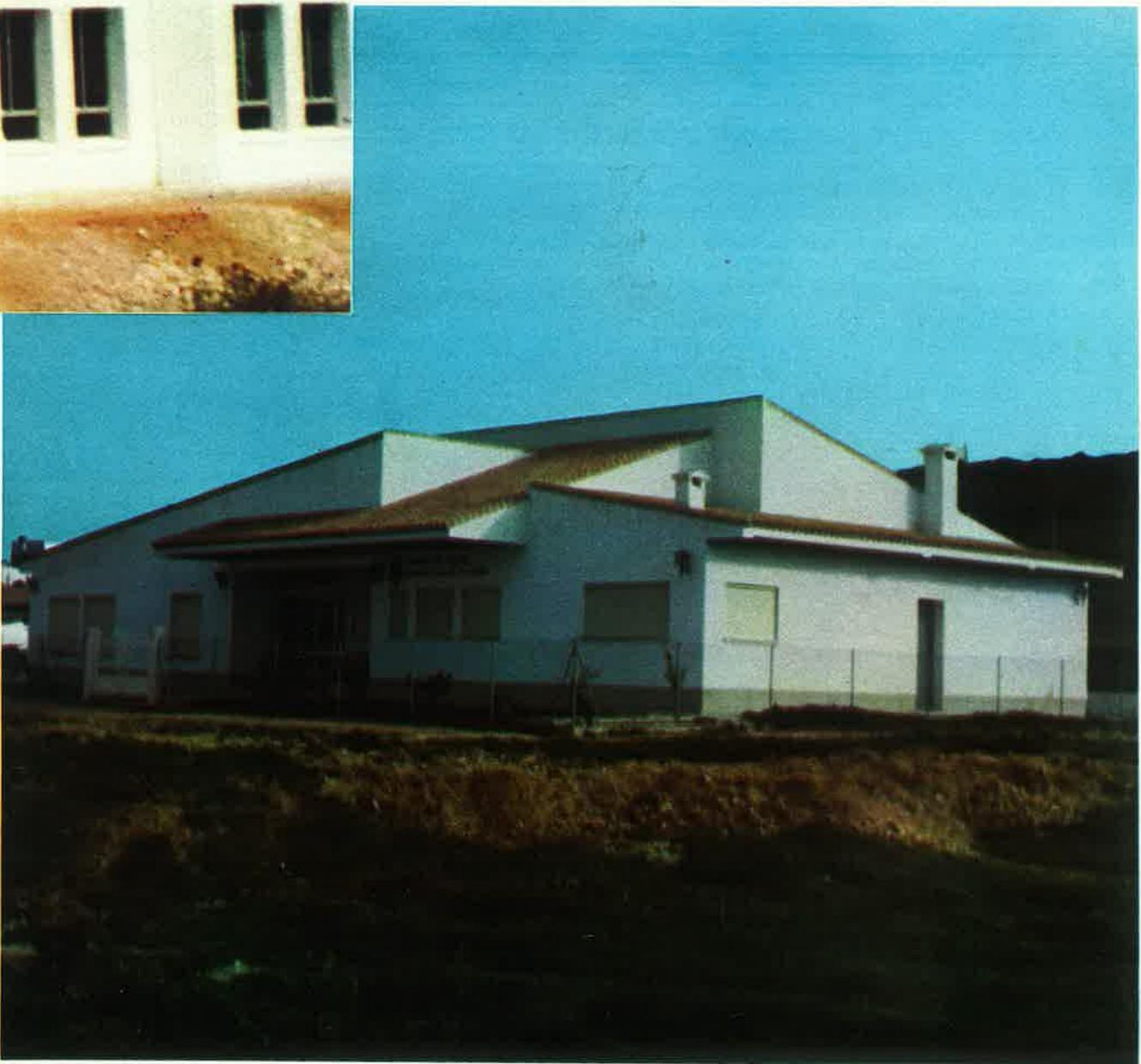




REALIZACIONES EN LA COSTA DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Como continuación a la información gráfica que desde el año anterior venimos publicando, recogemos en estas páginas diversas nuevas realizaciones del Instituto Social de la Marina en la costa.

1. Casa del Mar de Isla Cristina (Huelva).
2. Casa del Mar de Avilés (Asturias).
3. Guardería infantil de Algeciras (Cádiz).





El capitán relata la tragedia

FUE IMPOSIBLE RESCATAR A LOS TRIPULANTES DEL "DIANTEIRO" FALLECIERON EN EL INCENDIO

Cinco tripulantes del bacaladero español "Dianteiro", que se encontraba faenando en aguas de Terranova, perecieron como consecuencia del incendio que se produjo a bordo mientras dormían. La noticia de la muerte de estos cinco hombres la dimos en nuestro número anterior, en un alcance, pero ahora podemos completarla con la información de un testigo y protagonista de excepción del suceso: don José Seoane Dávila, capitán del barco.

—Capitán, ¿cómo sucedieron los hechos?

—La primera noticia de que había fuego se tuvo a las cuatro horas cinco minutos de la madrugada del treinta y uno de marzo. Un engrasador se apercibió del mismo, al salir de su camarote; yo me desperté a las cuatro horas quince minutos, con un fuerte olor a humo que venía a través del sistema de aire acondicionado.

—¿Qué hizo entonces?

—Me dirigí inmediatamente al lugar del fuego, donde los hombres a quienes ya había llegado la alarma estaban llevando a cabo el intento de rescate de los que quedaban dentro. Tenga usted en cuenta que dicho rescate era muy difícil, porque el humo tenía un penetrante olor tóxico y los ojos estaban muy irritados.

El capitán y su tripulación explican los pormenores del accidente en la Casa del Mar del Instituto Social de la Marina, en Saint John's (Terranova).

Desgraciadamente, todos los intentos fueron inútiles respecto de cinco tripulantes, y a las cinco horas no tuvimos más remedio que cerrar todas las posibles salidas para sofocar el fuego.

—¿Cuáles eran esas salidas?

—Realmente sólo dos y muy cerca una de otra. Hay además una puerta de esas que se cierran con tres presillas y que da a la cinta transportadora del pescado, que fue precisamente por donde salió un miembro de la tripulación, que sólo se chamuscó el pelo y pudo salir al exterior gateando por la cinta. Es curioso destacar el detalle de que después de haber entrado en el cuarto de la cinta, cerró tras de sí la puerta con sus presillas, para evitar que el incendio se propagase en aquella dirección.

—Supieron más detalles?

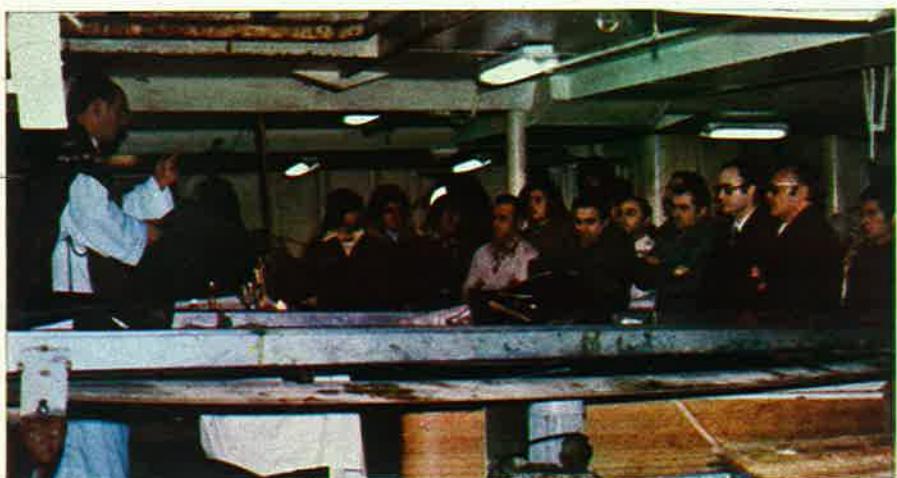
—Sí. El principal a destacar es que el primer tripulante que se dio cuenta del incendio fue don Santiago Caamaño López, quien fue avisando por todos los camarotes para que sus compañeros se pusiesen a salvo y, finalmente, en vez de hacerlo él mismo, regresó a ayudar y murió asfixiado.

—Fue esa la causa de las muertes?

—Efectivamente, la asfixia fue lo que les produjo la muerte a los cinco. La tripulación colaboró en todo momento en la extinción del incendio y en el resto de las labores.

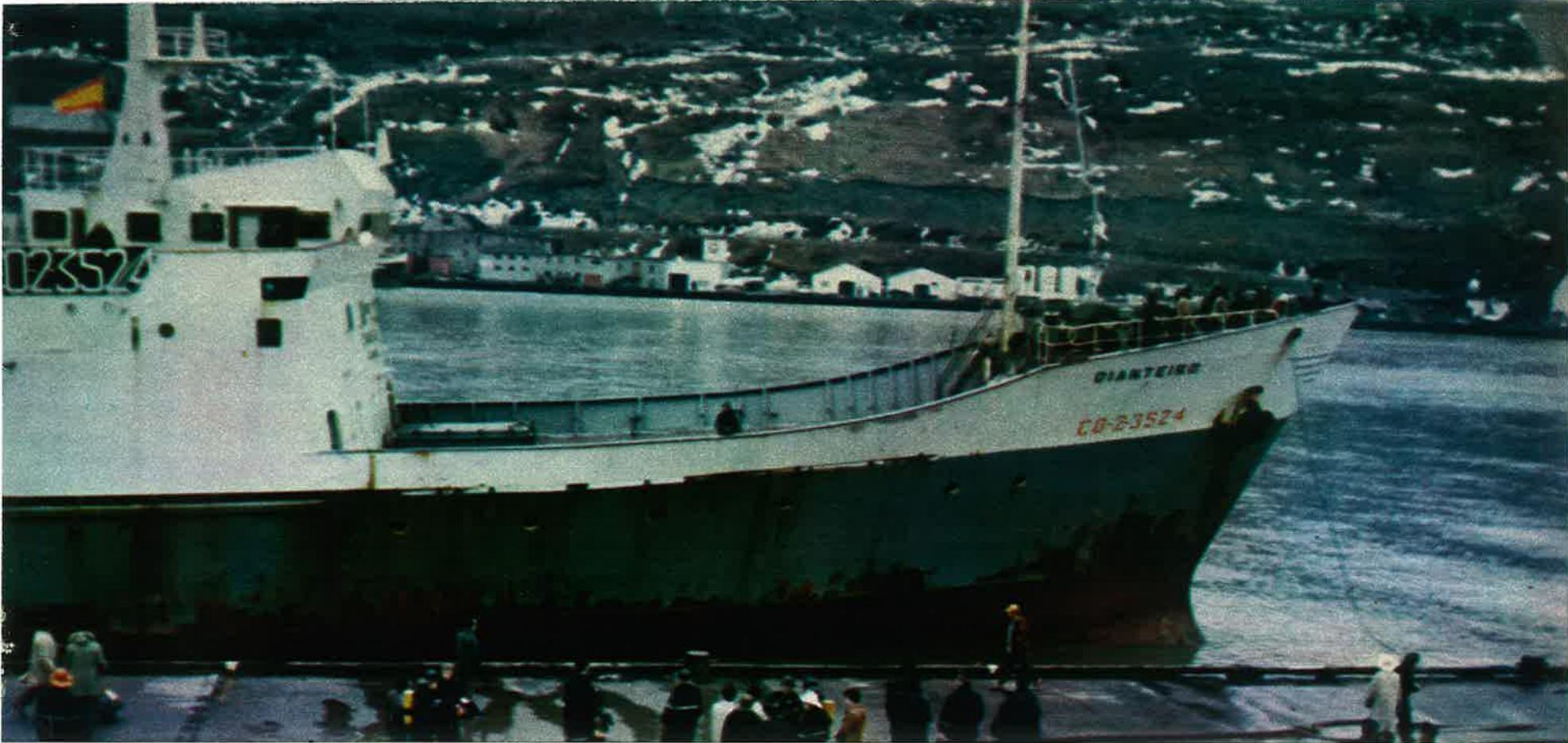


Estado en que quedaron los camarotes.



La primera Misa por los fallecidos se celebró a bordo.





Arriba, el "Danteiro", después del siniestro, atracado en los muelles de Saint John's. Abajo, dos aspectos de la entrada al puerto de Saint John's, en fotografías aéreas obtenidas por el doctor Martínez, médico del ISM destacado en aquel puerto.

DOS CINCO QUE

—¿Pidieron ayuda?

—Naturalmente. A través de la costera, pero como, al poco tiempo de cerradas las salidas, veíamos que al echar agua sobre cubierta para enfriarla el vapor que se desprendía era cada vez menos intenso, avisamos de que podíamos llegar a San Juan por nuestros propios medios. Y así lo hicimos; tardamos treinta y cinco horas.

—¿Les llegó a auxiliar la avioneta que luego, a su regreso a tierra, tuvo un accidente y fallecieron tres de sus tripulantes?

—No. Llegó sobre nosotros y al ver que estábamos en buenas condiciones y con un barco español y otro portugués a nuestro costado, regresó a tierra.

El capitán del "Danteiro" añade que, al llegar al puerto, los bomberos les estaban esperando, pero que apenas fue necesaria su intervención. Agradece a las autoridades locales su atención y nos confirma que después de las investigaciones pertinentes, la Policía Montada dictaminó que la causa del incendio fue de tipo eléctrico.

En San Juan de Terranova se celebró una primera Misa por los fallecidos y un funeral oficiado por el obispo, al que asistió gran cantidad de personas. Los cadáveres fueron repatriados a España y, salvo un pequeño número de tripulantes que quedó con el barco mientras se reparaba, el resto volvió a sus lugares de residencia, Galicia, de donde eran todos. ■ **PALOMA CABALLERO.**



LA "GUIPUZCOA II", EN LUCHA CONTRA LA MUERTE EN LA MAR

En 1926, la idea del salvamento marítimo fue en Guipúzcoa una realidad. Hasta entonces, en los paseos que bordeaban la ría y el mar, las playas, en el puerto y en los rompeolas había unos postes con cubierta, bajo la cual se alojaba un salvavidas y una maroma, listos para ser utilizados.

Realidad que materializó la Sociedad Humanitaria de Salvamento de Náufragos patrocinando la construcción de una embarcación de salvamento, tan necesaria en este mar Cantábrico, pequeño por su tamaño y a la vez "grande" por su dureza. Ese año fue histórico, pues se botó la primera embarcación de salvamento a motor de la provincia. Fue construida en Astilleros Gamboa, portando dos motores de la casa Yeregui. Su casco de caoba, con su oscuro color y línea de nuevo diseño, daban a la "Guipúzcoa I" el aspecto de ser una de las más agresivas embarcaciones del momento.

Prestó sus servicios a lo largo de casi cincuenta años, que le valieron el respeto de la población por sus innumerables gestas.

La "Guipúzcoa I" ha sido vendida. Sus gestas hoy sólo son recuerdo de una minoría; pronto pasarán al olvido.

En 1974, la Sociedad Humanitaria de Salvamento de Náufragos cedió sus derechos y obligaciones, a modo de herencia, a la Cruz Roja del Mar. En aquel momento, al entrar en servicio la "GUIPUZCOA II", dejó de prestar servicio su antecesora. La nueva embarcación, con casco de acero, fue pensada y construida en Francia sólo para el salvamento. Hermética, insumergible y ágil con sus dos motores de 270 CV., tiene todos los adelantos técnicos del momento: radar, sonda, varias radios, megafonía, equipo contra-incendios, compartimientos estancos, fosos de alcance para las hélices, reflectores de rastreo, etcétera.

La "GUIPUZCOA II" está servida por un patrón, con dedicación total, y por una tripulación reclutada entre voluntarios.

EL SALVAMENTO

Aunque en el salvamento naval hay grandes lagunas (que aquí no citaré), hay que decir que la "GUIPUZCOA II" cubre con sus cortos recursos y con el concurso de su tripulación de voluntarios una gran parte de esa necesidad nacional.

El salvamento de náufragos es una acción compleja: ¿Cómo tendremos conocimiento del desastre? Tomamos contacto con el naufragio por el concurso de otros navíos en ruta; por señales fónicas y acústicas; por los avisos de la población civil; por los escuchas de radio; por la propia observación y patrulla, en salidas de preventión o entrenamiento. El salvamento es una disciplina y una ciencia y como tales han de ejecutarse. Veamos el parte de un día cualquiera.

"GUIPUZCOA II"

Parte diario al XX de agosto de 1975.

Puerto de San Sebastián. Dársena 1^a.

Tripulantes: Dotación completa.

Fuel, baterías, reserva agua, equipos y botiquín: En servicio.

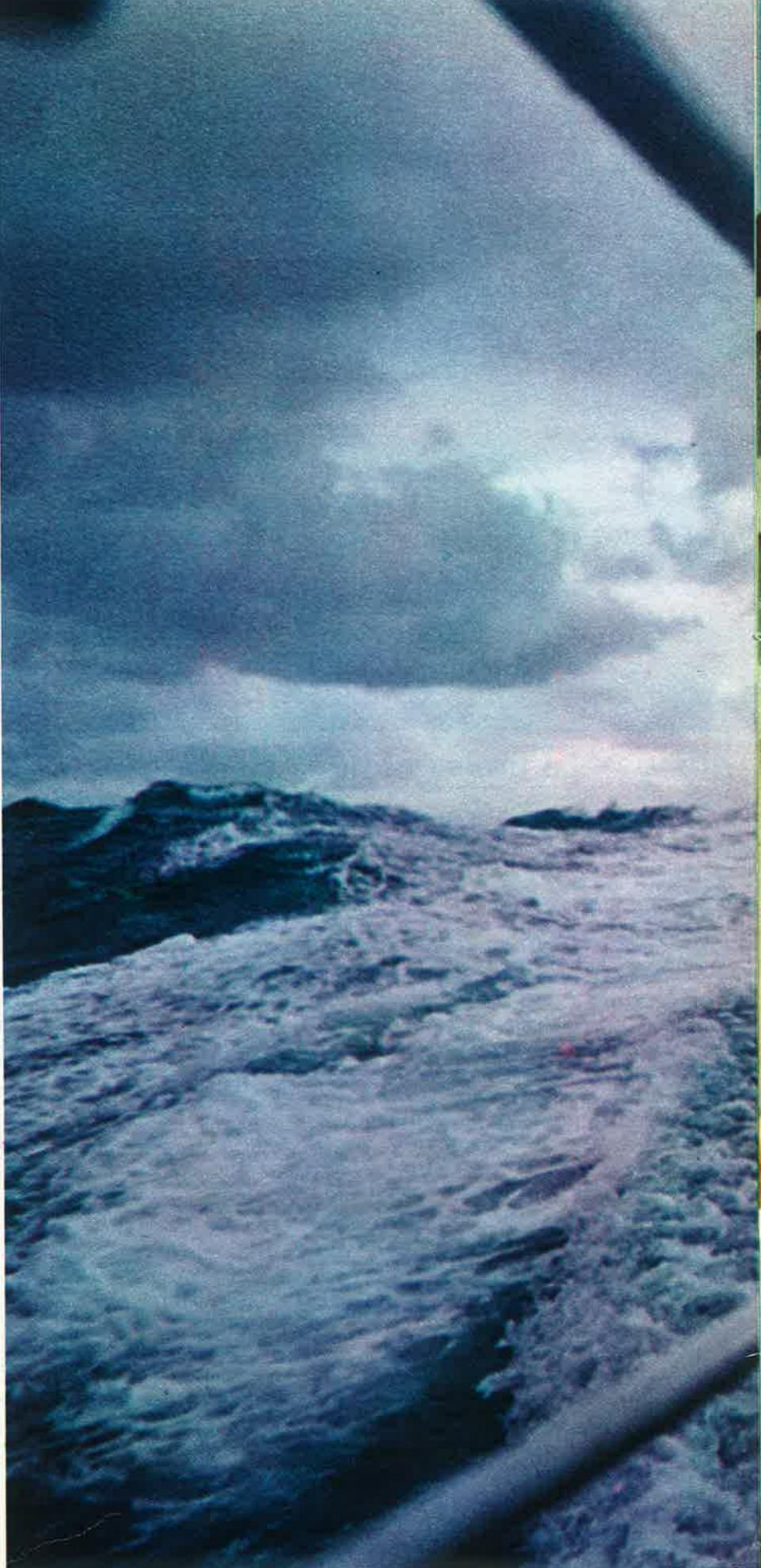
Concentración: Quince horas.

Salida: 15,30 horas.

Temperatura: 25°. Vientos: Leves de SE. Mar: En calma. Cielo: Despejado.

Son las tres y diez. José, el patrón, ya sube de bombejar aceite a los motores. Hace bochorno. Se limpia las manos con cotón; las bombas siempre manchan de aceite.

Arranca los motores. Un suave "ronronear" y un temblor se siente por toda la embarcación. La tripulación está completa y se pro-



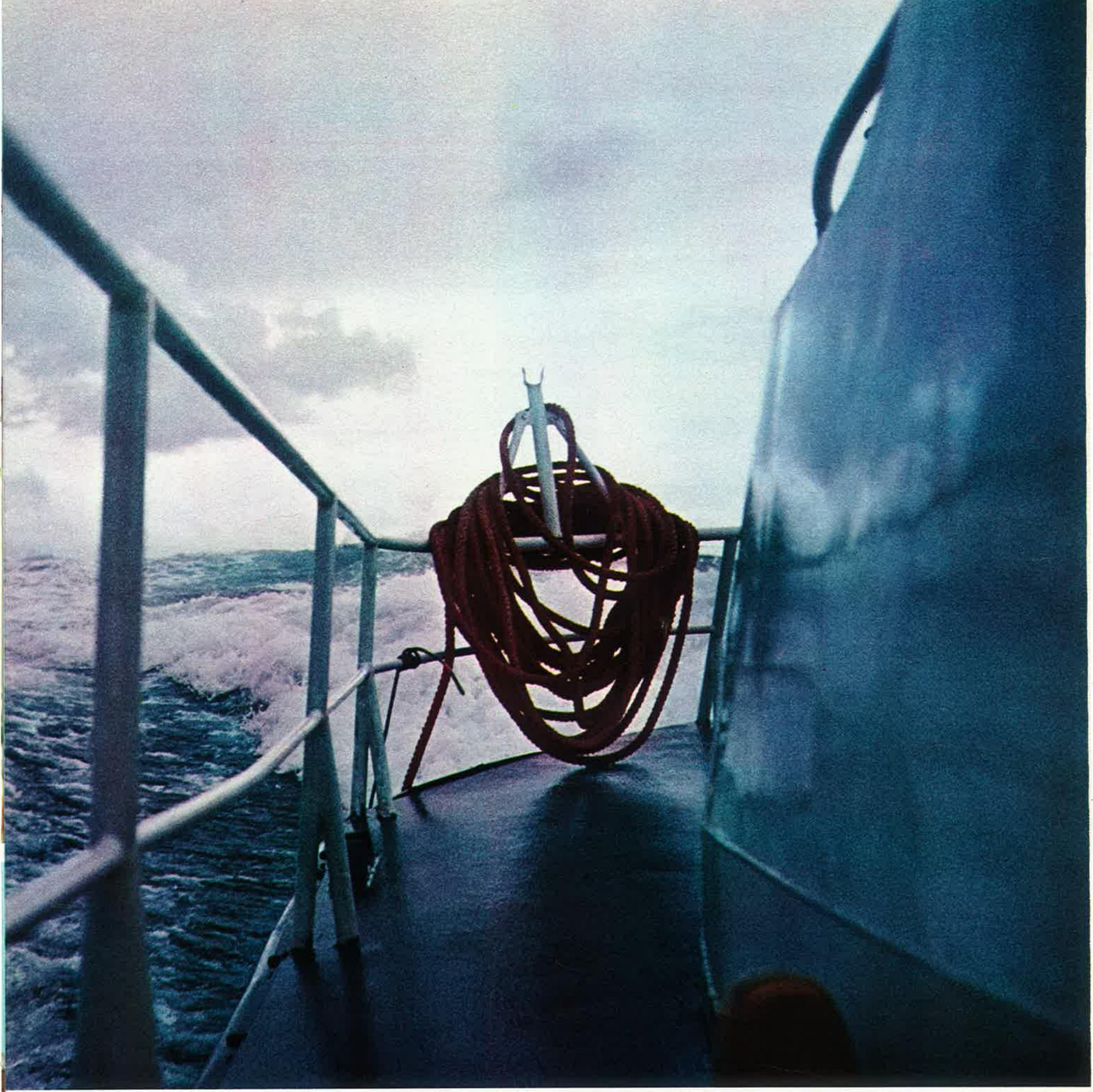
cede a la suelta de amarras.

Dando "avante" a muy poca, salimos. Todavía dentro del muelle parece —tal está el agua de tranquila— que navegamos sobre aceite. Ya salimos. Todos sabemos qué quiere decir el "parte". Viene "galerna del NO". La hora, seguramente entre las cuatro de la tarde y las cinco.

Cruzamos la "barra de la isla". Tenemos ya a dos vigías en sus

puestos: "¡Eh! Allí, hacia Ondarreta". (Unos mocetes salen por detrás de la isla de Santa Clara hacia mar abierta.)

José, sin prismáticos, también se había dado cuenta y ya los enfila con la proa. Al darles alcance se les habla con el equipo de megafonía indicándoles regresen y se les advierte del riesgo de galerna. (Obedecen. Dan vuelta hacia la playa.)



En el horizonte ya se divisan los nubarrones esperados que avanzan. Son muy oscuros. No traen cara de buenos amigos. Traen aguaceros.

Algunos yates y motoras de pequeño porte (son embarcaciones de por aquí) van aproximándose a puerto, y a resguardo de la isla hay ya varios veleros. Saben lo que llega y esperan acontecimientos. Es difícil sorprender a las

gentes del lugar. ¡No cabe duda de que llega la "galerna"!

Como más vale prevenir que lamentar, damos rumbo hacia Pasajes y Faro la Plata, pues bien pudiera haber alguna embarcación despistada que corriera peligro de ser sorprendida. Ahora hay mucho marinero inmigrante. Damos la espalda a la galerna antes de que salga. De esta forma tenemos tiempo de pasar por el Mompás,

playa de Gros y desembocadura del Urumea.

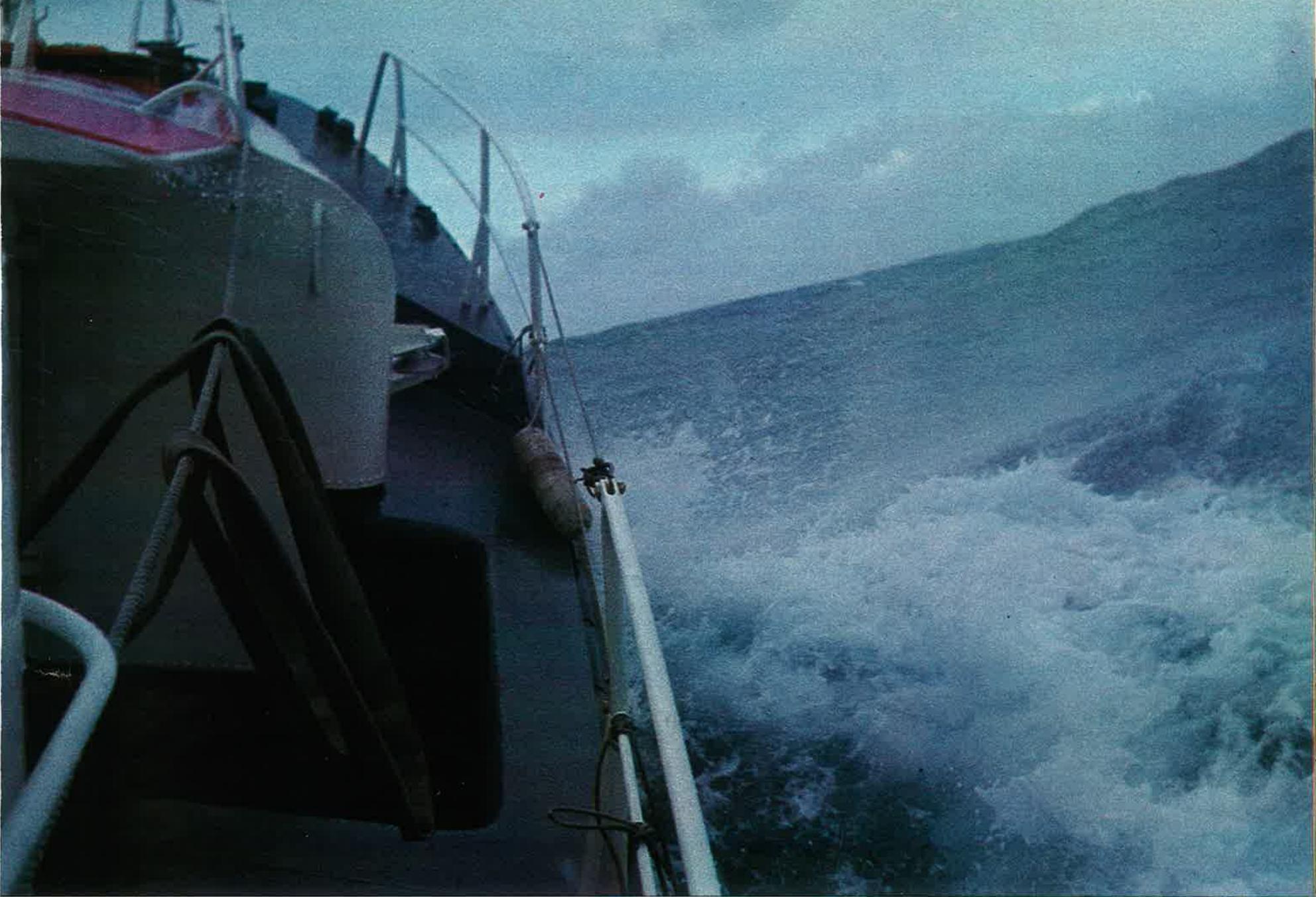
Al salir hacia el Paseo Nuevo, ya a mar abierta, sentimos el primer golpe de viento. La primera racha. Es fresca. Muy húmeda. Entre salada y todavía un poco pegajosa.

Se siente el acelerar de los motores. La galerna ya está aquí. Aparecen los primeros borreguitos. Las olas rizadas, todavía pe-

queñas y con espuma, parecen un gran rebaño que emprende la trashumancia. Vamos muy de prisa, cortando olas, saltando y lanzando rociadas al aire, que se descomponen en múltiples fragmentos de arco iris.

Es que entre lo oscuro del cielo todavía escapa algún rayo de sol. Nos acercamos a la isla. Allí siempre ocurre lo mismo. Los mante-

(Pasa a la pág. siguiente)



"GUIPUZCOA II"

(Viene de la pág. anterior)

les vuelan y las tortillas ruedan por el suelo. Se les ha aguado otro día a los "isleros", que no "isleños".

Llegamos. El espigón de atraque, aun siendo firme y de piedra, parece se va a hundir.

Cientos de personas, algunas hasta con sillas de niños de meses, se empujan unas a otras queriendo ser las primeras en embarcar.

Un guardia municipal del Servicio de Vigilancia de Playas intenta poner un poco de orden, sin éxito.

Arrecia la galerna. Nos ponemos chalecos sobre los trajes de agua. Empezamos un servicio de escolta a las motoras del servicio de la isla. Navegamos a ambos lados dentro del área de la barra. Las motoras van con la carga completa. Hay mar y nunca se sabe cómo responderá el pasaje ante una excesiva inclinación de

la embarcación por un golpe de mar. Generalmente, los pasajeros no son gentes de mar. Todas las motoras están ya en servicio. Se van haciendo claros en el espigón de la isla. Con menos gente, el riesgo disminuye.

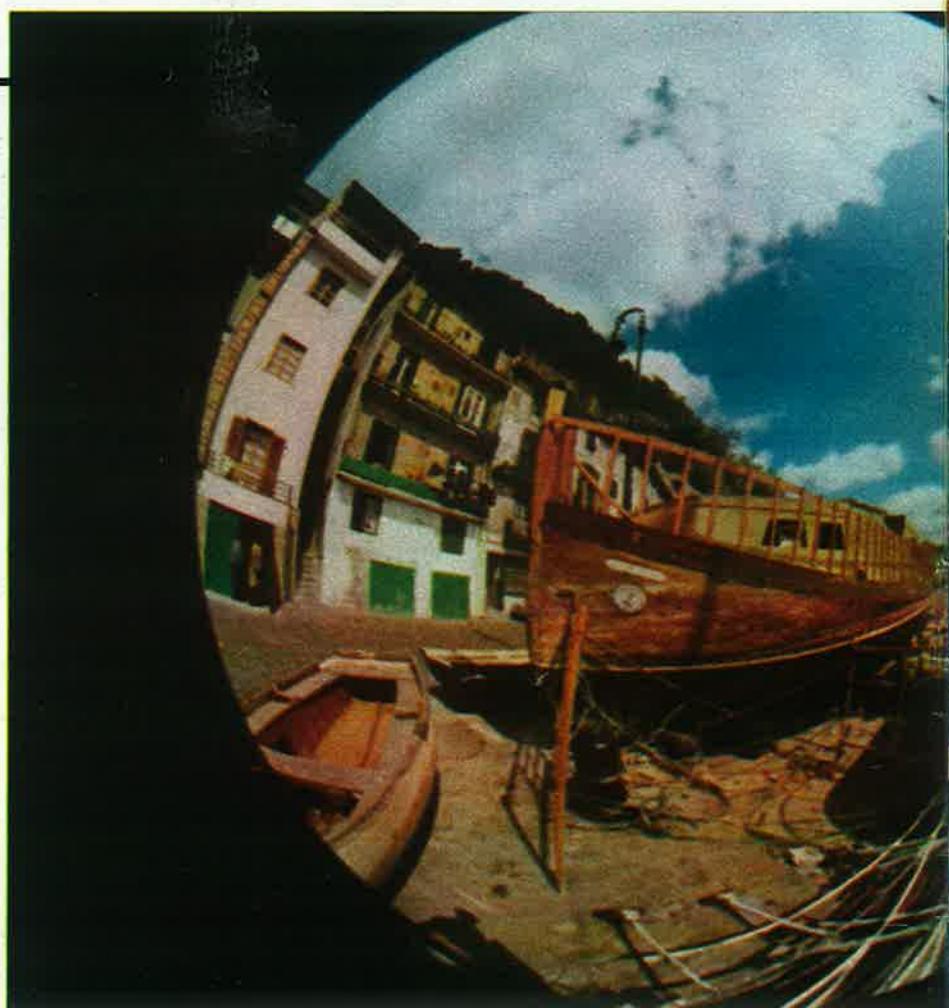
Hace un rato que ha empezado el aguacero. Empezó con grandes gotones dispersos que nos golpeaban el rostro. Olía a galerna. Era un olor espeso.

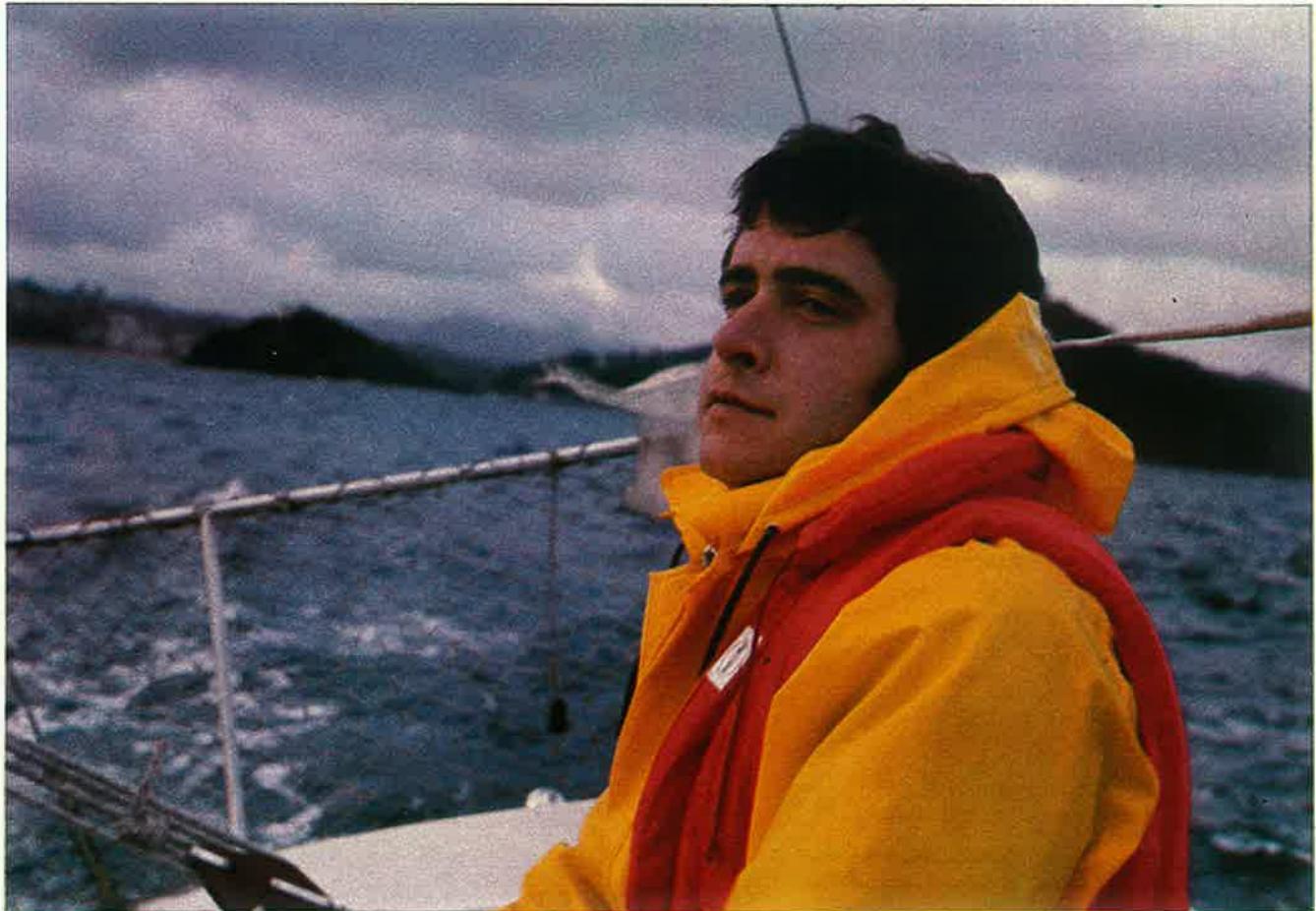
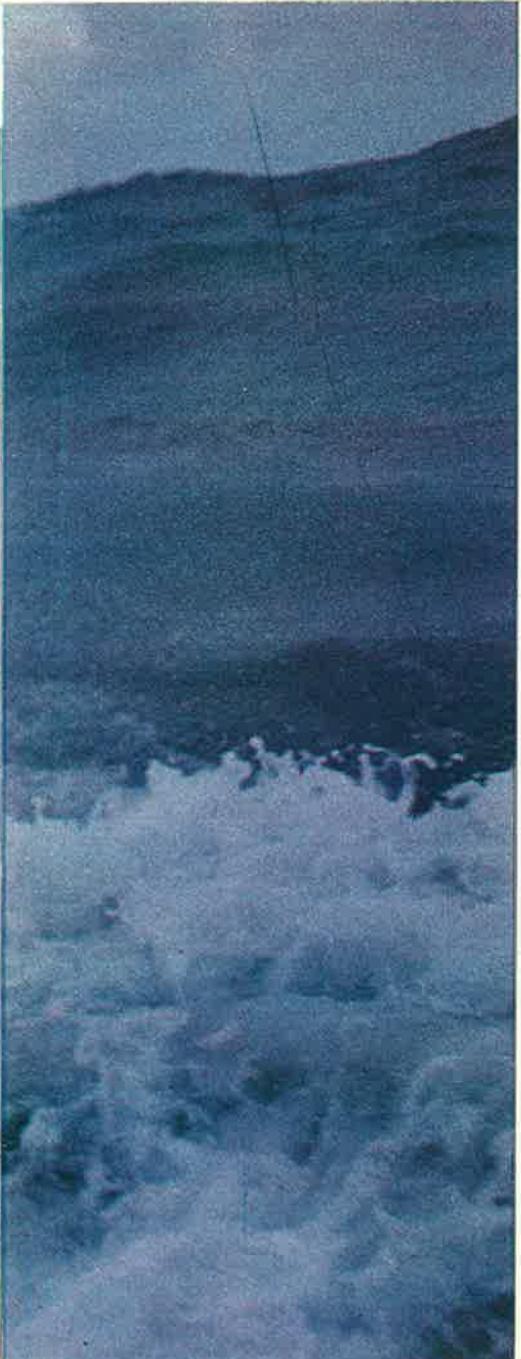
La radio está muda. Sigue encendida a la escucha. No hay novedad tampoco de la Costera.

Se nos acerca una embarcación neumática. Dicen que entre Gueñarria y San Sebastián vienen algunas embarcaciones de vela con dificultades. Regresan de la Regata-Crucero interclubs.

Nuevamente un poderoso rugir de motores y la "GUIPUZCOA II" corre veloz hacia mar abierta en

Transformación del "Guipúzcoa I" en barco de recreo.





Tripulando un "Coronado", de empapada. El chaleco, compañero inseparable.

apoyo de quien demanda su ayuda. Reta a las olas. Hace rugir al viento. Es de quilla redonda y produce un duro cabeceo. El mareo es seguro en él no acostumbrado, sobre todo cuando hay un poco de mar de fondo. Un barco de socorro, es un barco de hombres. Hay que saber mantenerse en cubierta; aguantar las rociadas, que llegan por doquier, y el equilibrio. Cuando las olas barren la cubierta o caen sobre el rompeolas de la cámara de proa, no se puede ni se debe andar por cubierta sin cinturón de seguridad. Una ola te puede hacer rodar contra el puente y arrastrarte a su paso.

Hace unos diez días, con mar gruesa, navegábamos hacia mar abierto. De pronto, al cruzar la barra, saltamos sobre una gran ola, y antes de poder caer en su seno, volvimos a embestir a otra que hizo encabritarse a nuestra proa como si se tratase de un brioso corcel. La proa despuntó en el vacío y cayó con furia.

Estábamos dos en la misma proa. La velocidad de caída y el impacto fueron brutales. Nos vimos sumergidos con la proa dentro del mar. Allí no había hombres y barco. Eramos una amalgama de hombres y hierro.

Una gran masa de agua chocó contra nosotros. ¡Aguantamos! Si

nos llegamos a soltar hubiéramos sido arrastrados. Por dos días tuve doloridas las articulaciones por el formidable esfuerzo. Llevaba puesto un buen traje de agua para navegación de altura, noruego. Fue igual. Acabé mojado hasta los huesos.

UNA VIDA SALVADA

Acaba de alcanzarnos una embarcación de la Comandancia de Marina que viene a nuestro encuentro.

—¡Hay un joven sobre una roca, justo debajo del Acuario!

—¡Vengan, que corre peligro! ¡Dice no saber nadar y con esta embarcación no podemos acercarnos a las rocas! (Es más urgente regresar.)

Nuevamente un fuerte bramido de motores. Gran ajetreo en cubierta. Salimos a gran velocidad, mientras se van preparando cabos y salvavidas. Dos se han puesto equipo de nadar. Ya no llueve. Llegamos en cosa de minutos. Sobre la barandilla del Paseo Nuevo se agolpan cientos de personas. Abajo un infeliz, temblando, a pocos palmos sobre el agua, se aferra con fuerza a la roca.

A poca distancia José invierte motores y frena casi en seco. Quedamos a unos cuatro o cinco metros.

Le lancé un aro salvavidas. No supo qué hacer y cayó al agua. Se volvió a lanzar un segundo aro: "¡Agárralo!", le chillaron. Esta vez hubo más suerte. Le indicamos se lo pasara por la cintura. No se quería tirar al agua. Le sangraban las pantorrillas por el roce de la roca. Tenía miedo. José, avante y atrás, seguía manteniendo la distancia. ¡Qué gran patrón! Le hablaron y por fin se tiró al agua. Cobramos el cabo y lo izamos en cosa de segundos. Había un gran silencio. El olor a mar se dejó sentir con más fuerza.

Por suerte, teníamos aquel día con nosotros a Ramón, un buen amigo y un buen cirujano plástico. Ya abajo en la cámara, se le abrigó con una manta y tomó un sorbo de coñac. Seguía temblando.

Habíamos salvado su cuerpo y ahora él trataba de salvar su hombro.

Tras una desinfección total, se procedió a una cura rápida, simple; nada importante tenía. Sólo rasguños de la roca, superficiales. El agua ablanda los tejidos y al menor roce se sangra con gran aparato.

Se rellenó un informe. Había sido arrastrado con su piraúcho por la galerna contra las rocas. El piraúcho se lo habían alquilado en

(Pasa a la pág. siguiente)

"GUIPUZCOA II"

(Viene de la pág. anterior)

la playa. No sabía nadar. ¡Toda una temeridad! Una vez tranquilizado, le dejamos en el espejón del muelle.

Salimos de prisa. Había que ir al NO. Nos pusimos a rumbo.

Al pasar la barra, seguro que nuestro aspecto y la furia del mar eran un bello espectáculo. ¿Por qué no sentir un poco de orgullo?

Ibamos tres a cada amura, entre proa y el puente, en formación, fuertemente sujetos, desafiando a los elementos.

Sentir a la Naturaleza en sus elementos es vivir más, es vivir más intensamente. Nos dijeron que había ocasiones en que la "GUIPUZCOA II" desaparecía de la vista entre el seno de las olas y nuevamente surgía con ímpetu, para volver a alcanzar la cresta de la siguiente ola.

En seguida localizamos el "Coronado Azul" del presidente del RCN. Supimos que tan grande fue el viento racheado, que hubo momentos en que, acostándose sobre estribor, llegó a tocar el agua con el palo. Ahora navegaba bien. A su vista venía el "Lagun-Izarra", barco de apoyo que llevaba a los jurados de la regata. Tras de sí tenía largado un cabo muy largo que remolcaba a un velero que venía con avería. Se cambiaron palabras por el megáfono. Navegaban a rumbo y seguros, aunque el velero soportaba mal el remolque. Daba bandazos. Nos indica-



Podían confundir la barra y pegar en un bajo...

ron que más atrás venía un pequeño velero. Marchamos a su encuentro. Un vigía saltó sobre una de las barandillas a fin de ganar más altura, mientras oteaba el horizonte. Al Norte se veía un gran petrolero a la capa, seguramente esperando la marea para entrar

en puerto de Pasajes. ¡Allí!, a un par de millas. Va muy pegado a la costa.

Le dimos alcance y dando un giro de 360° nos pusimos a su altura. Nos saludaron cerrando el puño y levantando a la vez el dedo pulgar. Eran dueños de la situación. Llevaban la mayor con un gran rizo. Casi a palo seco. El foque era pequeño e iba muy largado. No les faltaban los chalecos. En popa, junto a la caña del timón, llevaban también un aro salvavidas unido a un cabo fino, presto a ser largado. La puerta de la cámara la llevaban cerrada. Iban los dos tripulantes junto al timón. ¡No eran novatos! Les adelantamos indicándoles a la vez que, a corta distancia, les daríamos escolta. No hay que olvidar que iban muy pegados a la costa y podían cometer el error de confundir la barra de entrada y naufragar en un bajo. Llevaban pabellón francés y el nacional de cortesía.

Ya cercanos al Aquarium, tras hacerles una seña, nos alejamos, dando una rápida vuelta de reconocimiento por la bahía.

Eran ya las 7 ó 7,15 de la

tarde. El viento empezaba a ceder, a amainar. Todavía la mar era gruesa. Pronto llegaría el terreal y con él la mar también cedería.

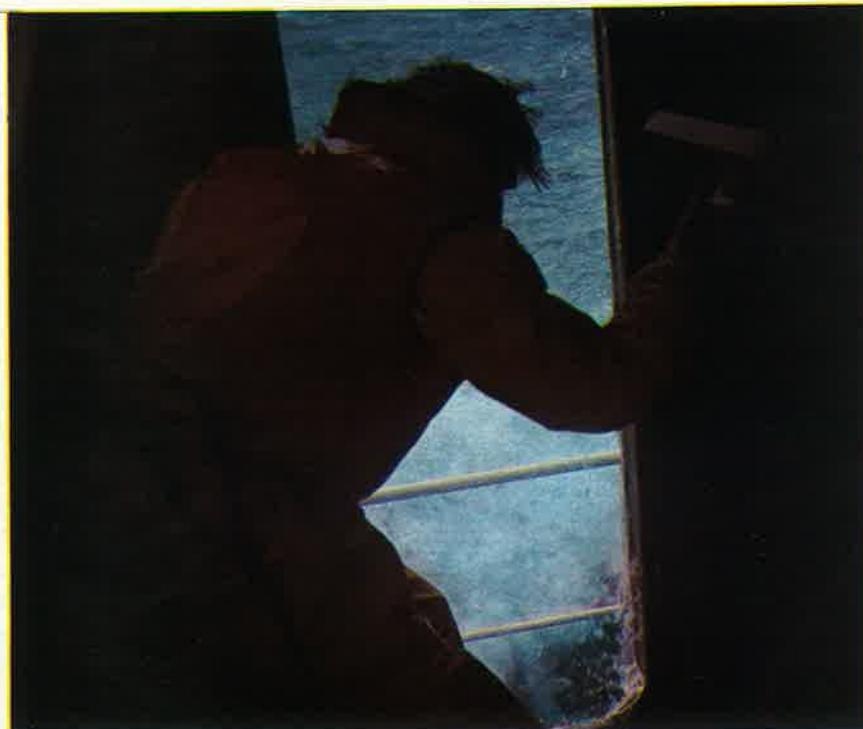
Fuimos ordenando pertrechos. También hubo que ordenar la cámara, pues los equipos de buceo se habían soltado y las botellas rodaban por el suelo.

La marea estaba ya muy alta. Se dominaba el puerto desde el puente. Atracamos con facilidad. Había muchos mirones observando a la "GUIPUZCOA II".

Ya en tierra, cuando nos alejábamos en grupo por el espejón, se nos acercó uno de los dos franceses del velero. Llevaba unas botellas de vino blanco. Nos quería obsequiar. No lo aceptamos. No podíamos convencerle de que no. No nos quedó más remedio que aceptarle una botella en nombre de todos. Sería para José.

Hay quien todavía no sabe que si en la tierra los hombres son todos ciudadanos del mundo, en la mar SON TODOS HERMANOS. Por eso, en la mar es más fácil arriesgar nuestras vidas por los demás, porque son nuestros hermanos.

Texto y fotos J. CARDARELLI



Un vigía saltó sobre una de las barandillas.

SALUD A BORDO

En el presente número de "Hoja del Mar" vamos a reanudar la sección "Salud a bordo". Ha representado para nosotros una gran satisfacción el que muchos lectores hayan pedido la continuación de esta serie. Así, pues, animados por este interés que habían despertado entre nuestros lectores los temas desarrollados sobre Medicina, Higiene y Seguridad a bordo, es por lo que de nuevo estaremos en lo sucesivo en las páginas de "Hoja del Mar". Con la finalidad de hacer que "Salud a bordo" sirva más y mejor a nuestros hombres del mar, para quienes se elabora y va dirigida, es por lo que pedimos a nuestros lectores que nos hagan todas aquellas sugerencias que consideren oportunas sobre los temas expuestos, así como por aquellos otros que creyeseen importantes para afrontarlos y proceder a su estudio y publicación. Esperamos, por lo tanto, sus cartas con los problemas y sugerencias que estén relacionados con los temas de la sección, es decir, todas aquellas situaciones que de una manera directa o indirecta puedan incidir sobre la salud a bordo de nuestros barcos.

LA SANGRE

Vamos a iniciar un ciclo dedicado a las hemorragias, en el que tras definirlas, describiremos los diferentes tipos de ellas, así como los primeros auxilios a administrar en cada uno de los casos. Pero para mejor entender todo esto de que vamos a hablar en meses sucesivos, creo que es imprescindible el que comencemos por dar unos ligeros conocimientos sobre la constitución y funcionamiento de todo el aparato cardiocirculatorio en sus diferentes partes (corazón, arterias, venas, capilares y sangre), así como en su conjunto, puesto que sobre ellos van a incidir las causas que nos darán lugar a las hemorragias.

Observando un gran transatlántico en pleno día y actividad nos llamará la atención el gran movimiento que reina por doquier entre cruzándose tripulantes y pasajeros, unos con otros, llevando, trayendo, cargando y descargando. Pues bien, este espectáculo es infinitamente menor que el que podríamos observar en el interior de nuestro organismo por sus autopistas, carreteras, caminos y sendas de todo tamaño, pero con la diferencia de que esta actividad es casi permanente en el hombre, puesto que la acción de los billones de células del cuerpo recibiendo alimentos y oxígeno y eliminando desperdicios no se para durante la noche, únicamente se lentiifica durante el sueño, ya que una interrupción del proceso significaría la muerte; sería como este transatlántico en el dique seco para el desague.

El medio de transporte del que se vale esa maravilla de la Naturaleza que es el cuerpo humano a través de su red viaria (el sistema cardiocirculatorio), es la sangre,

que, bombeada continuamente por el corazón, lleva hasta el último rincón del organismo la vida.

La sangre está constituida principalmente por cuatro componentes. Más de la mitad, aproximadamente el 55 por 100, corresponde al plasma, un líquido sobre el que se encuentran en suspensión unas células que forman el otro 45 por 100. Así, pues, podemos decir que la sangre consta de dos partes, una líquida, el plasma, y otra sobredando en ese líquido, que son de tres tipos: glóbulos rojos, glóbulos blancos y plaquetas. Estas células con el plasma son los cuatro componentes fundamentales de la sangre.

El plasma, solución de un color amarillento, que más o menos todos hemos podido observar después de hacernos una herida, en la postilla que se forma, está constitu-



tido casi en su totalidad (el 92 por 100) de agua y el resto (8 por ciento por unas sustancias indispensables para la vida, entre las que hay unas de tipo nutritivo, co-

mo glucosa, aminoácidos y grasas; sales minerales, como el sodio, potasio y calcio; proteínas especiales, como el fibrinógeno, que colaborará en la coagulación de la sangre para evitar hemorragias; anticuerpos, para luchar contra gérmenes dañinos, y hormonas, como la adrenalina, que pueden ser necesarias en un momento de emergencia. Creo que todo esto es más que suficiente para que nos demos cuenta de la importancia que el plasma desempeña en el mantenimiento de la vida al ir dotado de este numeroso y potente arsenal tan necesario para sostener el equilibrio químico, el contenido de agua y la temperatura del cuerpo.

Y vamos con las células, mucho más conocidas que el plasma, pero no tanto como sería de desechar.

Los glóbulos rojos, también llamados hematies, exceden en número en una proporción de 700 a 1 sobre los glóbulos blancos. Tiene una vida muy intensa y corta, pues a los 3 ó 4 meses se desintegran siendo a su vez sustituidos por



PLAQUETAS



GLÓBULOS ROJOS

(Viene de la pág. anterior)

otros. En condiciones normales tenemos unos 5 millones por milímetro cúbico. Tienen la importante misión de recoger y transportar el oxígeno al resto del organismo y hacer lo propio con el anhídrido carbónico. Esta propiedad se la deben a una sustancia que los impregna, la hemoglobina, compuesto de hierro y proteína, que es precisamente el que le da a la sangre ese color rojo tan característico. La hemoglobina es una sustancia ávida de oxígeno que lo toma del aire respirado a su paso por los capilares del pulmón, para llevárselo después hasta su destino. Cuando por alguna razón el contenido de la hemoglobina de la sangre es inferior al nivel mínimo que necesita el cuerpo para realizar esta función que acabamos de describir, el resultado sería lo que se conoce con el nombre de anemia, palabra que quiere decir "sin sangre". Como podéis ver, muy significativo.

Otra de las células componentes de la sangre son los leucocitos, más conocidos vulgarmente con el nom-

bre de glóbulos blancos. Son incoloros y de mayor tamaño que los

glóbulos rojos. Tienen una curiosa propiedad, que es el poderse mover y emitir prolongaciones que les permita variar de forma y, por lo tanto, escaparse del riego sanguíneo y volver a la circulación cuando lo desean. Esta propiedad es importantísima, puesto que les va a permitir el que se conviertan en las "lanchas ultrarrápidas de vigilancia" de las aguas jurisdiccionales del organismo, y así en cuanto hay una alarma se dirigen y concentran en grandes cantidades en el lugar de la invasión, tragándose y destruyendo a aquellos gérmenes invasores. Pero es que hay más. Cuando los glóbulos blancos se movilizan para actuar, el organismo inmediatamente produce más, lo que nos va a ser de utilidad para saber, mediante el análisis correspondiente, que en el cuerpo se está desarrollando una batalla, aunque no tengamos todavía ningún síntoma. ¡Qué prodigo de la Naturaleza! Así, pues, concretando, debemos saber que los glóbulos blancos tienen como misión fundamental la defensa del organismo contra gérmenes y cuerpos extraños y también la eliminación de las células muertas, es decir, misiones de vigilancia y limpieza.

Y vamos a terminar con el cuarto y último componente de la sangre, las plaquetas, el más extraño de todos y así llamado por su pa-

reido con unos pequeños platos. Estas células, que se descubrieron hace poco más de un siglo, desconcertaron siempre a los investigadores y se pudo llegar a comprobar que aquellas personas cuyo contenido de plaquetas era muy bajo eran personas con una tendencia especial a sangrar. He contado todo esto para haceros llegar a la conclusión de la gran importancia que estas células tienen en el proceso de la coagulación de la sangre. Estas células, cuando entran en contacto con la superficie rugosa de una vena, arteria o capilar roto, estallan y vierten unos productos químicos en la sangre, haciendo que una de las proteínas del plasma, el fibrinógeno del que hablábamos antes, se convierta en una red de cristales que colaborará en la coagulación de la sangre y taponamiento definitivo del orificio por el que se estaba escapando la vida.

Finalmente, antes de concluir quiero decir que en el organismo hay aproximadamente unos cinco litros de sangre en circulación permanente y un poco más en reserva para que el cuerpo humano pueda recurrir a ella ante una situación comprometida, como podría ser una fuerte hemorragia, que si sabemos cohibir, colaborando con el organismo, salvaremos la vida del tripulante accidentado. ■ Dr. J. A. B. M.



CRONICAS NACIONALES

De nuestro corresponsal
en el extranjero
y servicios especiales

REGRESAN DE ESTADOS UNIDOS LOS PESQUEROS ESPAÑOLES

VIGO.—Los barcos españoles, 18 con base en Vigo y 3 en La Coruña, que operaban en las aguas jurisdiccionales de los Estados Unidos en la captura de poto y calamar, han tenido que adelantar en dos días el final de su presente campaña, a causa de las medidas de las redes, y no podrán volver a aquellos caladeros hasta el 15 de junio.

En el acuerdo suscrito entre ambos países estaba previsto que en 1977 se permitiese a los barcos españoles utilizar en aquellas aguas mallas de 60 milímetros, pero en los últimos días las autoridades norteamericanas exigieron el empleo de mallas de 40. Esta medida está destinada, al parecer, a proteger la especie.

Las naves serán enviadas ahora a los caladeros del banco sahariano, áreas 3 y 4 del Canadá y a la zona sudafricana, donde España tiene un cupo de 157.000 toneladas de mercancía. ■

VIGO

LAS TRIPULACIONES DEL "MONTE TOLEDO" Y "MONTE GRANADA" NO CAMBIARAN DE PABELLON

VIGO.—Los más de doscientos cincuenta tripulantes de los buques de la naviera Aznar "Monte Granada" y "Monte Toledo", vendidos a una compañía, decidieron continuar en dicha compañía en situación de excedencia y prefieren ir al desempleo a cambiar de pabellón.

Este acuerdo ha sido adoptado en una reunión celebrada por las tripulaciones de los barcos mencionados, con ocasión de la escala en el puerto vigués del "Monte Granada".

En la asamblea decidieron rechazar energicamente el cambio de pabellón y acordaron, asimismo, comunicar inmediatamente a la comisión Aznar que, acogiéndose a la legislación, optan por continuar en dicha compañía en situación de excedencia, si no existe otro puesto de trabajo.

Solicitan, asimismo, que en caso de existir plazas en otros barcos de la compañía, sean cubiertas por los miembros de las tripulaciones de mayor edad, dado que la situación de desempleo a que se puede llegar sería trágica para ellos. ■

PANJON

CURSILLO DE MONITORES DE COLONIAS INFANTILES DE VERANO

MADRID (Redacción).—El Instituto Social de la Marina ha celebrado en Panjón (Pontevedra), del 2 al 6 de abril, ambos inclusive, un cursillo para capacitar a 61 monitores que asistirán a las Colonias Infantiles de Verano que durante los meses de julio y agosto organizará el Instituto en sus colegios, y en otras instalaciones —contratadas al efecto— de la costa española.

MAS DE UN MILLAR DE NIÑOS

La pretensión es que, el próximo verano, más de un millar de niños puedan asistir a las nueve Colonias que se prevén, para que puedan continuar su proceso de formación y aprendizaje, al tiempo que pasan una temporada de diversión y descanso. ■

REPATRIADOS CUATRO MARINEROS GALLEGO

El día 7 de abril llegaron a Barajas cuatro marineros accidentados, todos ellos gallegos. El Instituto Social de la Mar-

na los repatrió desde Irlanda y atendió hasta facilitarles la llegada a sus domicilios respectivos.

Los tripulantes accidentados son: don Manuel Marcos Terol, que traía eridas en la frente y rotura del brazo izquierdo; don Evaristo Fernández Piñeiro, un pie roto; don José Vento Domínguez, con lesión pulmonar, y don José Antonio Piñeiro Amoedo. ■

RIO MIÑO

IMPORTANTE DESCENSO DE CAPTURAS DE ANGULAS

VIGO.—Más de un millar de pescadores de angulas, que ejercen su actividad en el tramo internacional del río Miño, han perdido 75 millones de pesetas al quedar reducidas a una sexta parte las capturas de la temporada anterior.

El fuerte régimen de lluvias de los últimos meses ha causado sensibles perjuicios a pescadores y mariscadores. Estos declaraban recientemente unas pérdidas superiores a cuatrocientos millones de pesetas —solamente en una localidad de la ría de Arosa fueron 250 millones—, al rebajar las lluvias la salinidad de las aguas, lo que provocó gran mortandad en algunas de las especies más cotizadas.

Esta temporada, próxima a terminar, las capturas de angulas no han superado los 20.000 kilos, según algunos expertos, aunque el dato es difícilmente comprobable. Las riadas han impedido que millones de ejemplares de esta especie remontaran el río como otros años. La temporada pasada las capturas se elevaron a 125.000 kilos.

La angula del Miño se cotiza a 650 pesetas, por término medio, a los pescadores, y comercializada por viveros, casi todos ellos controlados por vascos, lo que, sin duda, influye en que gran parte de las angulas expedidas desde aquí se presenten como de Aguinaga. ■

LA CORUÑA

DIMITE EL PATRON MAYOR DE LA COFRADIA DE PESCADORES

El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de La Coruña, don Ramón Martínez, manifestó su firme decisión de presentar la dimisión de su cargo. Propósito que ya anunció en la última reunión que celebró el Cabildo y fue ratificada ante una comisión de mariscadoras, pertenecientes al grupo de las 165 que percibieron dos cantidades graciadas —de 25.000 pesetas cada una— a cuenta de la indemnización que pudiera corresponderles en su día por la catástrofe del "Urquiola". ■

RIA DEL PASAJE

FURTIVOS DEL MARISCO

LA CORUÑA.—El presidente de la Agrupación de Mariscadores de la Ría del Pasaje dirigió un escrito al capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, en el que solicita la adopción de medidas para evitar el marisqueo furtivo en dicha ría.

En el escrito se señala que el pasado 26 de marzo acordó la Agrupación de Mariscadores cercar la ría al marisqueo; sin embargo, en justificación alguna y sin acatar la citada decisión, un grupo de mariscadores sigue faenando en ella.

El escrito concluye señalando que el furtivismo en el marisqueo es un delito que compete vigilar a las autoridades de Marina. ■

CARBALLO

MARISQUEO SIMBOLICO EN BALDAIO

CARBALLO (La Coruña).—Unos cuatrocientos vecinos de la parroquia de Lema llevaron a cabo un marisqueo simbólico en la marisma de Baldaio, para protestar por la situación en

la que se encuentra dicha zona, donde está prohibido el marisqueo.

Los vecinos de Lema, con su actitud pretenden expresar su protesta por la prohibición de mariscar en la marisma de Baldaio, a causa de la existencia de una concesión otorgada a una empresa privada.

Las cuatrocientas personas que acudieron a la marisma estuvieron mariscando durante una hora y media, hasta que hizo acto de presencia la Guardia Civil, que invitó a los concentrados a dispersarse. ■

MALPICA

AHOGADO CUANDO PESCABA PERCEBES

MALPICA DE BERGANTIÑOS (La Coruña).—Un marinero pereció ahogado al sufrir un accidente, cuando pescaba percebes en el acantilado de San Miro.

El marinero ahogado es José Antonio Añón Caamaño, de diecisiete años, domiciliado en Buño. El cadáver del joven marinero fue rescatado del fondo del mar por un hombre. ■

CAMARIÑAS



Las alumnas del curso trabajan en la especialidad de "palillo", con tradición secular en Camariñas.

CURSO DE PROMOCION DE LA MUJER

LA CORUÑA.—El pasado día 31 de marzo se clausuró en Camariñas (La Coruña) un Curso de Promoción Social de la Mujer, organizado por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina en La Coruña.

El curso constó de las especialidades de corte y confección, cocina, cultura general y palillo. Esta última especialidad, con tradición de siglos en Camariñas, que dio fama a la zona por sus preciosas puntillas, fue la que atrajo más la atención de las 20 alumnas que realizaron el curso.

El aprendizaje de esta labor artesanal se estaba perdiendo entre la juventud camariñana y por este motivo el Instituto Social de la Marina decidió emprender la revitalización de esta manifestación cultural, tan propia de los pueblos de la zona, que además podrá suponer en el futuro un complemento de ingresos para las economías familiares.

Ya han surgido peticiones en los puertos de Camariñas y Camelie en solicitud de más cursos en un futuro próximo.

CEDEIRA

PESQUERO ESPAÑOL ES ABORDADO POR "BOUS" FRANCESSES

CEDEIRA (La Coruña).—Dos pesqueros franceses —"bous" o "arrastreros"— abordaron el pasado 28 de abril al pesquero español "Nueva Castellana", con base en Cariño.

El abordaje se produjo a la altura de Estaca de Vares, y el pesquero español resultó con daños en las amuras de babor, estribor y en el puente.

"Nos amenazaron con un arma de fuego larga. No sabemos si era un rifle o una escopeta y nos dispararon con ella, si bien podían ser cartuchos de fogeo, porque las balas o

perdigones no llegaron a nuestro barco", manifestó un tripulante del pesquero "Nueva Castellana".

"Teníamos lanzados los aparejos no sólo nosotros, sino también otros pesqueros cuando aparecieron los 'bous' franceses 'Flandre' y 'Gascogne III'; querían que abandonáramos la zona para pescar ellos y nosotros nos negamos en uso de nuestro derecho, puesto que ya habíamos lanzado nuestras artes de pesca y ellos deberían esperar a que las retirásemos. Entonces nos embistió el 'Gascogne III'".

El "Nueva Castellana" llegó al puerto de Cariño, donde tiene su base, con importantes desperfectos en la amura de babor y en el puente.

El patrón del pesquero manifestó que el susto que habían recibido fue muy grande. "En un principio creímos que nos ibamos a pique. Los otros dos barcos nos llamaron por teléfono por si necesitábamos ayuda. Luego, los que pudieron, levantaron los aparejos y regresaron a tierra.

"El momento del abordaje fue muy tenso —continuó el patrón—, los marineros se echaron las manos a la cabeza al ver que el 'bou', de hierro, se echaba sobre nosotros. Todos creímos que nos iban a partir el barco.

"Tras el abordaje —continuó— los 'bous' comenzaron a largar su red y arrastraron todo".

Se calcula que las pérdidas ocasionadas, sólo en los aparejos de pesca, superan los tres millones de pesetas. No se puede calcular el valor del pescado que podrían tener estas artes.

Cuando ocurrió el incidente, los marineros llamaron a tierra y se pasó aviso a las autoridades de Marina, que ordenaron a la fragata "Legazpi" se dirigiera hacia aquella zona. "Cuando llegó el 'Legazpi' —añadió el patrón—, los 'bous' se alejaron". ■

EL FERROL

BOTADO EL PETROLERO "MUNGUÍA", DE 300.000 T. R. B.

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El petrolero "Munguía", de 300.000 toneladas de peso muerto, ha sido botado en los astilleros de Astano, donde fue construido para la naviera Vizcaína.

En la ceremonia de botadura actuó como madrina María de las Mercedes Sanz de Sánchez Asiaín, esposa del presidente del Consejo de Administración del Banco de Bilbao.

A la botadura asistieron los capitanes generales de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante Pedro Español Iglesias, y de la VIII Región Militar, teniente general Angel Suanzes de Viñas; alcaldes de Munguía y El Ferrol, presidente de la naviera Vizcaína y otras personalidades.

El "Munguía" tiene una eslora total de 341,60 metros; eslora entre perpendiculares, 325,30 metros; puntal de trazo, 28,70 metros; manga de trazo, 53,60 metros; peso muerto, 300.000 toneladas; calado, 22,16 metros; capacidad de tanques en plena carga, 363.809 metros cúbicos; capacidad de tanques en lastre, 333.819 metros cúbicos; capacidad de tanques de fuel-oil, 16.427 metros cúbicos; capacidad de diesel-oil, 921 metros cúbicos, y su potencia máxima a plena carga es de 36.000 HP.

En el parador nacional de turismo, el Consejo de Administración de Astano ofreció un almuerzo a la madrina del "Munguía". Durante el acto, el presidente del Consejo de Administración de Astano manifestó que dichos astilleros llevan construidos 31 petroleros, con un total de 5.000.000 de toneladas. ■

BUQUE DANÉS REMOLCADO POR AVERIA

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El buque danés "Luise Bravo" llegó al puerto de El Ferrol, traído por el remolcador "Punta Torre", de base en este puerto.

El "Louise Bravo" sufrió una avería en el timón a la altura de Finisterre, cuando realizaba la travesía Amberes-Nigeria, con 2.400 toneladas de carga general.

El "Louise Bravo", de 1.399 toneladas de registro, quedó acodado al muelle comercial, para su posterior reparación en los astilleros ferrolanos. ■

LA POPA DEL "URQUIOLA" SE APROVECHARA PARA UN BULKARRIER

EL FERROL DEL CAUDILLO.—La popa del petrolero "Urquiola", que sufrió el pasado año un incendio a la entrada de la ría coruñesa, se aprovechará en la construcción de un bulkcarrier de 96.000 toneladas de peso muerto que construirá la empresa Bazán en sus astilleros de El Ferrol.

El "Urquiola", después del incendio, fue trasladado a la ría

de Ares y luego a la del Ferrol, quedando atracado a los muelles de Bazán, factoría a la que le fue adjudicado el buque en propiedad.

La popa del "Urquiola" se halla en condiciones para su ensamblamiento con el casco que se construirá. También se aprovechará la sal de máquinas del petrolero, que se encuentra en perfectas condiciones. ■

EL "CRISTINA" SERÁ DESGUAZADO

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El bulkcarrier griego "Christina", que sufrió un incendio frente al cabo Prior, salió del puerto ferrolano, remolcado por el buque "Iginio López", el pasado 16 de abril.

El "Christina" fue adquirido por una compañía bilbaína y será desguazado en Bilbao.

En el incendio de este buque habían perecido dos personas. ■

CILLERO

MARINERO DESAPARECIDO

CILLERO.—El pasado día 3 de marzo desapareció en este puerto el marinero don Eduardo Balseiro Barro.

Según la declaración de algunos testigos, parece ser que el desaparecido fue visto en el muelle y que a continuación se dirigió a la embarcación "Serra do Xistral", en la que trabajaba.

Se supone que al tratar de embarcar perdió el equilibrio y se precipitó al mar. ■

GIJÓN

MUERTO AL GOLPEARLE UN CABLE

GIJÓN.—Un marinero resultó muerto en alta mar a causa de un accidente registrado en un pesquero mientras realizaban su faena.

El accidente ocurrió en el barco gijonés "Llorca Primero", cuando faenaba a quince millas de la costa y acababa de recoger el aparejo. Uno de los cables de tensión se rompió y fue a golpear durísimamente en el mentón al marinero Angel Lorian, que resultó muerto en el acto.

El hecho sucedió hacia las cuatro de la tarde e inmediatamente el buque emprendió rumbo hacia el puerto de Gijón.

El marinero fallecido contaba cuarenta y cinco años; era soltero y tenía su domicilio en el barrio de pescadores de esta ciudad. ■

ACENTUADO DESCENSO DE COTIZACION EN LONJA DEL BESUGO

LA FLOTA ASTURIANA PARO DOS DIAS

GIJÓN (Corresponsal).—El martes 26 de abril se reunieron en Oviedo representantes de varias Cofradías de esta provincia para tratar de obtener mejor precio en lonja para el besugo fresco, cuya cotización ha descendido notablemente, llegando a 64 pesetas en algunas lonjas, y eso que las capturas no son abundantes, de ahí la preocupación latente.

En esa jornada han mantenido contactos importantes. Primero, con la Comisaría de Abastecimientos y Transportes, en gestión para que por ésta se adquieran partidas de esta especie al tope de 85 pesetas/kilo, y después de dar opción de compra, en lonja, a fresqueros y exportadores hasta ese mismo punto para almacenar en cámaras frigoríficas y sostener un mercado equilibrado, que permita también al pescador obtener la justa compensación a sus riesgos, esfuerzos y gastos inevitables, con o sin capturas. Pero la fórmula no cuajó, al menos en principio, porque por lo visto el pasado año la CAT aplicó el invento para ofrecer los besugos a precio razonable a las mesas navideñas, pero cuando las amas de casa juzgaron llegado el momento de hacerse con el género, apareció en el mercado besugo "vivo y coleando", con lo que la depreciación del congelado o refrigerado, pese a su oferta casi de saldo, comparativamente, originó una fuerte subida color rosa a los números contables, por lo que, a gato escaldado... En vista de la infructuosidad del primer embite, solicitaron y obtuvieron audiencia del gobernador civil, a quien le plantea-

ron el problema y la solución que les sigue pareciendo razonable y justa, con la firmeza de un amarre colectivo de barcos. La primera autoridad civil ha recomendado la espera de unos días a cualquier decisión de "descanso forzoso" que le permita así plantear, a su vez, la cuestión y el remedio en el Ministerio de Comercio y de éste una resolución satisfactoria. Los mismos representantes de pescadores y armadores han instado la intervención y buenos oficios de la Federación Nacional de Cofradías, de reciente creación, para apoyo de esta gestión.

IRREGULARIDADES COMERCIALES

Parece que sólo preocupa el besugo en el acentuado descenso de cotización en lonja, pero no es así. El besugo, así protegido, puede ser el líder y coordinador para una regulación más estable de las restantes especies que también experimentan irregularidades comerciales, sobre manera merluza y pescadilla, que siendo ofrecidas en fresco puedan ser adquiridas, por esta indudable ventaja, sobre el congelado, que no pasar a ser de esta misma clase, con lo cual la crisis se aguzaría. Los barcos se han hecho a la mar, excepto las embarcaciones pequeñas, en tierra por mal tiempo. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.

BILBAO

PROTESTA POR LA INSEGURIDAD DE ALGUNOS PUERTOS AFRICANOS

BILBAO.—El Sindicato Libre de la Marina Mercante ha enviado telegramas a los Ministerios de Asuntos Exteriores, Comercio y subsecretario de la Marina Mercante para protestar por los casos de inseguridad en buques españoles registrados en algunos puertos africanos.

En una nota hecha pública por el mencionado Sindicato, se da cuenta del asalto por una banda armada de ladrones, el pasado día 23, al buque español "Sierra Andía", perteneciente a la empresa Naviera del Norte, cuando se encontraba fondeado en la rada exterior del puerto africano de Lagos (Nigeria).

En el asalto resultaron heridos de bala el primero y segundo oficiales de máquinas.

El SLMM condena este y otros muchos casos de situaciones de excepción sufridas por buques y tripulaciones en el puerto nigeriano de Lagos y otros puertos similares, en los que las tripulaciones no tienen aseguradas su integridad física. ■

EL SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE Y EL DIRECTOR GENERAL DE PESCA VISITAN BILBAO

BILBAO (Corresponsal).—El pasado día 26 de abril efectuaron una visita a esta ciudad los nuevos subsecretario de la Marina Mercante y director general de Pesca Marítima, quienes tuvieron contactos con personalidades del sector y autoridades provinciales.

HOMENAJE A VICTOR MORO

El día 27, en la localidad de Bermeo, se ofreció un homenaje al ex director general de Pesca, don Víctor Moro, quien visitó en dicho puerto la Casa del Mar y centro de formación profesional. Al homenaje asistieron las personalidades del sector pesquero, imponiéndosele la medalla de la Cofradía de Pescadores de Bermeo. ■

CARGUEROS EN LINEA TRANSOCEANICA

En la sede de la empresa nacional Bazán se firmó un contrato de construcción de dos buques de carga de línea transoceánica polivalente, para la compañía marítima Nervión, de Bilbao.

BUEN COMIENZO DE LA COSTERA DE LA ANCHOA

BILBAO.—Unos 600.000 kilos de anchoa capturaron el día 20 de abril las flotas de bajura de Bermeo, Ondárroa y Lequeitio, en uno de los mejores días de pesca desde que se inició la costera.

Los barcos de Bermeo entraron en el puerto con cerca de 300 toneladas de pescado; los de Ondárroa, con unos 180.000 kilos, y los de Lequeitio, con 120.000.

La mayor parte de este pescado se consiguió entre las 28 y las 60 millas, en las calas normales, a un promedio de cuatro horas de navegación.

El producto de la venta ha dado en lonja unos cuarenta millones de pesetas, y el precio de venta ha oscilado entre las 70 y 75 pesetas el kilo. ■



El "Sota Sir Ramón", para la Sota Cantábrica, de Bilbao, es el mayor de los buques construidos en Guipúzcoa.

EL MAYOR BARCO CONSTRUIDO HASTA AHORA EN GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN (De nuestro corresponsal, JAVIER DE ARAMBURU).—Ya desaparecieron los carpinteros de ribera o, quizás mejor, aún queda alguno en Fuenterrabía. Pero ya la construcción de los barcos que forman nuestra flota no está en manos de aquellos magníficos y excepcionales artesanos.

Ahora son otros astilleros, con una concepción empresarial más compleja, con unos medios industriales más perfectos, quienes fabrican los barcos.

Pero los grandes astilleros no están en Guipúzcoa. Por eso es noticia el hecho de que un barco grande haya sido construido en nuestra provincia. Lo de grande es relativo. Pero diremos que acaba de botarse el barco mayor que se ha construido en Guipúzcoa hasta ahora.

Se trata del "Sota Sir Ramón", con destino a la naviera Sota Cantábrica, S. A., de Bilbao.

Sus características son: eslora, 80,22; puntal, 6,30; manga, 13,20; toneladas, 2.600; fuerza, 2.000 HP.; velocidad de prueba, 12,80 nudos.

Dicho buque ha sido construido por la empresa Balenciaga, S. A., de Zumaya, y el montaje se está efectuando en la citada localidad guipúzcoana. Según se nos informa, estará destinado al transporte de containers y otro barco gemelo será lanzado al agua en el mes de mayo. ■

ESPIGÓN "PRÍNCIPE DE ASTURIAS"

BILBAO.—Al espión número dos del puerto de Santurce se le ha dado el nombre de "Príncipe de Asturias", con ocasión del centenario de la creación de la Junta del Puerto y Ría de Bilbao.

Para el próximo mes de octubre se han programado una serie de actos, a los que ha sido especialmente invitado el príncipe Felipe.

En la audiencia que el Rey concedió a la Junta del Puerto se dio cuenta a don Juan Carlos de la decisión tomada respecto al nombre que llevará el espión. El Rey aseguró que el príncipe de Asturias acudirá a Bilbao por el citado motivo. ■

ALTOS CARGOS DE PETRONOR DESCARGARON EL PETROLEO

BILBAO.—Altos cargos de la empresa Petronor realizaron las tareas de descarga del crudo que ha traído un petrolero de 324.000 toneladas, debido a que el personal encargado de estos menesteres se halla en huelga desde finales de marzo.

Dirigentes de la citada empresa, así como técnicos y administrativos, iniciaron una labor poco habitual para ellos: conectar las mangas de descarga al petrolero "Arteaga" y manipular las válvulas, para conducir el crudo que transportaba el barco hasta su destino final: la refinería de Somorostro.

Los huelguistas son cuatrocientos y han declarado que eluden toda responsabilidad en las operaciones de descarga del "Arteaga". ■

PESQUERO ESPAÑOL APRESADO POR FRANCIA

BAYONA.—El pesquero español "Viento II", que pescaba con redes barrederas consideradas demasiado cerradas y a menos de 200 millas de la costa francesa, fue conducido a este puerto por un guardacostas.

El "Viento II" es de matrícula de Santander y continuará en el puerto de Bayona hasta la comparecencia del capitán ante el Tribunal.

El pesquero español es el primer barco inspeccionado y conducido hasta las autoridades francesas desde el acuerdo internacional que extiende las aguas territoriales a 200 millas de las costas. ■

EL "FAMAO" NAUFRAGA EN AGUAS FRANCESAS

BAYONA.—El pesquero español "Famao", con matrícula de San Sebastián, naufragó en la costa atlántica francesa, frente a Lacanau. No hubo víctimas, según declaró un portavoz de la Gendarmería francesa.

La tripulación del barco pesquero español pudo evacuar el navío y fue atendida por las autoridades de Lacanau. ■

BARCELONA

VIAJE INAUGURAL DEL PRIMER BUQUE DE GASES LICUADOS

BARCELONA.—El primer buque-transporte de gases licuados construido en España realizó su viaje inaugural a Barcelona, en cuyo puerto fue matriculado.

Se trata del "Sant Jordi", construido en los astilleros de Bilbao, y que tiene un registro bruto de 5.453 toneladas y 102 metros de eslora. La capacidad de los tanques es de 5.000 metros cúbicos, y ha sido especialmente diseñado para el transporte de etileno a temperatura de 104 grados bajo cero.

Con motivo de este viaje inaugural, se hizo entrega al capitán del "Sant Jordi", Rafael Llames, de la placa del puerto de Barcelona. En el curso de la recepción que tuvo efecto con dicho motivo, se puso de relieve que con la entrada en servicio del "Sant Jordi" puede reducirse aproximadamente a la mitad el pago de divisas al exterior por fletes en este tipo de transporte, y que en el año 1976 fue del orden de los 550 millones de pesetas. ■

SANTA POLA

ARGELIA LIBERA AL "HERMANOS VARELA"

Llegó a Santa Pola el pesquero "Hermanos Varela", perteneciente a este puerto, después de haber permanecido unas semanas apresado por las lanchas patrulleras de Argelia, donde la tripulación española gozó de libertad total.

La acusación se basa en que, según los árabes, el arrastrero fondeaba en sus aguas jurisdiccionales. La sanción inicial de 360.000 pesetas se redujo a sólo 160.000 e incutación de capturas y de algunas artes de pesca, al poderse comprobar que el patrón del "Hermanos Varela" colaboró en cierta ocasión en el salvamento de unos naufragios argelinos. ■

COFRADIAS DE TARRAGONA Y CASTELLÓN

VEDA EN LA PESCA DE ARRASTRE

CASTELLÓN.—Siguiendo la trayectoria iniciada con la primera veda total para la pesca de arrastre en el año 1962, las Cofradías de Pescadores de estas provincias solicitan de la Dirección General de Pesca Marítima, a través del Comité Técnico de

Pesca del Mediterráneo, se les autorice el mismo tipo de veda que ha venido siendo habitual en estas aguas, con carácter voluntario, y durante el período comprendido entre el 15 de abril y el 15 de junio, ambos inclusive.

Como se recordará, en

este litoral, en virtud de la O. M. de 30 de julio de 1975, desde el 15 de abril al 15 de junio, ambos inclusive, están vedados los fondos menores de 130 metros desde la línea fronteriza con Francia hasta cabo Cullera.

Dado que muchos de los barcos de arrastre con

base en estos puertos no podrían desplazarse a mayores fondos y los medios de vigilancia de que se dispone, las Cofradías afectadas estiman que este tipo de veda, tal y como se ha venido observando desde años, es una solución adecuada. ■ MILLAN.

ALGECIRAS

SATISFACTORIO BALANCE DEL TRAFICO DEL PUERTO

ALGECIRAS.—El número de pasajeros embarcados y desembarcados en el puerto de Algeciras en 1976 alcanzó la cifra de 2.969.805 personas, lo que supone un aumento del 12 por 100 respecto al año anterior.

Los vehículos cargados y descargados han sido 245.897, con un aumento del 3,9 por 100.

En las cifras citadas se incluye tanto el movimiento de pasajeros y vehículos transportados por las líneas del Estrecho (Algeciras-Ceuta-Tánger) como los correspondientes a las líneas que sirven puertos de Canarias, Barcelona, Italia y América del Norte.

En este capítulo señala la Memoria del puerto una confirmación de la tendencia de las compañías navieras a suprimir las líneas de pasajeros que cubren grandes distancias.

El tráfico de mercancías durante 1976 ha sido de casi 13 millones de toneladas métricas, el tráfico de bahía alcanzó un volumen de 228.504 toneladas y el avituallamiento fue de 104.474 toneladas.

Los buques entrados en puerto fueron 6.469, con un registro bruto total de 26.091.293 toneladas, lo que supone un aumento del 17,5 por 100 y un 10 por 100, respectivamente.

Los anteriores datos vienen a constatar, por sí solos, el creciente auge del puerto de Algeciras, que lleva camino de convertirse, según los técnicos, en el más importante del Sur de la Península. ■

HUELVA

MARINEROS PROTESTAN CONTRA

LA ENTRADA DE CHIRLA

MARROQUI

HUELVA.—Los marineros onubenses están decididos a terminar con la entrada clandestina de chirlas procedentes de Marruecos y, en este sentido, están realizando una serie de gestiones ante las máximas autoridades.

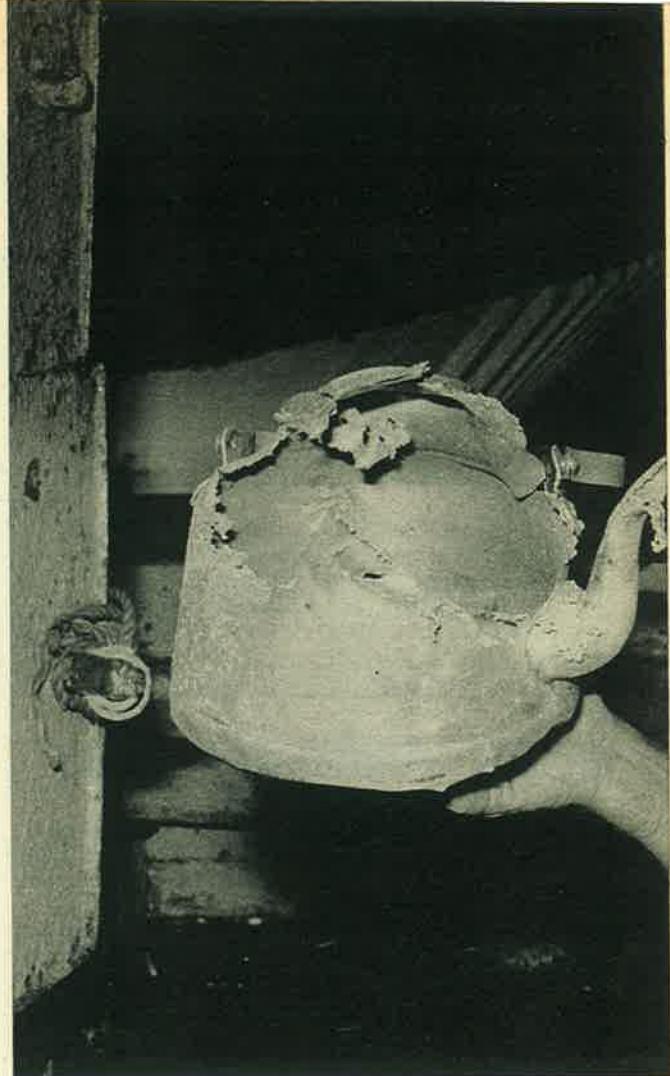
En una asamblea celebrada en Isla Cristina se tomó el acuerdo de dirigir al ministro de Comercio el siguiente telegrama:

"SeSENTA marineros, reunidos en el día de hoy, protestamos por entrada clandestina de chirla procedente de Marruecos, que afecta a más de mil marineros. Pedimos respuesta rápida a nuestras gestiones hechas por el Ayuntamiento".

En la reunión se indicó que la Dirección General de Pesca Marítima ha solicitado ya datos sobre el número de barcos y marineros afectados, así como sobre la repercusión de la entrada de dichas chirlas en los precios del marisco que capturan actualmente estos barcos. ■



El cocinero Hilario Suárez, en el momento de su traslado al hospital.



LAS PALMAS

EL PESQUERO "PINZALES", POR EL FRENTE POL

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—La inquietud e intranquilidad entre los pescadores que trabajan en el banco canario-sahariano está llegando a unos límites insospechados ante los acontecimientos que vienen registrándose en sus aguas, sobre todo, tras el ataque perpetrado en la madrugada del jueves día 7 de abril al pesquero "Pinzales", de base en Las Palmas, que fue objeto de una brutal agresión con metralla. Como consecuencia de ella, cuatro de sus tripulantes resultaron con heridas, siendo el más grave su cocinero, Hilario Suárez Sánchez.

En el momento de la agresión, el "Pinzales", que tiene unos 22 metros de eslora y unos treinta años de vida marinera, se encontraba fondeado a unas dos millas al Norte de Cabo Leden, en la vecina costa de África, y a una milla y media de la costa.

*LA AGRESION FUE COMETIDA DESDE UN BOTE NEUMATICO POR TRES HOMBRES, EMPLEANDO GRANADAS, FUEGO DE 'BAZOOKAS' Y METRALLETAS.

*EL I.S.M. FLETO UNA AVIONETA PARA TRASLADAR A LOS HERIDOS DESDE VILLA CISNEROS A LAS PALMAS.

Nosotros —comienza a relatarnos su patrón, don Manuel Betancor, poco después de su llegada a Las Palmas el día 13 de abril— estábamos descansando. Algunos ya tumbaron en las camaretas, y otros recogían y ordenaban las cosas, cuando de repente oímos una explosión en la zona de popa. Yo pensé en el primer momento que había estallado una bombona de gas y corrí sobre el puente hacia el lugar donde estaban las bombonas, pero tuve que pararme de repente y refugiarme, porque observé que desde la mar, y a unos cuatro metros de nosotros por la banda de babor y cerca de la popa, nos hacían fuego desde una embarcación.

Mientras nos relata esto, se encuentran también presentes el jefe del Despacho de Buques de la Comandancia Militar de Marina, don Antonio Ruiz, y el delegado del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort, que habían acudido a recibirlos al muelle.

'BAZOOKAS'

Al comprobar que éramos objeto de un cobarde atentado, inmediatamente ordené a

mis hombres que se tumbaran sobre la cubierta cerca de la proa, ya que todo el fuego estaba concentrado en la zona de popa; precisamente en los lugares donde había luz, caso de la cocina y sala de máquinas.

Como decíamos anteriormente, el hombre más afectado por la agresión —que posteriormente se han atribuido elementos del Frente Polisario— fue el cocinero Hilario Suárez, casado y con siete hijos, residente en Lanzarote. En el momento del atentado él se encontraba ordenando la cocina, donde había luz. En dicho lugar estuvimos comprobando los espectaculares agujeros, de unos cinco centímetros de diámetro, que dejaron las "bazookas" a su paso, perforando las paredes de banda a banda.

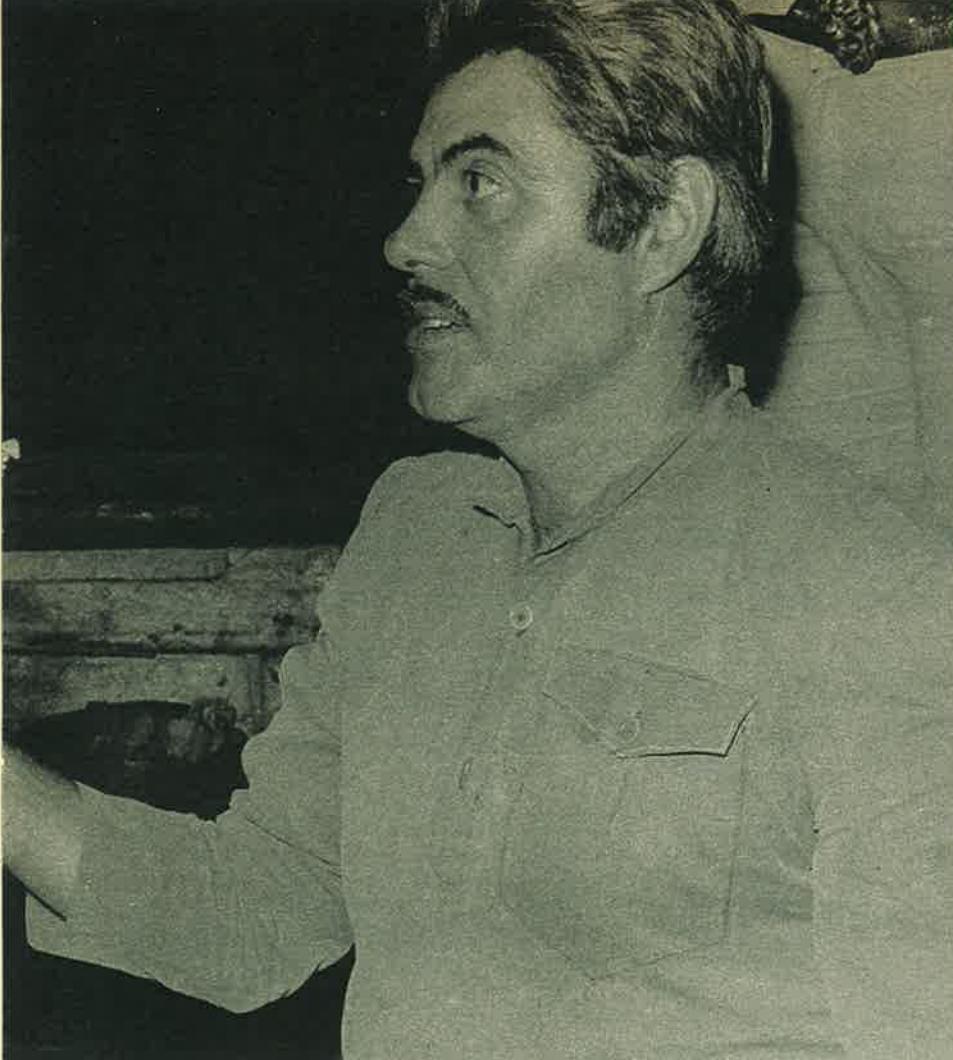
Sólo un milagro salvó la vida de nuestro cocinero, ya que al oír la primera explosión, que fue como una granada lanzada con la mano y que cayó sobre la cubierta en el mismo centro de la popa, destrozando varias tablas —nos sigue relatando su patrón—, se creyó que era la explosión de una bombona y de inmediato se agachó dentro de la cocina para cerrar la que había debajo del infiernillo. En ese mismo momento fue lanzada una "bazooka", que le alcanzó únicamente el brazo, pues de haberlo cogido de pie le hubiera dado de lleno en todo el cuerpo.

LOS DAÑOS

Mientras recorremos el barco para comprobar los daños, en compañía del patrón y otros tripulantes, nos vamos dando cuenta

de la brutal agresión de que han sido objeto los tripulantes del "Pinzales", y uno no se explica que escaparan con vida: varias perforaciones en toda la "guardacalor" de la máquina; las paredes de la cocina aparecen igualmente acribilladas a balazos; al retroceder la metralla en la superestructura, debajo del puente y cerca de la puerta de acceso a la sala de máquinas, destrozó la madera de la banda de babor; los depósitos de agua, que estaban situados en dicho lugar, también aparecen perforados; una cafetera que estaba sobre el infiernillo, igualmente aparecía destrozada, y en el puente también se ven varios tiros que atravesaron las ropas y mantas de la litera del patrón, el cual escapó al estar fuera de dicho lugar.

El fuego calculo que duró unos quince minutos. Yo gritaba con todas mis fuerzas, una vez que nos dimos cuenta que éramos objeto de una agresión, que si estaban locos y no se daban cuenta que éramos unos hombres indefensos. Al cesar el fuego pudimos ver cómo se alejaban remando tres hombres en un bote neumático que tenía un motor fuera borda, pero que estaba parado. Se dirigieron hacia la costa. Nuestra primera preocupación, ante el miedo que teníamos, era salir de dicho lugar cuanto antes y atender a los heridos. En el suelo, y por fuera de la cocina —continúa el patrón— estaba tendido, con toda la espalda y parte del cuerpo salpicado de metralla, el cocinero. Le atendimos como pudimos, y mientras piqueé el ancla, abandonándola, así como las artes que



AMETRALLADO ISARIO

teníamos echadas, nos dirigimos hacia Villa Cisneros. Intenté establecer contacto con la estación costera, pero hasta tres horas del suceso no pude enlazar, ya que el hecho tuvo lugar a las 0,30 horas del Jueves Santo y hasta las 4,00 no conseguiría hablar. En ese mensaje dije que se pusieran en contacto urgente con la Casa del Marino, que teníamos cuatro hombres heridos, uno de ellos grave, y que nos dirigíamos hacia Villa Cisneros para desembarcarlos.

Tan pronto tuvo conocimiento del suceso, en Las Palmas, el delegado del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort, contrató una avioneta que fue a Villa Cisneros para evacuar a los heridos. Por este medio se consiguió traer al cocinero, Hilario Suárez Sánchez, y a los marineros Domingo Barreto Santana y Antonio García Carreño, que pasaron al Hospital Insular, donde quedaron internados. A bordo del "Pinzales" quedó su patrón, don Manuel Betancor, acompañado de los seis tripulantes que componen el resto de la tripulación.

El "Pinzales" había salido de Arrecife el pasado 16 de marzo, siendo todos sus tripulantes de la isla de Lanzarote. Esta unidad se dedica a la captura del pescado denominado "pargo", con destino a la salazón, y sus campañas duran unos cuarenta días aproximadamente. Fue construido en Avilés y lleva navegando unos treinta años, aunque su motor le fue instalado en Las Palmas. Es propiedad del armador don Santiago García Gil, un hombre modesto que anteiormente también

fue patrón del mismo durante varios años. Esta unidad estaba asegurada con la Mutua Nacional de Riesgo Marítimo. Precisamente esta entidad, que depende del Instituto Social de la Marina, ha comunicado a su armador qué se hará cargo de todos los gastos del barco desde su remolque hasta Las Palmas, así como de la posterior reparación, aun sin que este tipo de siniestros esté cubierto por la póliza. ■ JUAN F. FONTE. Fotos: HERMANDEZ GIL y A. MARRER .



El patrón del "Pinzales", señor Betancor, muestra cómo quedó la cafetera que estaba sobre la cocinilla.

Uno de los marineros, explica cómo quedó uno de los depósitos de agua tras el ametrallamiento.

LOS BARCOS QUE FAENAN EN AGUAS AFRICANAS, REGRESAN A SUS PUERTOS DE ORIGEN

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Los barcos pesqueros que faenan en el banco canario-africano insisten en regresar a sus puertos de origen, cumpliendo así el acuerdo adoptado al vencer el plazo de octo días después de la agresión sufrida por una de las embarcaciones.

Al cumplir dicho plazo, y de no surgir imprevistos, los barcos empezarán a acercarse a los puertos para amarrar. Los tripulantes quieren ver solucionadas sus exigencias de protección sin más demora.

Por otra parte, según informó "El Eco de Canarias", ya se están preparando los barcos de la Armada española encargados de proteger a los pesqueros. También se prepara, a bordo del buque "Lugo", un pequeño quirófano para atender los casos de urgencia que se presenten. ■



El patrón del barco (segundo por la derecha), en compañía del armador y cuatro marineros, a su llegada a Las Palmas.

LAS PALMAS

LLEGARON LOS NAUFRAGOS DEL PESQUERO "FERRER TOUR"

LAS PALMAS.—Procedentes de Dakar llegaron a esta capital, el pasado día 2 de mayo, los quince naufragos del pesquero español "Ferrer Tour".

Posteriormente continuaron viaje a sus respectivos lugares de residencia, vía Sevilla-Madrid. ■

A CAUSA DEL ACCIDENTE AEREO DE LOS RODEOS INCREMENTO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR MAR

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Casi trece millones de toneladas de registro bruto es el tráfico del primer trimestre en el puerto de Las Palmas, cifra superior en 900.000 toneladas a la del mismo periodo de 1976.

En cuanto al número de barcos entrados, hubo un ligero descenso en 1977, con 3.851 unidades, frente a 4.010 en 1976.

Se ha registrado también un incremento en el movimiento de pasajeros.

En el curso de los tres primeros meses del año, el número de pasajeros fue de 260.000, de los que 200.000 fueron embarcados o desembarcados. Este aumento se debe al puente marítimo de Las Palmas-Tenerife, en cuyos últimos días de marzo alcanzó cifras elevadas, debido al accidente aéreo de Los Rodeos, que obligó a que miles de turistas tuvieran que trasladarse en barco hasta Las Palmas, para tomar allí el avión grancanario. ■

II JORNADAS DE TURISMO NAUTICO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Comenzaron en Las Palmas las sesiones de trabajo de las II Jornadas de Turismo Náutico, que por espacio de una semana se celebrarán en distintos puntos del archipiélago canario, con el objeto de crear una conciencia de la importancia del tema y elevar las conclusiones pertinentes a los departamentos afectados.

Las Jornadas se iniciaron con unas palabras del presidente de la Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, tras lo cual pronunció una conferencia el subdirector general de Costas, Francisco Enríquez. ■

DEL 11 AL 15 DE MAYO

FERIA DEL LIBRO EN SANLUCAR

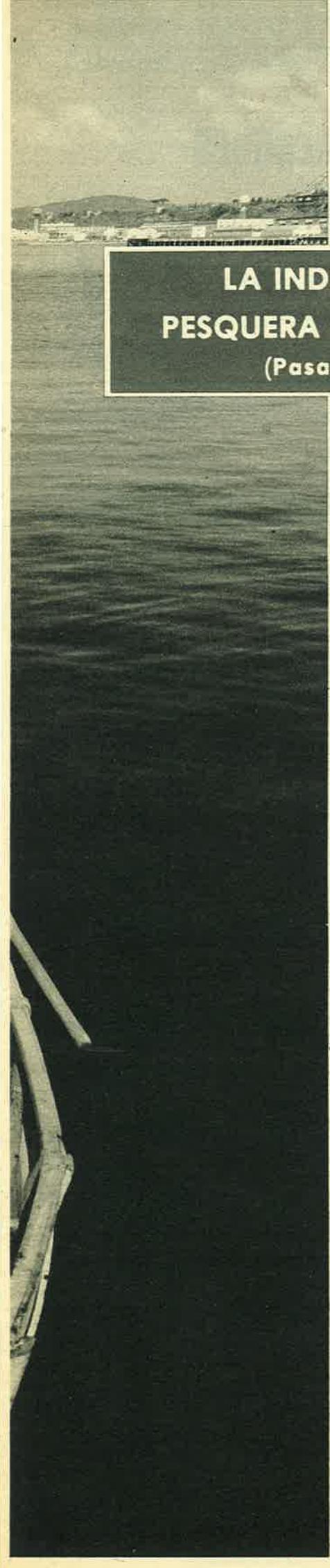
• **ORGANIZADA POR EL COLEGIO
"EL PICACHO", DEL I. S. M.**

SANLUCAR DE BARRAMEDA (Cádiz).—Del 11 al 15 del presente mes de mayo se celebrará en esta localidad la IV Feria del Libro, organizada por el colegio El Picacho, del Instituto Social de la Marina.

Se celebrará, como en anteriores ediciones, en la plaza del Cabildo y estarán presentes las más conocidas e importantes editoriales del país.

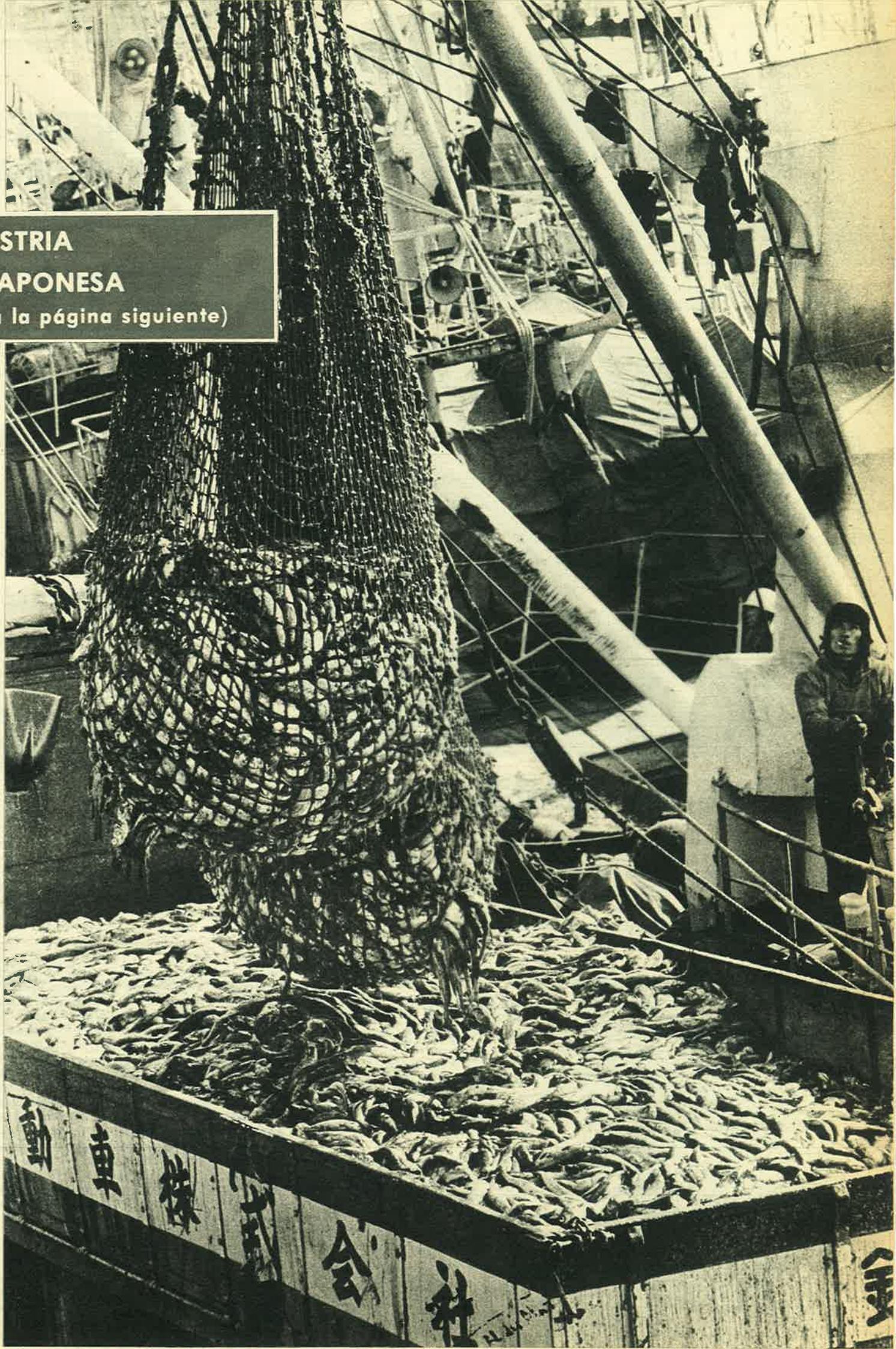
La Feria del Libro de Sanlúcar de Barrameda nació en 1974 como una muestra al servicio de la promoción cultural de la ciudad. ■

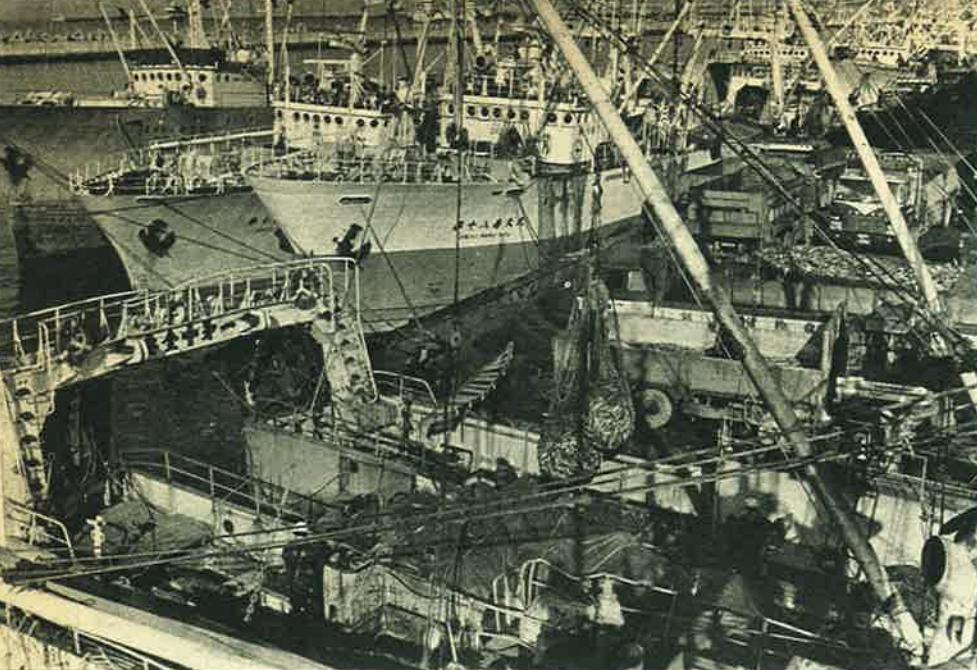




LA INDUSTRIA PESQUERA JAPONESA

(Pasa a la página siguiente)





LA INDUSTRIA PESQUERA JAPONESA

La industria pesquera japonesa registra una actividad inusitada debido a que han regresado a sus bases —todos a la vez— los barcos que faenaban frente a las costas soviéticas, a causa de la extensión de las aguas al límite de las 200 millas. El trabajo hace que no se suspenda en toda la semana, incluso el domingo, la jornada laboral, pero esta fiebre durará poco si no se llega a un acuerdo pesquero con la Unión Soviética. De hecho, muchas factorías ya están despidiendo personal de cara a una próxima crisis. ■



CABLE SUBMARINO.—La fotografía de Europa recoge un momento de la colocación de la primera fase del cable telefónico submarino Penbal 2, que une Palma de Mallorca con Valencia. Al fondo (parte superior de la foto), pueden apreciarse los buques cableros. ■

CANCELACION DE PEDIDOS A ASTILLEROS

TOKIO.—Navieros extranjeros cancelaron sus pedidos de cien buques a astilleros japoneses, por un total de 6.650.000 toneladas, durante los doce meses pasados, informó el ministro de Transportes.

El ministro manifestó que la cancelación de pedidos para setenta y dos petroleros representa el 91 por 100 del total de tonelaje y refleja una baja repentina en el mercado de petroleros desde la crisis del petróleo en 1973.

Igualmente, declaró que los pedidos japoneses y extranjeros recibidos en el año fiscal de 1976, concluido el mes de marzo pasado, ascendieron a 666 embarcaciones, con un total de 8.420.000 toneladas. ■

CRONICAS INTERNACIONALES

PROHIBIDO PESCAR ARENQUES EN EL MAR DEL NORTE

LUXEMBURGO.—Los ministros de Agricultura de la Comunidad Europea han decidido prolongar durante un mes la prohibición de la pesca de arenques en el Mar del Norte.

Previamente, la comisión de la CEE había propuesto a "los nueve" que prorrogaran esa prohibición hasta finales de año para impedir el agotamiento definitivo de los actuales bancos.

Los ministros han considerado, sin embargo, que los datos presentados por la comisión son insuficientes para adoptar una medida tan tajante y han pedido a los funcionarios de Bruselas la preparación de un informe más completo sobre el estado de los bancos.

A finales de febrero la CEE decidió, por primera vez, prohibir la pesca del arenque en el Mar del Norte durante dos meses. ■

PERECE EN ACCIDENTE UN MARINERO ESPAÑOL

SAIN-T-JOHNS (Terranova).—Al caer del puente a cubierta, por causas desconocidas, ha perecido el marinero del bacaladero español "Costa Cantábrica" don Ramón Lampón Pérez.

El cadáver del infortunado marinero, que era gallego y tenía treinta y nueve años de edad, al parecer será repatriado a España para proceder a su inhumación. ■

MARINERO ESPAÑOL SALVA LA VIDA DE UN FRANCES

SAIN-T-PIERRE ET MIQUELON (Terranova).—El marinero español don Fernando Costa Fernández, tripulante del pesquero español "Meixueiro", puso en peligro su vida para salvar la del tripulante del pesquero francés "Le Dauphin" señor Richard

Gervais, que cayó al agua en el muelle del Comercio el pasado 15 de abril.

El señor Costa fue felicitado por su gesto humanitario por el prefecto de Saint-Pierre et Miquelon, señor J. Massendes. ■

IRLANDA DECLARA UNA ZONA

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—La gran noticia del mes fue la decisión tomada, después de tantas semanas de discusiones, negociaciones y manifestaciones, por el Gobierno irlandés de declarar una zona exclusiva de 50 millas para la industria de pesca. Todos los barcos de pesca extranjeros mayores de 110 pies (35 metros) se hallan ahora impedidos para pescar en la nueva zona exclusiva irlandesa, los menores pueden entrar, pero dada la distancia de puertos continentales a la costa irlandesa, el número de estos que se aprovecharán de la posibilidad no es grande. Se cree que Gran Bretaña también, después de haberse opuesto a la actitud irlandesa durante las últimas negociaciones en Bruselas, declarará una zona exclusiva de 50 millas, lo que necesitará un acuerdo particular entre los Gobiernos de las dos islas, tan cercanas.

Los pescadores irlandeses, la industria de pesca en general, las organizaciones tales como el Instituto Marítimo y el Congreso de Sindicatos y el pueblo irlandés, tan comovido por la lucha de los pescadores, celebran un triunfo muy significativo en la larga historia del lento desarrollo de la economía marítima irlandesa, pero hay que admitir que el triunfo también suscita varios problemas.

En primer lugar, si hasta ahora los barcos irlandeses capturan anualmente un 10 por 100 de todo lo pescado en nuestras costas, ¿cómo vamos a utilizar las aguas de las que hemos excluido los extranjeros para impedir que se burlen de nuestros esfuerzos demasiado débiles y demanden perentoriamente que se abran de nuevo para ellos las aguas prohibidas? Según el Instituto Marítimo, lo que se impone es un programa inmediato de investigaciones oceanográficas para establecer cuáles son exactamente las posibilidades de conservar y desarrollar la cantidad y calidad de las diversas especies de peces encontrados en la zona exclusiva, en combinación con un programa (como lo viene sugiriendo el Instituto desde hace veinticinco años) de cultivo de especies en los numerosísimos golos y bahías de nuestra costa, puesto que, según el Instituto, el porvenir de la industria pesquera en todos los países del mundo reside en el cultivo, en lugar de los métodos tradicionales del cazador. El Instituto ha hecho también referencia a la interesantísima exposición del Congreso del Mar, celebrado en Barcelona en noviembre pasado, respecto al cultivo de diversas especies de peces en la costa meridional francesa por el señor Ives Sire, que representaba la Liga marítima y de ultramar francesa. Y finalmente, se dice en los artículos y en las reuniones del Instituto Marítimo, la industria necesita una inyección de capitales bastante grande para mejorar el sistema de entrenamiento de las tripulaciones de nuestra flota pesquera, así como para darle nuevas unidades.

LA MARINA DE GUERRA NO ESTÁ PREPARADA

Hay también otro problema; según algunos diarios dublinenses, los armadores de las flotas de pesca de ciertos países miembros de la Comunidad Europea, furiosos de la acción unilateral del Gobierno irlandés, amenazan con enviar sus barcos a la zona irlandesa con la orden de pescar allí, desafiando a la Marina irlandesa, sobre la cual cae ahora la responsabilidad de patrullar la nueva zona exclusiva con sus cinco unidades actuales, y otras dos en proceso de adquisición y construcción, respectivamente, lo que hace que sea aún demasiado débil para la tarea impuesta por las nuevas condiciones.

PUEDE DIRIGIRSE AL ATLÁNTICO SUR ICEBERG DE CASI TRES MIL KILOMETROS CUADRADOS

WASHINGTON.—Un iceberg de 2.880 kilómetros cuadrados está a punto de salir del mar de Weddell, en la Antártida, hacia el océano abierto, lo que podría causar serios peligros a los superpetroleros que pasen por el cabo de Hornos, al Sur de América.

El capitán de navío Tom Nelson, de las instalaciones meteorológicas que la Armada norteamericana tiene en la Antártida, dijo que el enorme iceberg, casi del tamaño del Estado norteamericano de Rhode Island, es el mayor que ha descubierto en su vida.

El iceberg, que mide 72 kilómetros de largo y 40 de ancho, es tan grande que su choque hace dos veranos con la corteza de hielo de Larsen, en la Antártida, provocó otro iceberg de aproximadamente la mitad de tamaño, que también comenzó a derivar lentamente hacia la mar abierta, a unas 160 millas de distancia del primero.

Los dos icebergs se están moviendo en el sentido de las agujas de un reloj, y, a no ser que vuelvan al mar de Weddell, se dirigirán hacia el Atlántico Sur, en donde seguramente se dividirán en un par de años, dijo Nelson.

Por el momento, las masas de los icebergs son tan enormes que son fácilmente detectables por los barcos; pero si llegan a aguas más calientes y empiezan a dividirse en trozos menores representarán un verdadero peligro para la navegación marítima en tal zona, añadió el capitán de navío Nelson. ■

CRONICA DE SAINT-PIERRE ET MIQUELON

MAL TRIMESTRE PARA LA PESCA ESPAÑOLA EN AGUAS DE TERRANOVA

SAINT-PIERRE ET MIQUELON (De nuestro corresponsal).—El primer trimestre del año en curso ha sido de muy poco movimiento de buques pesqueros españoles en el puerto de Saint-Pierre, pues en enero, después de la salida de las ocho "parejas" que pasaron el Fin de Año en puerto, sólo entraron dos "parejas" bacaladeras y el congelador "Neután", en ruta para la zona de pesca del calamar. En febrero nos visitaron dos parejas solamente, y en marzo otras dos parejas y el mismo congelador "Neután", una vez finalizada su campaña de pesca del calamar en las aguas de los EE. UU. Esto no quiere decir que el puerto de Saint-Pierre haya estado sin movimiento, pues la actividad portuaria ha continuado, ya que entraron numerosos buques de otras nacionalidades; principalmente polacos, japoneses, nigerianos, rusos, irlandeses, noruegos, alemanes de uno y otro lado, y daneses, además de canadienses y franceses con base en los puertos de la metrópoli; haciendo un total de buques entrados en enero de 55 unidades; de 57 en febrero, y de 63 en marzo. Esta actividad portuaria fue bastante considerable, ya que se efectuaron transbordos y descargas de pescado congelado, ocupando un buen número de obreros portuarios. Como detalle curioso cabe resaltar que se ha dado por primera vez en la historia de este puerto el cambio de nacionalidad de un

bueque: el "Old Rook", nigeriano, que cambió de bandera tomando la canadiense, a fin de tener menos problemas en la pesca en las aguas de estos bancos.

AGUAS TERRITORIALES

También Saint-Pierre et Miquelon, como Departamento Francés, ha ampliado su zona económica a las 200 millas, y la radio y televisión locales se han referido a esta ampliación de aguas territoriales o de zona económica, pero la realidad es que estas 200 millas saintpierresas quedan dentro de las 200 millas de aguas jurisdiccionales del Canadá, y los buques pesqueros con base en Saint-Pierre no tienen más ventajas que los buques franceses con base en los puertos metropolitanos. Está en marcha un estudio para llegar a un acuerdo entre estos dos países para la explotación y vigilancia de pesca en la Zona 3Ps, que se extiende en un triángulo que tiene como base la costa Sur de Newfoundland (isla de Terranova), siendo el otro cateto del triángulo el meridiano 54-30 W. hasta el 43-30 N. de donde parte la hipotenusa hasta el extremo Oeste de la referida isla de Terranova. El lector curioso e interesado puede ver la carta de los bancos de Terranova para darse una idea de los problemas de las aguas jurisdiccionales de las islas de Saint-Pierre et Miquelon. Si estas conversaciones entre Francia y Canadá llegan a buen fin, la vigilancia de la Zona 3Ps se hará por ambos países, con una ampliación de las cuotas de pesca para los buques franceses. No obstante, por el momento, nada hay decidido y los franceses tienen también sus dificultades, pues días pasados fue apresado el magnífico congelador "Groeland" por pescar en el golfo de San Lorenzo, finalizado ya el plazo y cupo que tenían concedido. Fue llevado al puerto terranovés de Port-aux-Basques, donde el capitán pagó la multa correspondiente, que según nuestros informes, fue de diez mil dólares, saliendo seguidamente con destino a Saint-Pierre, donde provisionó víveres y combustible, continuando su campaña en la zona del Gran Banco.

MALA CAMPAÑA ESPAÑOLA

Los pesqueros españoles están actualmente faenando en las zonas del Gran Banco y Labrador donde las pescas han sido poco brillantes, pues además de escasez de pesca, el pescado es de baja calidad y los tiempos han sido malos durante casi todo el trimestre, con muchos días de capa, lo que impide un trabajo continuo y regular. No ha habido muchos hielos en las aguas de Labrador por ahora. Además del siniestro del "Danteiro" (del que hay que lamentar el fallecimiento de cinco tripulantes), también en el pesquero "Donostii" de la matrícula de San Sebastián, ha habido un accidente, sufrido por su jefe de máquinas, don Ramón Turibio, que fue llevado en muy grave estado a fines de marzo al puerto de St.-John's, donde fue intervenido por el doctor Félix Remartínez y atendido por los servicios del Instituto Social de la Marina en ese puerto; siendo repatriado el pasado día 12 de abril. Esperemos que este segundo trimestre que se inicia sea de mejores capturas y mayor provecho en la pesca, con tiempos más benignos en toda la zona de los Grandes Bancos de Terranova. ■ JOSE L. LOURIDO.

EXCLUSIVA DE 50 MILLAS

Los representantes del Gobierno hablan de la necesidad de construir hasta trece nuevos barcos del tipo Devidre, barco "almirante" de nuestra pequeña flota, pero el Instituto Marítimo sigue pidiendo la construcción de barcos del tipo francés Avizo bo, favorecido también por la Marina Real Española, de los que bastaría un número menor, lo que igualaría, más o menos, el precio total de las nuevas unidades necesitadas. Al mismo tiempo, el Instituto insiste en que la Marina de Guerra irlandesa debe interesarse en otros deberes, además de los importantes de guardapescas.

LANCHAS DE SOCORRO

A la reunión anual sobre lanchas de socorro en Dun Laofhaire, bahía de Dublin, celebrada en la sala de deliberaciones del Ayuntamiento, asistió don Antonio Sierra, agregado cultural de la Embajada de España, que representaba a S. E. el embajador, señor Yuste, que no pudo asistir por encontrarse enfermo.

La representación española, muy aplaudida por la tripulación de la lancha y las personalidades locales asistentes, fue el resultado de la visita hecha a Barcelona como representante irlandés en el Congreso del Mar del director desde hace veinte años de la estación, y que en Barcelona se reunió con los jefes de la Cruz Roja del Mar, organización de la que habló con entusiasmo en la reunión, mostrando la semejanza de deberes y heroísmo de las tripulaciones de lanchas de socorro de los dos países. El director señaló que, en los veinte años pasados, la lancha había hecho no menos de docecientas diez salidas de socorro, salvando a doscientas cuatro personas. Durante el año pasado, la estación había recibido no menos de ciento cincuenta y tres avisos que, indagado cada cual, hizo necesario que la lancha saliese doce veces, salvando diez vidas.

EL PROYECTO "BREOGAN", ESTE VERANO

La reunión organizada conjuntamente por el Instituto Español de Cultura en Irlanda y el Instituto Marítimo de Irlanda tuvo lugar en un gran hotel del centro de Dublin, durante el pasado mes de marzo; el tema fueron las relaciones marítimas entre Irlanda y España y la conferencia fue acogida con importancia en la prensa de la capital irlandesa. El "Irish Press", por ejemplo, mostró el día 15 de marzo, en su primera página, una fotografía del barco construido por el profesor Romero y sus estudiantes para llevar a cabo el viaje desde Galicia a Irlanda este próximo verano y una descripción del barco con notas sobre las antiguas relaciones marítimas entre el Norte de España y nuestra isla.

Por su parte, el "Irish Times" concentró su reportaje sobre los detalles dados en la conferencia respecto a las relaciones entre la España mora de principios de la Edad Media y la Irlanda que en aquella época experimentaba la construcción por los vikingos de sus primeras ciudades-puertos.

Se habla de otra reunión sobre el mismo tema y, entretanto, se anunció que el joven don David Sheehy, el irlandés que acompañará a la expedición Breogán, organizada por el profesor Romero para este verano, ha escrito una tesis académica sobre este interesantísimo proyecto gallego. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

DESPUES DE RETENER A DOS DE SUS BARCOS POR NO RESPETAR EL LÍMITE DE CAPTURAS

EE. UU. PROTESTA ANTE LA U. R. S. S.

WASHINGTON (Efe).—Estados Unidos entregó una nota de protesta a la Unión Soviética debido a las violaciones cometidas por sus barcos pesqueros en la jurisdicción de las 200 millas norteamericanas.

Warren Christopher, secretario adjunto de Estado, pidió al ministro de la Embajada soviética, Vladilen Vasev, que la URSS "tome las medidas necesarias para que cesen las violaciones y así la situación no contribuya a empeorar nuestras relaciones bilaterales".

La nueva nota de protesta norteamericana —la segunda en menos de una semana— coincidió con la llegada al puerto de Boston (Massachusetts) del pesquero soviético "Taras Shevchenko", que fue apresado por el servicio de guardacostas norteamericano por pescar más arenques de los autorizados por las leyes norteamericanas.

Las autoridades dijeron que el pesquero soviético había capturado, según sus documentos, un total de 50 toneladas de arenques desde el primero de marzo, cuando en realidad sólo le había sido permitido un total de siete toneladas y media como máximo.

Estados Unidos decidió limitar las capturas de diversas especies dentro de su nueva soberanía pesquera de las doscientas millas, para evitar que desaparezcan algunas en peligro de extinción.

El "Taras Shevchenko" es el primer barco extranjero apresado por el servicio de guardacostas desde que Estados Unidos implantó unilateralmente su nueva jurisdicción pesquera, el pasado 1 de marzo.

El apresamiento había seguido a más de medio centenar de advertencias contra barcos rusos que habían violado las nuevas leyes, otros 33 avisos a barcos pesqueros españoles que también habían realizado mayores capturas de las debidas y diez detenciones temporales de buques japoneses.

Además del "Taras Shevchenko", las autoridades de Marina ordenaron la entrada en el puerto de Boston del barco nodrizo de la flota pesquera soviética "Antanas Snieckus", por hallarse en sus frigoríficos la mayor parte de la pesca capturada ilegalmente.

En las primeras seis semanas de la entrada en vigor de la ampliación de las 200 millas del límite de pesca en la costa norteamericana fueron abordados unos cien barcos extranjeros por el servicio de guardacostas estadounidense.

De las 73 citaciones judiciales entregadas a pesqueros extranjeros, más de 50 lo fueron a barcos soviéticos. ■

INCENDIO DE UN PESQUERO JAPONÉS

KODIAK (Alaska).—Un pesquero japonés se incendió el lunes en el golfo de Alaska y sus 29 tripulantes tuvieron que abandonar en lanchas salvavidas, informó un portavoz del departamento norteamericano de guardacostas.

La tripulación del "Fukuyoshi Maru número 75" fue rescatada esa por un carguero soviético, que fue advertido por los servicios de guardacostas.

Se desconoce la causa del siniestro y demás detalles por el momento. Ninguno de los tripulantes japoneses habla inglés. ■ M. G. A.



Por
**NESTOR
LUJAN**

LOS NOMBRES DEL BACALAO

El bacalao (*Gadus morrhua*) está omnipresente en toda la cocina española. Las grandes preparaciones vascas, al pil-pil y a la vizcaína, o las navarro-riojanas como el ajoarriero, las ensaladas de bacalao mediterráneas, los soldaditos de Pavía andaluces, el bacalao a la gallega, o el barcelonés bacalao en sartaina o "a la llauna", demuestran la enorme imaginación que los españoles han tenido en el tratamiento de esta extraordinaria salazón.

Al contrario del francés y del italiano, actualmente la palabra castellana bacalao sirve tanto para denominar este pescado cuando es fresco como cuando está seco o en salazón. En francés, cuando es fresco, se le nombra "cabillaud" y cuando es salado se le llama "morue", y en italiano se le conoce, respectivamente, como "merluzzo" y "baccalà". Ciento es que Cervantes cita tres voces sinónimas: abadejo, truchuela y curadillo: "A dicha acertó a ser viernes aquel día, y no había en toda la venta sino unas raciones de un pescado que en Castilla llaman abadejo, y en Andalucía bacallao y en otras partes curadillo y en otras truchuela". ("Don Quijote", parte primera, capítulo segundo.)

La palabra bacalao aparece por primera vez en castellano en 1519, en la forma de "bacallao". Su origen es incierto, pues hay quien cree que podría venir de la forma latinizada de "cabantus", usada en Flandes en el siglo XII en algún venerable texto, mientras hay quien opina que viene de la forma gascona "cabilhau", derivada del latín "caput", cabeza. Sin embargo, tampoco podemos estar muy seguros que "cabilhau" venga de "caput", pues los etimólogos franceses más bien quieren que proceda del bajo neerlandés "kabeljau".

Añadamos que en ciertas regiones de Cataluña y Baleares, a una especie del bacalao (*Gadus minutus*) se le llama "capellà", sacerdote. (También se llama capellà a la platija, cosa que induce a confusión.) El "capellà" es más fácil que venga del "cabillaud" francés que del castellano abadejo. No obstante, el nombre catalán habitual del bacalao es bacallà, como el gallego es bacalau —y badexo— y en vasco se llama bakallo.

Abadejo, el otro nombre del bacalao que, al decir de Cervantes, era muy usado en su tiempo, y que es un diminutivo de abad en el sentido de sacerdote. Es posible que venga del gran consumo de bacalao en los conventos durante la Edad Media y el Siglo de Oro. Ha sido nombre corriente hasta nuestros días y existen regiones donde así se le llama todavía. Ramón de la Cruz, el gran sainetista del siglo XVIII, habla del abadejo graciosamente como de bacalao curado y en remojo:

"Ahí en un ricón he puesto
Los zapatos, con más agua
Que tres libras de abadejo".

Quisiera recordar, antes de acabar con el vocablo, que con el nombre de abadejo se conoce en castellano a otros dos animales: un pájaro gentil, el reyezuelo, y un insecto coleóptero llamado también carraleja, negro, con rayas transversales encarnadas, que pulverizado servía en veterinaria para preparar vejigatorios.

La palabra curadillo viene del pescado curado. Y en cuanto a truchuela, no procede de trucha, como creía Cervantes en el "Quijote": "Preguntáronle si por ventura comería su merced truchuelas, que no había otro pescado que dale de comer. 'Como haya muchas truchuelas' —respondió Don Quijote—, bien podrán servir de una trucha...". Don Quijote, y con él Cervantes, ignoraban que truchuela no era diminutivo de trucha, sino que derivaba de "trechar", que es "abrir y salar sardinas curándolas después al aire". Así se ladeó de bacalao trechado a truchado y finalmente a truchuela.

En nuestras latitudes, los pescadores popularizaron el bacalao en el siglo XIV cuando iban a pescar la ballena. Cuando la pesca del cetáneo fue más difícil dieron en la del bacalao y en conservarlo salado. Los grandes platos de bacalao tienen, por lo tanto, una prosapia antigua.

Cierto es que existe una cocina nórdica del bacalao: noruega, islandesa, danesa; pero sin menospreciarla en absoluto, y la conozco bien, hemos de decir que no alcanza la variedad y la riqueza de la que osaríamos llamar la cocina meridional bacaladera. En nuestra Península, el mapa del bacalao es un mapa ibérico, como he escrito, y las maneras de cocinarlo, numerosas y llenas de certa fantasía. Desde el bacalao congregado de Oporto hasta la frontera catalana del bacalao, hemos de insistir en que España es un país bacaladero por excelencia, que sabe tratar el sabroso pescado de maneras muy distintas. Corre incluso un librito popular con las noventa y nueve maneras de preparar el bacalao y se nos antoja que aún se olvida alguna.

El bacalao, en principio, fue tenido por manjar exquisito para los ayunos y abstinencias cuaresmales; me refiero a los siglos medievales. Luego ha pasado una larga época de deustos. Cervantes los recoge en el "Quijote": cuando Altisidora se encrespa con Don Quijote le espeta: "Vive el señor, Don Bacallau, alma de almirez...". Pero, con el tiempo, el bacalao ha ido subiendo de precio porque la demanda es mucho mayor que la oferta. Ya ha sucedido en nuestras latitudes que mientras el pollo se iba degradando y por su bajo precio ha pasado de ser una comida de días de fiesta a ser algo que aflige cotidianamente a gran parte de la ciudadanía, el bacalao, como no puede criarse en batería como el asaderoado pollo, se ha ido encareciendo. Y como hemos dicho y redicho, al ser el bacalao una salazón y al ser tan feliz la imaginación de los pueblos que han llegado a cocinarlo con verdadero refinamiento, lo hacen plato precioso y de primer orden. Y así no es extraño que la primera materia del antes tan menospreciado bacalao haya alcanzado una subida de precios como no se tiene memoria ni comparándola con la del petróleo.

LIBROS

CARMAR Y SUS SELLOS

Nacido en Rosal de la Frontera (Huelva), Carlos Muñiz-Romero, jesuita, es una de las figuras más representativas de la vidente narrativa andaluza. Compañero universitario de Aquilino Luque y de Antonio Gala, conseguiría en 1973 el Premio Angel Ganivet, que la Universidad de Granada concedería a su novela "Los caballeros del hacha". Posteriormente, y dentro de una línea literaria ascendente, publicaría sus "Relatos vandaluces" (Publicaciones de la Universidad de Sevilla), "Seis poetas granadinos posteriores a García Lorca" (Miguel Sánchez, Granada) y su "Llanto de los buitres" (Ediciones 29), novela ésta, en la que el escritor de Huelva hace gala de una prosa brillante en torno a los mares y paisajes de las Islas Afortunadas. Conferenciante, articulista, después de sus estancias en Lima, Florencia, Puerto de Santa María y Granada, Carlos Muñiz reside actualmente en Málaga, donde sabemos trabaja afanosamente en su novela más ambiciosa, "El Gurumelo", que esperamos ver pronto terminada.

"Luego, cuando el mar empezó a ponerse violeta...", alumbrará este escritor, para decírnos en seguida que "la oscuridad apretaba al archipiélago; lo echaba a andar, unido como cualquier rebaño. Hasta la misma Isleta parecía recién nacida, recién mojada, recién pura". Son encantadoras las pinceladas (es muy difícil no aludir a los colores, al dibujo y a la pintura, cuando de escritores andaluces se trata), sin darnos cuenta, a lo largo y a lo ancho de su novela "El llanto de los buitres". "Abajo, una luna redonda se echaba a morir sobre las aguas negras". O también: "Un barco de pasaje entraña, a toda máquina, en el puerto de la Luz". Se tiene la sensación, a veces, de que el autor contempla el paisaje desde la montaña y que, de repente, la montaña, se convierte en barco. Y entonces, los azules y los negros, como las nubes, se ponen en movimiento y se despiden lejanamente. "Un bisturí de luz intentaba separar —volverá a decírnos en otra página—, como un dedo ágil, las dos tristezas que amparaban a la ciudad: el mar y el cielo negro".

Puede que, desde un punto de vista contemplativo y poético, Carlos Muñiz-Romero sea uno de los actuales narradores de las letras españolas que mejor haya captado el embrujo y el misterio del mar. Sus cambios de luz, su intensidad y la enormidad de matices que, casi como un abanico, se abren y se cierran de forma constante. Serían muchas, muchísimas e interesantes, las citas marineras que podríamos traer aquí. "Tenerife —por ejemplo— es como un pato o un caballito de mar. Como un pato que se saca de las aguas, en La Gomera, callosa palma de endurecidas membranas. Su pico es como un morro, y queda en el Nordeste, con esos montes de Anaga, apretujón de encías, serrucho de terracota y limo, muescas de chocolate, muescas y muecas boca arriba, cierta celtibérica ironía bajo las nubes pálidas...".

Durante muchos años, Muñiz ha residido en Granada, y de mis escapadas a aquella capital (mi tierra entrañable) guardo recuerdos de paseos por la ciudad a la busca y captura de lugares siempre ignotos y siempre conocidos. El Albaicín (el recuerdo de Frasquito Yerbabuena), la casa del poeta Rafael Guillén o ese andar y comentar cosas viejas y nuevas sobre Federico, Rosales y tantos otros. ■ JOSE ASENJO SEDANO

CINE

LAS SUPERPRODUC- CIONES DEL MAR

La diversidad de géneros dentro del llamado séptimo arte es grande a lo largo de su historia, de tal manera que dentro de cada uno ha habido —incluso— distintas variantes. Así, en unos y otros, las características han ido variando a lo largo de su historia según los gustos o modas imperantes.

Dentro de los géneros, y según el enfoque más comercial que cultural, los hay baratos o caros, sencillos de conseguir o costosos de planear, del mismo modo que los hay más supeditados a los actores —como, por ejemplo, la comedia— y más atados, en cambio, a los medios materiales de producción.

En este último apartado cabría incluir a los films que de una u otra manera entran en el llamado cine "del mar", cintas que, por lo general, requieren desembolsos fuertes de producción y que precisan de un cierto riesgo por parte de la productora. Así, una cinta como "La batalla de Midway", de Jack Smight —ya comentada en estas mismas páginas—, es imposible de concebir mínimamente sin una fuerte inversión de la marca productora a la hora de planearla. Es más, una cinta de ese calibre, es prácticamente imposible de realizar si no se le concede previamente un margen amplio de dólares.

De esta forma, el cine del mar podría calificarse de cine caro, no ya sólo en la reconstrucción de un hecho verídico como la que se hace —y con toda minuciosidad— en "La batalla del Midway", sino en cualquier otra variante de cintas que se aproximan al medio marítimo, ya que en reproducción de naves, de esta u otra época, en filmaciones en pleno océano o en rodajes de tipo subacuático, las condiciones de producción experimentan ya de por sí un coste superior a un tipo de cintas de ambientación normal o cotidiana en el mundo actual.

Cintas famosas dentro de nuestro género, como el "Moby Dick" de John Huston, como las "Veinte mil leguas de viaje submarino" de Fleischer, son productos caros que no siempre han respondido luego a la hora de la taquilla. Es curioso, a este respecto, constatar las características de una cinta como "Scalawag, pata de palo", dirigida por Kirk Douglas y estrenada entre la pasada temporada y ésta en las ciudades españolas. En dicha cinta, coproducción norteamericana-yugoslava, se nos da una versión libre de "La isla del tesoro", la famosa novela de Stevenson, pero no ambientada en su lógico marco marítimo, sino en pleno interior de las tierras californianas, según se nos dice en la acción.

Ello nos demuestra cómo un cine del mar casi necesariamente es un tipo de cine caro, de superproducción, y que no siempre es factible de invertir en estos tiempos de costosa producción y marcas cautas para los gastos. Por todo ello, el aficionado al cine del mar, en la actualidad se nutre casi siempre de reposiciones, de cintas de otras épocas que vuelven ahora con su carga de nostalgia, con su aire de tiempos pasados. ■ JUAN-FABIAN DELGADO.

FILATELIA

DOS EMISIONES EN EL MES DE MAYO



A lo largo del mes de mayo sólo se ponen en servicio tres sellos de tipo conmemorativo, correspondiendo dos a la serie Europa '77, es decir, a esa emisión de sellos propugnada por la Conferencia Europea de Correos y Telecomunicaciones, hecha bajo la idea de la Europa unida. Estos efectos llevan los nominales de 3 y 12 pesetas, figurando en ellos, respectivamente, una vista del Parque Nacional de Doñana y otra del Parque Nacional de Ordesa. Las tiradas son de 8.000.000 de ejemplares.

En cuanto al tercer sello, se trata de un 3 pesetas, conmemorativo del Cincuentenario del mercado filatélico de la plaza Mayor, de Madrid, en el cual hoy día muchos miles de coleccionistas de sellos se dan cita los domingos y días festivos, para adquirir, vender sellos y material filatélico, o simplemente para que esta preciosa plaza sirva de marco a sus tertulias y comentarios. Este signo del correo lleva un dibujo alusivo y su tirada es de 10.000.000 de piezas, es decir, una cantidad ligeramente superior a la que es módulo actualmente para las series especiales.

EL XXV ANIVERSARIO DEL REINADO DE ISABEL II

En este año se cumplen los primeros veinticinco años del reinado de Isabel II, y por esta razón tanto la Gran Bretaña como los países de la comunidad británica están haciendo numerosos sellos relacionados con dicha efemérides.

Como todos los sellos llevan distinto dibujo, resulta que algunos incluyen algún motivo relacionado con la Marina y así tenemos como ejemplos éstos: en la serie de las islas Gilbert y en el nominal de 20 centavos, figura el yate real "Britannia", y en el 8 centavos de la misma serie una canoa india; a su vez, en la emisión de las islas Caimanes hay un buque de vela de dos palos, que lamentamos no poder identificar.

OFERTA DE MATERIAL FILATELICO

NOTA: Todos los pedidos deben hacerse directamente al redactor de esta sección, Luis María Lorente, avenida del Mediterráneo, 48, Madrid-30, enviando por giro postal el importe de lo solicitado, más 12 pesetas por gastos de envío.

Nicaragua: Campeonatos del Mundo de Fútbol de México (900/06 y aéreos 680/84), 280. Presidente Roosevelt (aéreos 697/704), 68. Leyenda de la Rosa de Navidad (aéreos 767/75), 60. Los diez mandamientos (920/28 y aéreos 730/31), 84. Cultura indígena (aéreos 743/54), 80. Olimpiada de Munich (929/30 y aéreos 740/42), 84. Olimpiada de Munich (sellos sueltos 741), 8. Naciones Unidas (aéreos 732/39), 60. Interpol (aéreos 755/66), 80.

Emiratos Árabes Unidos: Serie general (1/12), 420. Día nacional 1976 (nov.), 31. Día nacional 1975 (nov.), 204. Día del Libro Árabe (47/49), 64. Unión Internacional de Telecomunicaciones (nov.), 66. Festival de la Juventud (13/14), 25. Serie general, escudos (nov.), 487. XX Aniversario de la Declaración de Derechos Humanos (18/20), 53. Semana del Tráfico (50/52), 47. Unión Postal Universal (21/23), 42. Producción de petróleo (31/34), 51. Día nacional 1974 (24/27), 42. Congreso Internacional de Cetaría (nov.) 56.

Singapur: Instrumentos musicales indígenas (103/07), 560. Motivos diversos (97/102), 680. Construcciones (95/96), 31.

Trinidad y Tobago: Aviación comercial (nov.), 52. Carnaval (341/42), 40. Tema pintura y marina (nov.), 37. Copa de Cricket (nov.), 34. Aniversario de Angostura (nov.), 57. Olimpiada de Montreal (nov.), 9. Tassas (nov.) 7.

Georgia del Sur: Boda princesa Ana (45/46), 34. Winston Churchill (47/48), 70. Buques (nov.), 91. XXV Aniversario Reina Isabel II (nov.), 98.

Iraq: Lucha contra el analfabetismo (780/82).

Industrialización Cisa (780/90 y aéreo 32), 26.

IV Aniversario de la nacionalización del petróleo (nov., con hoja bloque), 80. XV Aniversario Unis (nov.), 32.

Territorio británico en el Índico: isla de Alabarda (31), 50. Flora (78/81), 44. Fauna, insectos (86/89), 58.

Egipto: Aniversarios y acontecimientos (928/30), 20. Abu-Simbel (aéreo 133), 18. Símbolos de la República Árabe (293/94), 8. Sociedad de caridad (938), 6. UNESCO (933), 12. Refugiados árabes (aéreo 146), 6. Personalidades (921/23), 12. Arte faraónico (924/27), 14. Año de la Población Mundial (940), 12. Pirámides y palacios (aéreos 141/42), 22. Aniversarios diversos (33/35 y aéreo 148), 46. Personalidad (920), 4. Valor serie general 100 MILS (900), 20. Arte faraónico (901), 40. Flores (909), 2. Derribo del avión comercial por los judíos (145), 20. Arte faraónico (911), 4. Acontecimientos diversos (905/08), 24. Día del Trabajo (910), 4. Valor serie general (918), 4. Bandera (904), 4. Champolion descifra los caracteres faraónicos (aéreo 140), 24. Apoyo a la familia (916), 4. Feria de El Cairo (917), 4. Día Internacional de las Telecomunicaciones (aéreo 143), 6. Espectáculo de Sonido y Luz en Kamak (aéreo 144), 20. Feria de El Cairo 1974, 4. Olimpiada de México (895/97 y aéreos 136/39), 42. Rosa (931), 2. Personalidad (919), 4. Unión Postal Universal (149/52), 44.

Marruecos: Conferencia islámica (759), 15. Derechos Humanos (467), 12. Centenario de Ibn Zadouin (nov.), 16. Monedas (756/58), 9. Danza de los vejos (601), 14. Pintura (471), 108. Copa de Fútbol de África (nov.), 18. ■ LUIS MARÍA LORENTE.

**EL MISTERIO
DEL TRIANGULO
DE LAS
BERMUDAS**

El escritor norteamericano Charles Berlitz, especialista en el problema del llamado "Triángulo de las Bermudas", emerge tras una exploración submarina.



EN BUSCA DE LA PIRAMIDE SUMERGIDA

La pirámide que el escritor norteamericano Charles Berlitz dice haber descubierto bajo las aguas del Atlántico, en el Triángulo de las Bermudas, sería algo menor —no mayor— que la pirámide egipcia de Keops. Esto se deduce del nuevo libro de Berlitz, "Without a Trace" ("Sin dejar rastro"), que aparecerá el próximo 27 de mayo en Nueva York, editado por Doubleday.

La obra contiene un esquema de la pirámide submarina tal como la dibujó el hombre que fue el primero en descubrirla con el sonar, el capitán Don Henry. A principios de abril, en México, el autor de "El Triángulo de las Bermudas" dio a entender, en unas declaraciones, que la pirámide sumergida era más alta que la de Keops.

Después de anunciar que el verano próximo se organizaría una expedición submarina para fotografiar la pirámide, Berlitz añadió: "Si conseguimos determinar exactamente la naturaleza de esta pirámide de doscientos metros de altura y situada a novecientos metros de profundidad, demostraremos la existencia de una civilización que, aunque no sea la de la Atlántida, ha desaparecido hoy".

UN SIMPLE DIBUJO

Pero en el nuevo libro de Berlitz no se menciona en parte algu-

de, se acerca mucho a la gran pirámide de Gizeh, en Egipto, cuya altura es ligeramente superior a los 146 metros".

La silueta obtenida por el sonar revela desde luego una forma pi-

- **Los últimos datos parecen indicar que la enigmática estructura sería ligeramente menor que la gran pirámide de Gizeh.**
- **Su localización demostraría que hubo una civilización perdida en lo que hoy es el fondo del Atlántico.**

na este descubrimiento, que sólo aparece en el lugar reservado a las ilustraciones bajo la forma de un simple dibujo, con un texto al pie.

Este texto dice, entre otras cosas: "El sonar lateral o el que se utiliza para localizar los bancos de peces revelaron la presencia en el fondo del mar de masas voluminosas que hacen pensar en pirámides y otras construcciones. La silueta que reproducimos, obtenida por el capitán Don Henry a bordo de su embarcación, equipada con sonar para la pesca, parece la de una pirámide... con una altura que se calcula en 128 metros y una base de 164 metros. Si se trata realmente de una pirámi-

ramidal totalmente simétrica, con un pequeño escalón en la parte superior. Pero las anotaciones a mano trazadas sobre el esquema no parecen corresponder exactamente a las medidas contenidas en el texto, ya que atribuyen a la pirámide una base de 158 metros y una altura de 143. Esto confirmaría que la misteriosa "construcción" —si lo es— descubierta en el Triángulo de las Bermudas no tiene dimensiones superiores a las de la pirámide de Keops.

UN BARCO POR SEMANA

En lo que se refiere a las enigmáticas desapariciones de barcos y aviones que se suceden desde

hace decenas de años en el Triángulo de las Bermudas, en "Without a Trace", Berlitz revela que en el período 1974-1976 "más de seiscientos yates y otras embarcaciones de recreo desaparecieron en las costas de los Estados Unidos y un alto porcentaje de estas pérdidas se produjo en el Triángulo".

Actualmente, afirma Berlitz, "las desapariciones en el Triángulo continúan produciéndose al ritmo de un avión cada quince días y un barco o un yate casi cada semana".

Las apariciones de objetos voladores no identificados (ovnis) ocupan también un puesto importante en el nuevo libro de Berlitz, que es un verdadero apéndice de su obra de 1974, traducida a una veintena de idiomas y de la que se han vendido en todo el mundo más de cinco millones de ejemplares.

El autor recuerda que el propio Jimmy Carter vio un ovni en Thomaston (Georgia) en 1973 y que en junio de 1976 declaró: "Si llego a ser Presidente, procuraré que todas las informaciones que tiene Norteamérica sobre las apariciones de ovnis se pongan a disposición del público y de los científicos". ■ RENE CENTASSI.



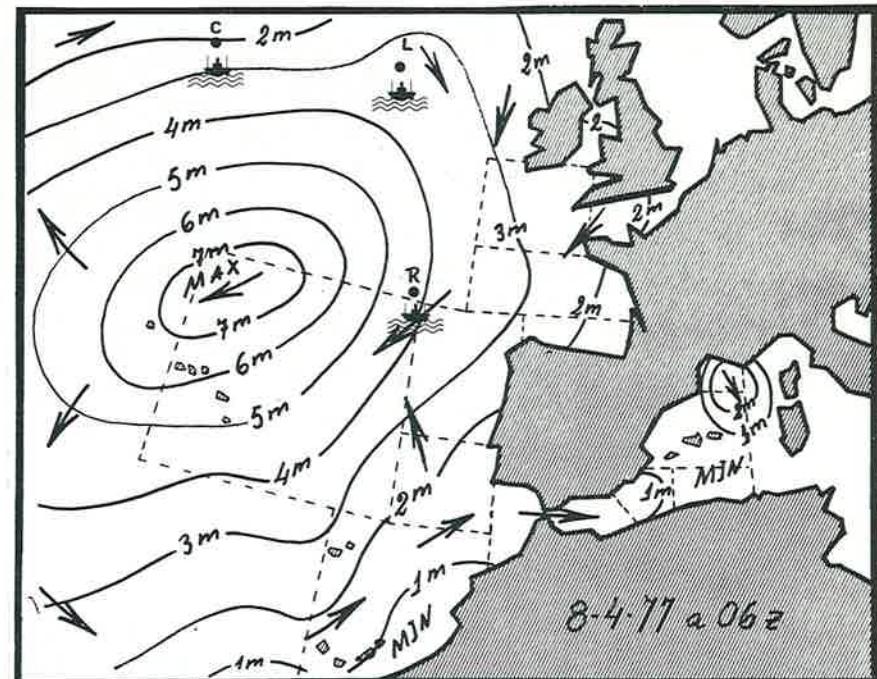
CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE MAYO

Durante el pasado abril decrecieron ya bastante los temporales por nuestras zonas marítimas. Y lo hicieron, no sólo en su frecuencia, sino también en su intensidad. Hubo, además, simples temporales, pero no duros ni muy duros. De todos modos resultaron relativamente frecuentes en Gran Sol, menos frecuentes en Vizcaya, Finisterre, golfo de León y NE. de Baleares y muy ocasionales en las demás zonas que habitualmente nos ocupan. A nuestro juicio, el mapa de olas más significativo del mes de abril es el correspondiente a las seis (hora Z) del día 8, que figura en el grabado adjunto. La mar más encrespada se centraba sobre la mitad noroccidental de la zona marítima de Azores, con mar muy gruesa a arbolada del NE., disminuyendo en su otra mitad hasta mar gruesa. La altura máxima (registrada) del oleaje alcanzaba los siete metros —a la mencionada hora— en el extremo NW. de la zona, como bien se aprecia en el mapa. También se registraba mar gruesa de componente N. en la mitad occidental de Vizcaya,

tercio occidental de Gran Sol y mitad noroccidental de Finisterre. Y fuerte marejada en alta mar del resto de estas zonas, mitad noroccidental de San Vicente y extremos NE. de Baleares y SE. de León. En los mapas del tiempo del mencionado día, aparecía una depresión de 1.000 milibares centrada en 27° N. - 20° W., la cual provocaba temporal del NE. en la mitad NW. de Azores y en el S. de Finisterre. Otra, de igual valor, se situaba en el N. del mar Tirreno y levantaba ráfagas atemporaladas del NW. en alta mar de León y cuadrante NE. de Baleares.

Pasando ya a los pronósticos para este mes de mayo, el mapa número 2 muestra el número previsto de días de temporal o de ráfagas atemporaladas (vientos de fuerza 7 o más en la escala de Beaufort) para nuestras distintas zonas marítimas. Como claramente se aprecia, decrecen tanto que sólo resultan prácticamente previsibles para las más septentrionales, donde —además— serán de componente N.

El mapa número 3 resume gráfi-

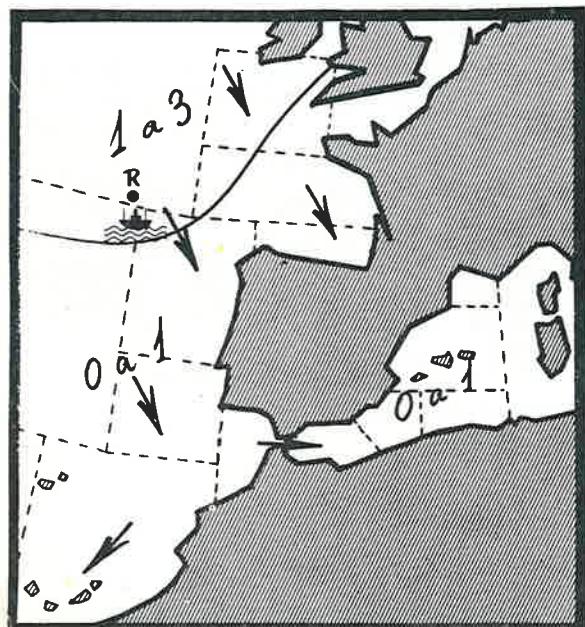


MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas —durante el pasado abril— por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. Corresponde —como pueden apreciar— a las seis (hora Z) del día 8.

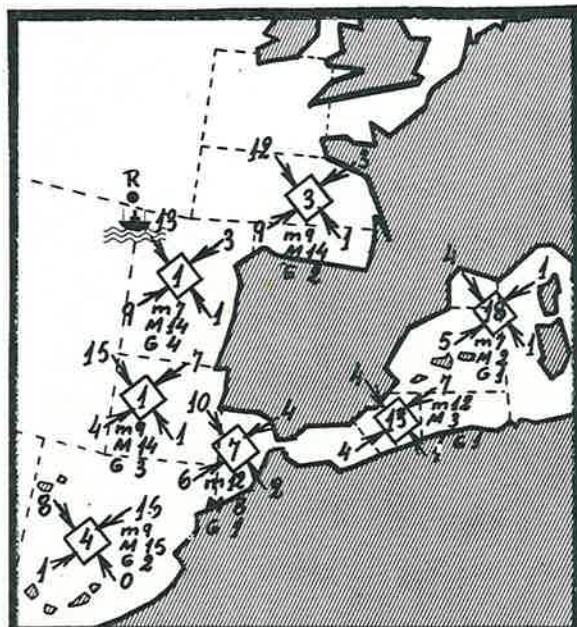
camente, como siempre, el estado previsto del viento y de la mar para el mes recién iniciado. La cifra que aparece junto a cada una de las flechas que inciden en los lados de cada uno de los rombos, muestra —para cada zona— el número medio de días en que la mar provendrá del cuadrante correspondiente: N. a E., E. a S., S. a W. y W. a N. La cifra del centro de cada rombo indica, para esa zona, el número medio de días de calma. Los días que faltan —al sumar— hasta completar los treinta y uno de que consta mayo, corresponden a direcciones confusas de viento. Por otro lado, debajo o a la derecha de cada rombo, aparece la media mensual de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M"; y de mar gruesa

o más (cuatro metros en adelante), expresada por una "G". También aquí, para la altura de olas, hay que aplicar cuanto antes decíamos para la dirección del viento: que los días que faltan —al totalizar— en algunas zonas, hasta completar los treinta y uno que componen mayo, corresponden a oleajes intermedios.

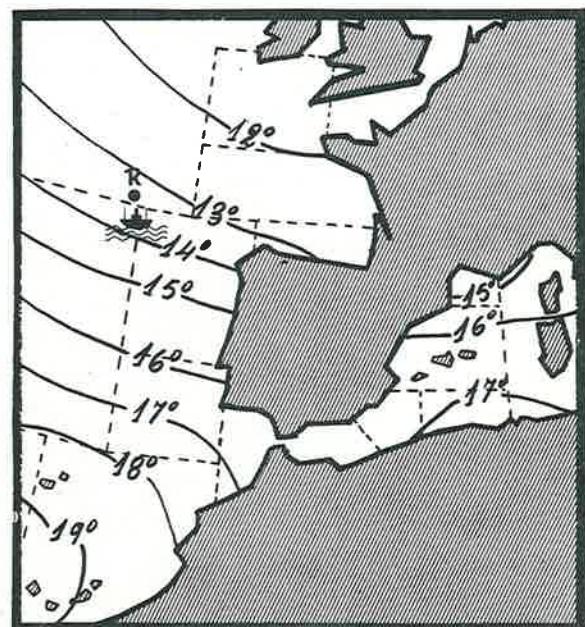
En cuanto al adjunto mapa número 4, diremos —ya para terminar— que muestra el reparto de las isotermas medias del agua del mar, en superficie, para este mes de mayo. Van expresadas, como es norma obligada, en grados centígrados. En general se aprecia —con respecto a abril— un aumento de dos grados por la mayor parte de nuestras zonas habituales de trabajo. La excepción está en Canarias, donde la temperatura se mantiene con escasas variaciones, sobre todo en las proximidades de las islas.



MAPA NUMERO 2.—Días previstos de temporal para el presente mes de mayo. Las flechas indican la dirección dominante del viento.



MAPA NUMERO 3.—Estado previsto de la mar y del viento para el mes de mayo en curso.



MAPA NUMERO 4.—Temperaturas medias del agua del mar —en superficie— previstas para el actual mes de mayo.

CATERPILLAR

el empuje que la pesca necesita CON SEGURIDAD!



MOTORES
MARINOS
PROPULOSORES
desde 125 a
1125 BHP.

GRUPOS
AUXILIARES
desde 75 a
1250 BHP.



MOTORES
MARINOS
CATERPILLAR
¡auténticos lobos de mar!



FINANZAUTO
DISTRIBUIDOR EN ESPAÑA DE



CENTRAL: Plaza de las Cortes, 6
Tels. 448 27 00 y 445 71 50
Madrid - 14

ARGANDA-BARCELONA-VALENCIA
BILBAO-OVIEDO-SEVILLA-TENERIFE
LAS PALMAS-ZARAGOZA-MALAGA
LA CORUÑA-LERIDA-PALMA DE MALLORCA

Caterpillar, Cat y ■ son marcas de Caterpillar Tractor Co.