

hoja del mar

N.º 141 • AÑO XIII INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • JUNIO 1977

ANCHOA: SENSACIONAL

LA BAJURA DEL CANTABRIGO
VIVE HORAS FELICES
POR UNA COSTERA SIN PRECEDENTES,
MIENTRAS EN LA ALTURA
HAY PREOCUPACION POR SU FUTURO
EN AGUAS COMUNITARIAS



MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

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

Pedidos al Gabinete de Información y
Publicaciones del Instituto Social de la
Marina, Génova, 24. Madrid-4.

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



Comatisa

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

FLOTA

"Horus"	92.000 pies cúbicos
"Lago Negro"	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

¿le preocupa la rentabilidad de su pesquero?

Suponemos que sí, como a todo el mundo y como le preocupa a FURUNO. Por eso le ofrecemos los equipos más avanzados para la detección de pesca, que aumentarán la rentabilidad de su pesquero.

Equipos fabricados por FURUNO y probados por miles y miles de pescadores en todo el mundo, para que Vd. regrese con sus bodegas a tope.

Los equipos FURUNO facilitan la faena y ahorran tiempo y dinero.

ECOSONDA FE-501/502

NUEVO

- ☐ Especial para buques pesqueros de bajura.
- ☐ Avanzado diseño del amplificador.
- ☐ Doble longitud de pulso, para un ecograma claro en aguas poco profundas y amplia detección en aguas profundas.
- ☐ Fácil de operar y mantener.



SONAR FH-103

- ☐ Especial para pesqueros de cerco, tanto de madera como de acero.
- ☐ Anchura de haz conmutable: haz estrecho para detección a larga distancia y haz ancho para las cortas.
- ☐ Posibilidad de acoplar pantalla Sonarscope para facilitar la interpretación de los ecos.



SONDADOR FUG/FUV

- ☐ Para cualquier modalidad de pesca.
- ☐ Gran potencia y precisión.
- ☐ Registro de alta velocidad con multiestilos.
- ☐ Dualidad de frecuencias.
- ☐ 3 velocidades de papel.
- ☐ Con o sin tubo de rayos catódicos, según modelo.



FURUNO®

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

Claudio Coello, 50. Madrid. 1/ Telf. 225 74 83/ Telex. 22884 MOCUR-E

O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles



EFFECTOS NAVALES PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables cabullería, 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

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"

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



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

Los tripulantes de los pesqueros españoles "Cieisa IV" y "Pesquero Onubense III", que permanecieron retenidos en Angola durante tres meses, fueron puestos en libertad y ya han llegado a sus domicilios.

En una información de alcance que publicábamos en nuestro número anterior, anunciábamos la pronta liberación de estos pescadores, que se produjo cuando ya había sido distribuida la mencionada edición de "Hoja del Mar".

Cuantas gestiones, numerosas e ininterrumpidas, se hicieron para la liberación, a pesar de las grandes dificultades, dieron resultado. Es de justicia resaltar que el Instituto Social de la Marina, tanto a nivel central como mediante su representación en Angola y sus delegaciones provinciales, estableció los contactos que creyó precisos para lograr la liberación de los pescadores, y día a día, durante los tres meses, celebró consultas y entrevistas a estos efectos.

"Hoja del Mar" silenció en todo momento esta labor, para evitar que una incorrecta interpretación de algún aspecto de la misma pudiera entorpecer las negociaciones. ■



Joaquín Gómez abraza a su hija, que acudió a recibirle.

DESDE ANGOLA, REGRESO FELIZ

Los tripulantes de los buques pesqueros "Cieisa IV" y "Pesquero Onubense III", ya están de nuevo en España. Regresaron, felizmente, a Málaga y Huelva, res-

pectivamente, donde fueron recibidos con grandes muestras de cariño por sus familiares después de estar separados durante tres largos meses. Recogemos aquí

la información de estas llegadas, que han realizado nuestra enviada especial a Huelva y los servicios de la Agencia Cifra en Málaga.

LOS TRIPULANTES DEL "CIEISA IV", EN MALAGA

MALAGA.—Los diecisiete pescadores malagueños que durante más de cuatro meses han permanecido cautivos en Angola, después de haber sido apresados a bordo del "Cieisa IV", de matrícula de Huelva, llegaron a Málaga.

Han llegado Mariano Martín Martín, segundo patrón; Rafael López Hernández, engrasador; Antonio Pérez Pérez, Manuel Gutiérrez Montiel, Julián Avilés Fernández, Francisco Fernández Olmedo, Félix Martín Navas, José Correa Urdiales, Ildefonso García Atencia, Ramón Noriega Martín, Victoriano Sánchez Chamorro, Manuel Chiquera Pedrel, Bautista Padial Ortuño, Miguel Díaz Rodríguez, Juan Ramón Cánovas Pérez, Salvador Rodríguez Rodríguez y Fernando Fernández López.

Los familiares acudieron a Madrid para recibir a los pescadores, y en el aeropuerto se produjeron emotivas escenas,

fundiéndose en largos y fuertes abrazos, e incluso llegó a producirse el desmayo de alguna mujer.

Según explicaron, salieron de Angola el día 13 de mayo a bordo del "Cieisa IV", dirigiéndose a Punta Negra, localidad del antiguo Congo francés, cubriendo una travesía de unas treinta y seis horas.

Desde allí se trasladaron a Brazzaville para tomar un avión que les llevó a París, donde han permanecido hasta que han regresado a España. Primero a Madrid, para desde allí marchar a sus habituales puntos de residencia.

Aunque las declaraciones formuladas en el aeropuerto fueron muy breves, ya que la principal preocupación de los pescadores era reunirse con sus familiares, en general han declarado que recibieron un trato que no puede considerarse bueno, y que incluso algunos de ellos fue víc-

tima de alguna bofetada. El jefe de Fomento Social de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina visitó al día siguiente, acompañado de un funcio-

nario, en sus domicilios, a cada uno de los tripulantes y ofreció la asistencia sanitaria del Instituto y cualquier otra gestión que necesitasen. ■

LOS CUATRO ULTIMOS

MALAGA.—Por vía aérea llegaron a Málaga, procedentes de París, el pasado 22 de mayo, los cuatro últimos pescadores tripulantes del "Cieisa IV", que permanecieron más de cuatro meses retenidos en Angola.

Estos cuatro tripulantes habían quedado en la capital de Francia y no vinieron fechas atrás con sus compañeros por dificultades de pasaje.

Los llegados son: Miguel Díaz Rodríguez, patrón del "Cieisa IV"; el maquinista Juan Ramón Cánovas Pérez y los marineros Salvador Rodríguez Rodríguez y Fernando Fernández López.

En el aeropuerto se produjeron las lógicas escenas de emoción entre los pesca-

dores y sus familiares, que acudieron a recibirlos.

El patrón, Manuel Díaz Rodríguez, manifestó que había hecho entrega del barco en Punta Negra, hace dos días, a la nueva tripulación, y el maquinista, que había hecho entrega también del cuadro de máquinas.

El patrón explicó después que, una vez que hizo entrega del barco, salió para Brazzaville y después se trasladó a Lagos para llegar finalmente a París, desde donde partió con destino a Málaga. En el aeropuerto malagueño se encontraban para recibirlos el delegado provincial del ISM, acompañado del jefe de Fomento Social y otros funcionarios. ■



El "Pesquero Onubense III" llega a puerto después de su larga travesía y aventura.

El patrón de costa Juan González, rodeado de familiares y compañeros, es entrevistado nada más bajar a tierra.

EL "PESQUERO ONUBENSE III" Y SU TRIPULACION, EN CASA

HUELVA (De nuestra enviada especial).—A primeros del mes de enero, las autoridades angoleñas retenían a dos pesqueros españoles que se encontraban faenando dentro de sus aguas jurisdiccionales: el "Cieisa IV", de Málaga, cuya tripulación regresó a España por avión hace unos días, y el "Pesquero Onubense III", de Huelva. Pasaron los meses, y debido a la circunstancia de que el Gobierno español no mantiene relaciones diplomáticas con el de Angola, una serie de hombres y de familias ha visto pasar estos ciento cincuenta días entre el miedo y la esperanza, mientras otras personas trataban de hacer lo que podían para traer de vuelta a casa a los retenidos.

En la liberación de "sus hombres" han tenido un papel muy importante las esposas de los tripulantes. Desde el primer momento han escrito cartas, cursado telegramas y visitado a todas las autoridades que podrían ayudarles. Mujeres, que momentos antes de atracar el "Pesquero Onubense III" en el puerto de Huelva, manifestaban: "Ahora ya estamos normales". Y, por supuesto, el Instituto Social de la Marina, desde donde se hicieron todo tipo de gestiones para su liberación. El delegado del ISM en Huelva, y asistente social, estaban en el puerto.

Esos momentos eran sobre las seis de la tarde del viernes 27 de mayo y las familias de los tripulantes del "Pesquero Onubense III" esperaban en el muelle. Después de los primeros y emocionados momentos en que cada familia se disputaba el abrazo del recién llegado, pudimos conversar con algunos de ellos. Todos se quejaban de lo mismo: deficiencia en la alimentación, e intranquilidad respecto a lo que les iba a suceder.

—La alimentación fue muy regular —nos dice el patrón de costa don Juan González Álvarez; quien añade—: Aunque también es verdad que lo que sucedía es que había escasez.

—¿Quién les suministraba los viveres?

—Desde el primer momento, la casa armadora corrió con los gastos del suministro, a través del consignatario. María José, la asistente social del Instituto Social de la Marina, nos los llevaba a bordo.

—¿Es que ustedes no salían del barco?

—El primer mes sí, pero los tres últimos, para nada.

Tal vez no fuesen los momentos apropiados para hablar del tema, pero no quisimos perder la oportunidad de preguntarle al señor González si él personalmente cree que podría establecerse algún convenio con Angola. Aunque manifiesta que sería deseable por la riqueza de las aguas, confiesa que lo ve muy difícil, ya que los cubanos tienen prácticamente la exclusiva.

"TENIAMOS LOS NERVIOS DESHECHOS"

"A los cubanos y a los rusos no les interesa", afirma don Francisco Tortosa González, patrón de pesca, cuando le formulamos la misma pregunta sobre un posible convenio.

—¿Tuvieron malos tratos?

—De forma especial, no.

—¿Qué estaban pescando cuando les apresaron? ¿A dónde les condujeron?

—Pescábamos gamba y, nos llevaron a una base militar. Hacíamos las guardias, barríamos..., aunque a comer íbamos a bordo.

"Desde el primer momento racionamos la comida y la asistente social hacía lo que podía, pero nosotros teníamos los nervios deshechos. Tenga usted en cuenta —añade el señor Tortosa— que apenas llegaba alguna carta de nuestras familias y ella era el único contacto que teníamos con el exterior".

Mientras tratamos de hablar con unos y otros, las escenas de emoción se suceden de manera ininterrumpida a nuestro alrededor. Las mujeres se agarran fuertemente a sus maridos, hijos o hermanos como si les pareciera mentira que ya estuvieran allí. Los niños son cogidos en brazos una y otra vez por sus padres, que en alguna ocasión ven por primera vez, como es el caso de la hija de Joaquín Gómez que el día 5 de junio hace los seis meses.

TODOS SEGUIRAN EN EL MAR

Una buena parte de la tripulación es gallega. Son hombres todos jóvenes que se lamentan sobre todo de la falta de comida.

"No, si ya sabemos que lo que pasa es que el país está en una posguerra y no hay nada, ni para ellos —nos dicen Eulogio Leyenda y Ulpiano González, ambos de Bayona—. Cuando nos liberaron nos llevaron al mejor hotel de Luanda, hotel que se cerró después de salir nosotros, y como gran manjar nos dieron un arroz blanco y una sopa".

Bueno, lo cierto es que la aventura, temerosa aventura diríamos más bien, ya terminó para estos hombres y sus familias. En ninguno hemos recogido el deseo de abandonar el trabajo en la mar, sino que seguirán faenando como su medio de vida. El miedo se les quedó allí, cuando desde su barco veían sobrevolar los aviones de guerra o escuchaban las alarmas en la ciudad. La tranquilidad la sintieron, afirmó el patrón de pesca, "solamente cuando arriamos los cables y pusimos rumbo a casa".

■ PALOMA CABALLERO.



ACUERDOS DE LA COMISION PERMANENTE DEL I. S. M.

La Comisión permanente del Instituto Social de la Marina, en su sesión celebrada el pasado 26 de mayo, adoptó, entre otros, los siguientes acuerdos:

Elevación en la cuantía de las ayudas de Asistencia Social y reintegro de gastos de Asistencia Sanitaria concedidas por las Comisiones Permanentes Provinciales.

Autorización de proyectos de obras.

- Casa del Mar de Tarifa (Cádiz).
- Casa del Mar de Almería.
- Casa del Mar de Las Palmas.
- Casa del Mar de San Carlos de la Rápita (Tarragona).

Dotación de mobiliario e instalaciones.

- Para la Casa del Mar de Los Cristianos (Tenerife).
- Para la Policlínica de Valencia.
- Para la Policlínica de Cádiz.

Instalación de central telefónica para la Casa del Mar y

la Escuela de Náutica y Formación Profesional de Gijón.

Subvenciones.

- A la Cofradía de Pescadores de Lequeitio (Delegación Provincial de Bilbao), para el Hogar de Pescadores.
- Para reparación del grupo de 48 viviendas de Ayamonte (Huelva).

Becas.

- Convocatoria de becas de estudio para funcionarios, hijos y huérfanos de los mismos. Curso escolar 1977/78.
- Convocatoria de becas de estudio para personal no sanitario, personal auxiliar sanitario titulado y auxiliar de clínica, e hijos y huérfanos de los mismos. Curso escolar 1977/78.
- Convocatoria de becas de estudio para personal contratado, hijos y huérfanos del mismo. Curso escolar 1977/78.

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 Eguizabal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chilleda. 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 Alborno. 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.

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

Director:

Joaquín Vidal.

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963.

LAS PECULIARIDADES DEL TRABAJO EN LA MAR Y LA O.I.T.

Tantas y tantas veces hemos insistido en estas páginas sobre las peculiaridades del trabajo en la mar. No es un tópico, con toda evidencia. Cualquiera que atienda por un momento a las circunstancias en que se desarrolla ese trabajo, deducirá que se trata de una actividad distinta y difícil. A veces, también penosa; a veces, arriesgada hasta todo límite.

Pero no hay que llegar a ningún extremo (naufrajos, accidentes a bordo, etcétera, con una siniestralidad que es la más alta del mundo laboral) para configurar esas peculiaridades. Pues aun en el supuesto de que convergieran en este trabajo todo tipo de condicionamientos favorables —la mejor embarcación, la mejor mar—, el trabajo del marino seguirá siendo de una absoluta singularidad: su fábrica es flotante; el alojamiento del lugar de residencia, de la familia, de todo su entorno social, no admite excepción alguna; las ausencias pueden ser

prolongadas por jornadas, semanas y frecuentemente meses: todos cuantos intervienen en el trabajo a bordo, hasta el último marinero, han de tener una rigurosa especialización para desempeñar su tarea; el espacio en el que cohabitan los tripulantes es reducido e incómodo; el descanso hay que hacerlo a pie de obra, con dificultad y las mas de las veces imposibilidad de aislamiento.

No estamos muy seguros de que la sociedad española tenga siempre presentes tales circunstancias determinantes cuando contempla el problema del hombre de mar. Tampoco estamos muy seguros de que se exceda en contemplar el problema del hombre de mar. De ahí nuestra insistencia en subrayar las peculiaridades. Que no son de ahora ni es ahora cuando se ha empezado a legislar sobre la vida marítima teniéndolas en cuenta.

Nos satisface muchísimo dejar constancia de que un organismo de tanta proyección y solera como es

la Oficina Internacional del Trabajo (OIT), con sede en Ginebra, lleva décadas afrontando estas cuestiones, por medio de convenios y recomendaciones, y programa asambleas especialmente dedicadas al hombre de mar. Hay recomendaciones de la OIT que datan de 1920, e ininterrumpidamente hasta nuestros días ha venido dictando otras. Y convenios suscritos en 1924, la mayor parte de los cuales han sido ratificados por España.

Para mejor información de nuestros lectores ofrecemos aquí el repertorio de convenios de la OIT relativos a la gente de mar que han sido ratificados por España. Como en cada caso, añadimos el dato del diario oficial en que fueron publicados; aquellos a quienes interesa profundizar en la materia tendrán, así, una guía estimable para su estudio. Y en todo caso, la simple enumeración de los convenios dará idea de la muy amplia temática que abarca el citado organismo internacional. ■

CONVENIOS RATIFICADOS POR ESPAÑA, RELATIVOS A LA GENTE DE MAR

Convenio núm. 7.
EDAD MINIMA (Trabajo marítimo).
Ratificado por España: 29 de abril de 1924.
Publicado en "Gaceta" de 13 de mayo de 1924.
(Ver Convenios núms. 58 y 112.)

Convenio núm. 8.
INDEMNIZACIONES DE DESEMPLEO (Naufra-
gio).
Ratificado por España: 29 de abril de 1924.
Publicado en "Gaceta" de 13 de mayo de 1924.

Convenio núm. 9.
COLOCACION DE LA GENTE DE MAR.
Ratificado por España: 23 de febrero de 1931.
Publicado en "Gaceta" de 11 de marzo de 1931.

Convenio núm. 15.
EDAD MINIMA (Pañoleros y fogoneros).
Ratificado por España: 29 de abril de 1924.
Publicado en "Gaceta" de 13 de mayo de 1924.

Convenio núm. 16.
EXAMEN MEDICO DE MENORES (Trabajo mari-
timo).
Ratificado por España: 29 de abril de 1924.
Publicado en "Gaceta" de 13 de mayo de 1924.
(Ver Convenios núms. 73 y 113.)

Convenio núm. 22.
ENROLAMIENTO DE LA GENTE DE MAR.
Ratificado por España: 23 de febrero de 1931.
Publicado en "Gaceta" de 11 de marzo de 1931.

Convenio núm. 23.
REPATRIACION DE LA GENTE DE MAR.
Ratificado por España: 23 de febrero de 1931.
Publicado en "Gaceta" de 11 de marzo de 1931.

Convenio núm. 27.
INDICACION DEL PESO EN LOS FARDOS
TRANSPORTADOS POR BARCO.
Ratificado por España: 8 de abril de 1932.
Publicado en "Gaceta" de 14 de abril de 1932.

Convenio núm. 32.
PROTECCION DE LOS CARGADORES DE MUE-
LLE CONTRA LOS ACCIDENTES (Revisión del Con-
venio núm. 28).
Ratificado por España: 3 de julio de 1934.
Publicado en "Gaceta" de 5 de julio de 1934.

Convenio núm. 53.
CERTIFICADOS DE CAPACIDAD DE LOS OFI-
CIALES.
Ratificado por España: 16 de febrero de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 18 de mayo de 1972.

Convenio núm. 55.
OBLIGACIONES DEL ARMADOR EN CASO DE
ENFERMEDAD O ACCIDENTE DE LA GENTE DE
MAR.
Ratificado por España: 12 de noviembre de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 30 de noviembre
de 1972.

Convenio núm. 56.
SEGURO DE ENFERMEDAD DE LA GENTE DE
MAR.
Ratificado por España: 12 de noviembre de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 30 de noviembre
de 1972.

Convenio núm. 58.
EDAD MINIMA (Trabajo marítimo).
Ratificado por España: 16 de febrero de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 19 de mayo de 1972.
(Ver Convenios núms. 7 y 112.)

Convenio núm. 68.
ALIMENTACION Y SERVICIO DE FONDA (Tripu-
lación).
Ratificado por España: 16 de junio de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 25 de mayo de 1972.

Convenio núm. 69.
CERTIFICADO DE APTITUD DE LOS COCINE-
ROS DE BUQUE.
Ratificado por España: 16 de febrero de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 19 de febrero de 1972.

Convenio núm. 73.
EXAMEN MEDICO DE LA GENTE DE MAR.
Ratificado por España: 16 de junio de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 20 de mayo de 1972.
(Ver Convenios núms. 16 y 113.)

Convenio núm. 74.
CERTIFICADO DE MARINERO PREFERENTE.
Ratificado por España: 16 de febrero de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 20 de mayo de 1972.

Convenio núm. 91.
VACACIONES PAGADAS DE LA GENTE DE
MAR (Revisión del Convenio núm. 72).
Ratificado por España: 29 de marzo de 1971.

Publicado en el "B. O. del E." de 19 de febrero de 1972.

Convenio núm. 92.
ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION (Revisión
del Convenio núm. 75).
Ratificado por España: 16 de junio de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 23 de mayo de 1972.
(Ver Convenio núm. 126.)

Convenio núm. 108.
DOCUMENTOS DE IDENTIDAD DE LA GENTE
DE MAR.
Ratificado por España: 16 de febrero de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 24 de mayo de 1972.

Convenio núm. 112.
EDAD MINIMA (Pescadores).
Ratificado por España: 28 de junio de 1961.
Publicado en el "B. O. del E." de 25 de abril de 1962.
(Ver Convenios núms. 7 y 58.)

Convenio núm. 113.
EXAMEN MEDICO DE LOS PESCADORES.
Ratificado por España: 28 de junio de 1961.

Publicado en el "B. O. del E." de 24 de abril de 1962.
(Ver Convenios núms. 16 y 73.)

Convenio núm. 114.
CONTRATO DE ENROLAMIENTO DE LOS PES-
CADORES.
Ratificado por España: 28 de junio de 1961.
Publicado en el "B. O. del E." de 24 de abril de 1962.
(Ver Convenio núm. 22.)

Convenio núm. 126.
ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION (Pescado-
res).
Ratificado por España: 9 de febrero de 1968.
Publicado en el "B. O. del E." de 13 de noviembre de
1969.
(Ver Convenio núm. 92.)

Convenio núm. 134.
PREVENCION DE ACCIDENTES DEL TRABAJO
DE LA GENTE DE MAR.
Ratificado por España: 12 de noviembre de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 21 de febrero de 1973.

CLASIFICACION POR MATERIAS DE CONVENIOS DE LA O.I.T.

- I. CONVENIOS (*)
1. RELACIONES LABORALES.
- 1.1. Edad mínima para el trabajo.
 - 1.1.1. General.
Convenio núm. 58 Ratificado en 16 de febrero de 1971.
(Revisión del Convenio núm. 7.) Publicado en el "B. O. del E." de 19 de mayo de 1972.
 - 1.1.2. Pañoleros y fogoneros
Convenio núm. 15 Ratificado en 19 de abril de 1924.
Publicado en "Gaceta" de 13 de mayo de 1924.
 - 1.1.3. Pescadores.
Convenio núm. 112 Ratificado en 28 de junio de 1961.
Publicado en el "B. O. del E." de 25 de abril de 1962.
- 1.2. Ingreso del personal.
 - 1.2.1. Colocación.
Convenio núm. 9 Ratificado en 23 de febrero de 1931.
Publicado en "Gaceta" de 11 de marzo de 1931.
 - 1.2.2. Enrolamiento.
a) General.
Convenio núm. 22 Ratificado en 23 de febrero de 1931.
Publicado en "Gaceta" de 11 de marzo de 1931.
b) de Pescadores.
Convenio núm. 114 Ratificado en 28 de junio de 1961.
Publicado en el "B. O. del E." de 24 de abril de 1962.
 - 1.2.3. Documentos de identidad.
Convenio núm. 108 Ratificado en 16 de febrero de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 24 de mayo de 1972.
- 1.3. Repatriaciones.
Convenio núm. 23 Ratificado en 23 de febrero de 1931.
Publicado en "Gaceta" de 11 de marzo de 1931.
- 1.5. Vacaciones anuales pagadas.
Convenio núm. 91.
(Revisión del Convenio núm. 72.) Ratificado en 29 de marzo de 1971.
Publicado en el "B. O. del E." de 19 de febrero de 1972.
- 1.6. Salario, horas de trabajo y dotación.
Convenio núm. 109.
(Revisión del Convenio núm. 93.) Ratificado en 16 de junio de 1971.
Pendiente de publicación.
2. SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO.
- 2.1. Indicación del peso en los fardos transportados por barco.
Convenio núm. 27 Ratificado en 8 de abril de 1932.
Publicado en "Gaceta" de 14 de abril de 1932.
- 2.2. Protección de los cargadores de muelle contra los accidentes.
Convenio núm. 32.

(*) Los convenios que se señalan como pendientes de ratificación y/o de publicación, carecen de eficacia normativa en el ordenamiento jurídico español, en tanto no se cumplan los indicados trámites, conforme a lo dispuesto en el artículo 1.º, 5. del Título Preliminar del Código Civil.

(Pasa a la pág. siguiente)

CLASIFICACION POR MATERIAS DE CONVENIOS DE LA O.I.T.

(Viene de la pág. anterior)

(Revisión del Convenio núm. 28.)	Ratificado en 3 de julio de 1932. Publicado en "Gaceta" de 5 de julio de 1934.
2.3. Examen médico.	
2.3.1. General. Convenio núm. 23	Ratificado en 16 de junio de 1971. Publicado en el "B. O. del E." de 20 de mayo de 1972.
2.3.2. De menores. Convenio núm. 16	Ratificado en 29 de abril de 1924. Publicado en "Gaceta" de 13 de mayo de 1924.
2.3.3. De pescadores. Convenio núm. 113	Ratificado en 28 de junio de 1961. Publicado en el "B. O. del E." de 24 de abril de 1962.
2.4. Alimentación y servicio de fonda (tripulación). Convenio núm. 68	Ratificado en 16 de junio de 1971. Publicado en el "B. O. del E." de 25 de mayo de 1972.
2.5. Alojamiento de la tripulación. 2.5.2. Pescadores. Convenio núm. 126	Ratificado en 9 de febrero de 1968. Publicado en el "B. O. del E." de 13 de noviembre de 1969.
3. SEGURIDAD SOCIAL.	
3.1. Obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente. Convenio núm. 55	Ratificado en 12 de noviembre de 1971. Publicado en el "B. O. del E." de 30 de noviembre de 1972.
3.2. Seguro de Enfermedad. Convenio núm. 56	Ratificado en 12 de noviembre de 1971. Publicado en el "B. O. del E." de 30 de noviembre de 1972.
3.3. Indemnizaciones de desempleo (naufragios). Convenio núm. 8	Ratificado en 21 de abril de 1924. Publicado en "Gaceta" de 13 de mayo de 1924.
3.4. Prevención de accidentes de trabajo. Convenio núm. 134	Ratificado en 12 de noviembre de 1971. Publicado en el "B. O. del E." de 21 de febrero de 1973.
3.5. Seguridad Social. Convenio núm. 70	Ratificado en 21 de diciembre de 1972. Pendiente de publicación.
4. TITULACIONES.	
4.1. Certificados de capacidad de los oficiales. Convenio núm. 53	Ratificado en 16 de febrero de 1971. Publicado en el "B. O. del E." de 18 de mayo de 1972.
4.2. Certificado de aptitud de cocineros de buque. Convenio núm. 69	Ratificado en 16 de febrero de 1971. Publicado en el "B. O. del E." de 19 de febrero de 1972.
4.3. Certificado de marinero preferente. Convenio núm. 74	Ratificado en 16 de febrero de 1971. Publicado en el "B. O. del E." de 20 de mayo de 1972.
II RECOMENDACIONES (*)	
1. RELACIONES LABORALES	
1.1. Joranda y descanso.	
a) Horas de trabajo (pesca). Recomendación núm. 7 de 1920.	
b) Horas de trabajo (navegación interior). Recomendación núm. 8 de 1920.	
c) Horas de trabajo a bordo y dotación. Recomendación núm. 49 de 1936.	
1.2. Estatutos (normativa laboral) nacionales. Recomendación núm. 9 de 1920.	
1.3. Repatriación de capitanes y aprendices. Recomendación núm. 27 de 1926.	
1.4. Inspección de Trabajo. Recomendación núm. 28 de 1926.	
1.5. Enrolamiento (buques extranjeros). Recomendación núm. 107 de 1958.	
1.6. Empleo (evolución técnica). Recomendación núm. 139 de 1970.	
1.7. Continuidad en el empleo. Recomendación núm. 154 de 1976.	
2. SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO	
2.1. Protección de los cargadores de muelle contra los accidentes. (Reciprocidad). Recomendación núm. 33 de 1929.	
2.2. Protección de los cargadores de muelle contra los accidentes. (Consulta a las Organizaciones). Recomendación núm. 34 de 1929.	
2.3. Condiciones de estancia en los puertos. Recomendación núm. 48 de 1936.	
2.4. Suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación). Recomendación núm. 78 de 1946.	
2.5. Contenido de botiquines a bordo. Recomendación núm. 105 de 1958.	
2.6. Consultas médicas en alta mar. Recomendación núm. 106 de 1958.	
2.7. Condiciones sociales y de seguridad. Recomendación núm. 108 de 1958.	

(*) Las Recomendaciones son directrices no vinculantes que deben inspirar la legislación de los países miembros de la O.I.T.

(Continuara)



Don Alvaro Rengifo cerró el acto con unas palabras en las que se refirió a la importancia del convenio. Le acompañaban el subsecretario y secretario general técnico del Ministerio de Trabajo.

Firma del convenio de colaboración entre el SEAF-PPO y el ISM, presidido por el ministro de Trabajo.

OFICINAS DE EMPLEO EN TODA LA ORGANIZACION COSTERA DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MADRID.—En acto presidido por el ministro de Trabajo, don Alvaro Rengifo, se firmó en el salón de juntas del Departamento un convenio de colaboración entre el SEAF-PPO y el Instituto Social de la Marina. En virtud del mismo, toda la organización del Instituto en la costa —delegaciones provinciales, delegaciones locales en prácticamente todos los puertos, Casas del Mar, etcétera—, con independencia de sus funciones específicas, asumirá las competencias propias de las oficinas de empleo, en concierto con el SEAF-PPO y desarrollando su tarea de acuerdo con los esquemas de este último servicio. Esta nueva función del ISM es consecuencia, de un lado, de la alta especialización del organismo en cuanto concierne a las peculiaridades sociales del mundo marítimo-pesquero (y la organización funcional adecuada a estos fines), y de otro, de la amplia movilidad del trabajador del sector.

Después de la firma, que efectuaron, por parte del ISM, su presidente, don José Luis Taboada, y del SEAF-PPO, el director general de Empleo, don Manuel Galea, ambas personalidades pronunciaron unas palabras.

El señor Taboada se refirió a la movilidad del sector, que, según datos del último año, ha sido de unos 90.000 hombres, que cambiaron de puesto de trabajo, siempre dentro de la actividad marítima. "Estos embarques y desembarques —dijo— traen como consecuencia situaciones de desempleo que, estamos seguros, encontrarán la mejor solución en este concierto que acabamos de firmar". El presidente del ISM manifestó que el organismo recibe con verdadera satisfacción la firma del concierto,

que tan importante va a ser para los hombres del mar.

Habló a continuación el director general de Empleo, señor Galea, quien dijo que la firma del convenio forma parte de una tarea común al servicio de una política social, de una política laboral y de una política de empleo, en un momento en el que dicha política de empleo de todo un sector que afecta a todos los hombres del mar atraviesa por dificultades, por interrogantes, pero también por unas grandes expectativas de un sector tan importante, que le ha dado a España tantos aspectos positivos, históricos y económicos.

"La red de oficinas de empleo —siguió diciendo el señor Galea—, que ha sido aumentada en los últimos meses, cuenta ahora con la posibilidad, gracias a este convenio, de ampliar aún más su acción y su perspectiva".

Finalmente, el ministro, señor Rengifo, dijo que el concierto es un símbolo de lo que debe ser la colaboración en esta casa. Creo que ha de ser eminentemente fructífero y todo se traducirá en el mejor servicio al mundo del trabajo español, a ese mundo que se va a configurar cada vez más con una gran movilidad, en este país que es mayoritariamente responsable, realista y maduro, y que reemprende el camino de una economía próspera. Ese camino se traducirá en la creación continua de nuevas empresas y nuevas actividades. Terminó diciendo el ministro que no hay sectores estancos y que todos los esfuerzos en relación con el empleo deben ser cada vez más consistentes y más enriquecidos con colaboraciones como esta que hoy se celebra. ■

REUNION DE DELEGADOS DEL I.S.M.

MADRID.—Durante los días 9 al 12 del pasado mes de mayo, se celebró en Madrid una reunión de delegados provinciales del Instituto Social de la Marina, los cuales trataron, con los mandos del organismo, diversos aspectos funcionales del mismo.

El día 11, todos los delegados, con los cargos del Instituto, asistieron a la firma del convenio entre el SEAF-PPO y el ISM, y posteriormente se reunieron en un almuerzo de hermandad con los cargos y delegados del SEAF-PPO.

Previamente, el secretario general, vicesecretarios general y técnico, cargos y delegados provinciales del Instituto, presididos por don José Luis Taboada, presidente del organismo, fueron recibidos por el ministro de Trabajo, en su despacho oficial. El señor Taboada hizo la presentación de todos sus colaboradores al ministro y pronunció unas palabras en las que reiteró la lealtad de todos los funcionarios del Instituto Social de la Marina, que cumplen con fidelidad y entusiasmo las directrices que marca el Ministerio en favor de los trabajadores del mar. Por su parte, el ministro manifestó que le consta que el ISM realiza una gran labor cerca de los trabajadores del mar, tanto en su esfera central como en los puertos españoles, como en los del extranjero, y animó a que todos sus funcionarios continúen en esta tarea con la misma ilusión y el mismo espíritu demostrados hasta ahora. ■

Aprobado por la Comisión de Comercio de las Cortes COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE

MADRID.—La Comisión de Comercio de las Cortes, presidida por don José Ramón Herrero Fontana, aprobó el día 25 de mayo el proyecto de Ley de creación del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española.

Al proyecto se le habían presentado varias enmiendas, una de ellas a la totalidad, defendida por el señor Maqueda. El señor Maqueda fue respondido en sus argumentos por los ponentes señores Bonet y Fernández. Finalmente, desistió de poner a votación su enmienda, pero solicitó la modificación del artículo 1.º, acogiendo en parte su propuesta en el sentido de que el Colegio agrupará a los oficiales de la Marina Mercante por especialidades. Los textos de los artículos aprobados son los siguientes:

Artículo 1.º Se crea el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española como Colegio profesional de los reconocidos en la Ley de 13 de febrero de 1974, que agrupará por especialidades a todos los titulados universitarios de la carrera de Náutica.

Artículo 2.º A los efectos prevenidos en el apartado 3) del artículo 2.º de la Ley de 13 de febrero de 1974, el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española se relacionará orgánicamente con la Administración a través del Ministerio de Comercio, Subsecretaría de la Marina Mercante.

Artículo 3.º Por el Ministerio de Comercio se dictarán las disposiciones oportunas para el desarrollo en el cumplimiento de la presente Ley.

A propuesta del señor Gatell se acordó llevar una moción al Gobierno pidiendo que el Ministerio de Comercio tome las medidas oportunas para legalizar la situación actual de aquellos que no reúnan las condiciones señaladas en el artículo 1.º de esta Ley, y todo ello de acuerdo con las disposiciones finales del Decreto sobre calificación de enseñanzas de la carrera de Náutica.

El proyecto de Ley aprobado afecta aproximadamente a unos ocho mil oficiales de la Marina Mercante, en sus especialidades de puente, máquinas y radiotelegrafistas.

En los debates de la Comisión intervinieron como expertos de los Ministerios de Educación y Ciencia y de Comercio los señores Corbella (Educación) y Robles (director general de Navegación). ■

ASOCIACION DE ARMADORES DE BUQUES ATUNEROS CONGELADORES

MADRID (Redacción).—En el "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 16 de mayo y por el Departamento de Relaciones Sindicales (Oficina de Depósitos de Estatutos de Organizaciones Profesionales), se publicó la siguiente notificación:

"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 once horas del día 12 del mes de mayo de 1977, han sido depositados los Estatutos de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC), cuyos ámbitos territorial y profesional son: Nacional, armadores que desarrollen la actividad de pesca de atúnidos al cerco, por unidades atunero-congeladoras, siendo los firmantes del acta de constitución don Rafael Conejo Molinero, don Guillermo Arrién Muguire, don Juan Ramón Egaña Zulueta, don Benito Portuondo Astuy, don Luis Urquidí Olarra, don José

FUERTE MULTA EN INGLATERRA A DOS PESQUEROS ESPAÑOLES

Mientras se negocia con la Comunidad Económica Europea la ampliación del cupo de barcos que pueden faenar dentro de las 200 millas marinas en sus países miembros, los pesqueros de altura "Rompeolas" y "Maretón", con base en Pasajes (Guipúzcoa), que fueron detenidos cuando se encontraban al Norte de Escocia, han sido sancionados por un juez del puerto inglés de Lerwick a

sendas multas de 40.000 libras esterlinas (casi cinco millones de pesetas).

En vista de que la detención de ambos buques se había producido porque estaban faenando en el interior del límite de doscientas millas, adoptado por los países de la CEE, ésta sanción es la primera que un país comunitario aplica a buques de altura españoles por este concepto. ■

El delegado de Trabajo de Vizcaya, a su regreso de Escocia.

"TODOS TENDRAN PROBLEMAS, DENTRO DE LAS 50 MILLAS, EN AGUAS DE LA C.E.E."

BILBAO.—"Dentro de las 50 millas no sólo los pesqueros españoles, sino cualquiera de los países comunitarios pueden tener problemas, ya que regiones europeas como Irlanda y Escocia defienden sus intereses", declaró el señor Pérez Bilbao, delegado de Trabajo de Vizcaya, a su vuelta de Escocia, donde participó en las conferencias marítimas de la Comunidad Económica Europea.

El señor Pérez Bilbao, que es a su vez secretario general del CESSIN, manifestó que su estancia en Escocia fue provechosa,

ya que debido a la presencia del Norte de España y a la de los bretones, no prosperó la tesis irlandesa respecto a la total prohibición de pesca por miedo a la desaparición que se podría originar de las especies marinas.

Por lo que respecta al momento actual de la situación de los pesqueros, informó que está sujeto todo el ordenamiento de pesca a las leyes interiores y a la delimitación de las 200 millas por parte de los países comunitarios. ■

VENTAJOSO ACUERDO PESQUERO CON NORUEGA

MADRID.—El Acuerdo que en materia de pesca ha negociado España con Noruega, que fue aprobado por el Consejo de Ministros, puede considerarse no sólo ventajoso, sino victorioso para el sector pesquero español, dadas las actuales circunstancias en que se desarrollan este tipo de negociaciones, han afirmado en fuentes competentes.

En virtud de dicho Acuerdo, la flota española podrá faenar entre las 50 y las 200 millas a que han sido ampliadas las aguas jurisdiccionales de Noruega, desde primeros de año hasta el 31 de diciembre de 1980, lo que supone cuatro años de tranquilidad para todos los pesqueros españoles que faenan por aquella zona. ■

SOCIEDAD MIXTA PESQUERA HISPANO-ARGENTINA

MADRID.—Acaba de constituirse una nueva sociedad mixta pesquera hispano-argentina con una capacidad anual de captura de más de 35.000 toneladas de pescado, y que cuenta ya con una infraestructura comercial y red de frío en nuestro país.

Por el momento, la empresa pondrá en servicio dos barcos y espera ampliar la flota a seis en este mismo año.

En el grupo español de la nueva empresa figura Álvarez Arenas y, por parte argentina, una entidad bancaria. ■

REUNIONES PESQUERAS EN RABAT

MADRID.—El subsecretario de la Marina Mercante, Carlos Barrera Aldamiz-Echevarría, a quien acompañarán distintos altos cargos del sector pesquero, visitará el archipiélago canario para mantener contactos con los medios pesqueros de las islas.

En las reuniones que mantendrá en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, se intercambiará información recíproca y se examinarán directamente los problemas pesqueros que

afectan en estos momentos al sector en el archipiélago.

El subsecretario de la Marina Mercante viajará posteriormente a Rabat, donde asistirá a las previstas reuniones de la Comisión Mixta Hispano-marroquí, creada por el Convenio Pesquero, en cuyas últimas sesiones de trabajo se han de examinar diversas puntualizaciones a la instrumentalización del Acuerdo antes de que éste sea ratificado. ■

PROCURADOR PIDE LA RECTIFICACION DEL ACUERDO PESQUERO HISPANO-MARROQUI

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—El procurador en Cortes Rafael Arteaga Padrón envió un escrito a los diferentes medios informativos, en el que pide que las Cortes devuelvan al Gobierno el tratado pesquero hispano-marroquí, para que se rectifiquen los perjui-

cios que en su opinión ocasiona al archipiélago canario.

El señor Arteaga, procurador de representación familiar y secretario de la Mesa de las Cortes, se encuentra internado en el Hospital General Clínico de Tenerife. ■

Gárate Astuy, don Juan Zulueta Arechabala, don Javier Garay Campos, don Jesús Erosa Barrenechea, don Santos Irigoñen Olaizola y don Ignacio Lachaga Bengoechea". ■

RECTIFICACION DEL DECRETO SOBRE EMPRESAS CONJUNTAS

Un Real Decreto publicado en el "Boletín Oficial del Estado" de 17 de mayo del actual da nueva redacción al artículo tercero y disposición transitoria segunda del Decreto de 8 de octubre de 1976, sobre empresas pesqueras conjuntas. De conformidad con la última disposición, las modificaciones introducidas son las siguientes:

"El apartado c) del artículo tercero del Real Decreto dos mil quinientos diecisiete/mil novecientos setenta y seis, de ocho de octubre, sobre Empresas pesqueras conjuntas, queda modificado en la forma indicada en el siguiente texto:

c) Posibilidad de importar con libertad de derechos arancelarios, derechos reguladores y de los compensatorios variables, el pescado capturado por buques nacionales aportados o vendidos por Empresas pesqueras españolas a las Empresas pesqueras conjuntas que hayan constituido.

A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Dirección General de Pesca Marítima fijará anualmente los cupos atribuibles a cada Empresa pesquera conjunta, atendiendo la capacidad de captura de pescado de los buques de origen nacional que tenga adscritos y su área de actividad. Dentro de la limitación de los correspondientes cupos, los Servicios competentes del Ministerio de Comercio podrán autorizar la importación de pescado con el beneficio de libertad de derechos que se establece.

Se agrega un segundo párrafo a la disposición transitoria del Real Decreto dos mil quinientos diecisiete/mil novecientos setenta y seis, de ocho de octubre, cuyo texto será el siguiente:

El Ministerio de Comercio podrá conceder la totalidad o parte de los beneficios señalados en el artículo tercero del presente Real Decreto, según las circunstancias que concurran en cada caso, a las capturas de pescado realizadas por las Empresas pesqueras conjuntas a que se refiere el párrafo anterior, cuyos despachos aduaneros de importación no se hayan ultimado o se encuentren pendientes de ingreso, antes de la fecha de publicación del presente Real Decreto.

Las modificaciones contenidas en los dos artículos precedentes surtirán efectos a partir de la misma fecha de entrada en vigor del Real Decreto dos mil quinientos diecisiete/mil novecientos setenta y seis, de ocho de octubre, sobre Empresas pesqueras conjuntas". ■

RESTAURACION DEL ARCHIVO DE LA MARINA

VISO DEL MARQUES (Ciudad Real).—Se han realizado diversas obras de restauración en el famoso palacio del marqués de Santa Cruz, que el Ministerio de Educación y Ciencia tiene arrendado desde 1949 para la instalación del Archivo de la Marina española.

Se dice que serán abiertos al público sus interminables sótanos, donde hay estanterías que suman 14.000 metros y que albergan los documentos navales del Archivo Nacional desde hace varios siglos.

El palacio de don Alvaro de Bazán fue levantado hace cuatrocientos diez años, es de estilo italianizante y, al igual que el monasterio de Uclés, es considerado como un Escorial manchego. ■

AYUDA PARA HUERFANOS DE TRABAJADORES DEL MAR

MADRID. (Redacción).—La Obra Social, de grandes inválidos y huérfanos de fallecidos en accidente de trabajo, del Fondo Compensador de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, ha concedido al Instituto Social de la Marina una subvención de 26.528.808 pesetas en favor de los huérfanos de fallecidos en accidente de trabajo, acogidos al régimen especial de la Seguridad Social del Mar.

El Fondo Compensador de AT y EP tiene, entre otras importantes misiones, la de atender a los huérfanos de los trabajadores fallecidos en accidente de trabajo, e hijos de grandes inválidos e incapacitados permanentes absolutos, menores de dieciocho años, con ayudas económicas, que son compatibles, y complementarias, con las legalmente reguladas.

FINALIDAD

En concreto, se otorgan con las finalidades siguientes: para los huérfanos menores de siete años, vestuario y alimentación; para los mayores de siete años, la ayuda se aumenta para atender, además, su instrucción primaria, o se sustituye por el internamiento en colegios con gastos de manutención, vestuario, sanidad, transporte y enseñanza; al terminar los estudios primarios, o cumplir los catorce años, se les aumenta la ayuda para que puedan cursar Formación Profesional.

Con la subvención concedida el Instituto Social de la Marina (que como todas las entidades aseguradoras de la contingencia de accidentes, realiza anualmente la aportación acordada por el Ministerio de Trabajo para el Fondo Compensador) recibe una ayuda que contribuye, en forma relevante, a cubrir los gastos totales de su obra social, en favor de los huérfanos de los trabajadores del mar. ■



Grupo de asistentes al turno de vacaciones celebrado en El Escorial, y a la izquierda, almuerzo en El Pardo, que fue presidido por don José Luis Taboada, presidente del Instituto Social de la Marina. (Fotos: TRIBALDOS y ELOY.)

Para trabajadores del mar y sus esposas

TURNO DE VACACIONES EN EL ESCORIAL

Durante los días 16 al 30 de mayo se ha celebrado en la residencia Manuel Mateo, de El Escorial, un turno de vacaciones de trabajadores del mar. A él han asistido cuarenta y un matrimonios de las provincias de Alicante, Barcelona, Bilbao, Murcia, La Coruña, Málaga, Las Palmas, Mallorca, Madrid, Tarragona, Santander, Tenerife y Valencia.

A lo largo del turno se han realizado diversas excursiones a los lugares de interés turístico próximos a Madrid, como Toledo, Aranjuez, Segovia, La Granja, Riofrío, etcétera. El día 26 realizaron una excursión a Madrid, visitándose los monumentos y lugares de interés más común. Se visitó, igualmente, El Pardo, donde se celebró una comida a la que asistieron el presidente del ISM, secretario general y el jefe del Servicio de Fomento Social. A los postres se dijeron unas cálidas palabras, por parte del señor presidente y de uno de los asistentes al turno, quien agradeció en nombre de todos la organización del mismo y las atenciones de que fueron objeto por parte de la asistente social que estuvo al frente del mismo, señorita Georgina Coallas. ■

CURSILLOS PARA MECANICOS NAVALES DE LA MARINA MERCANTE

La Inspección General de Enseñanza Náutica de la Subsecretaría de la Marina Mercante, a propuesta formulada por la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos del Sindicato de la Marina Mercante, ha accedido a organizar unos cursillos, por los que los mecánicos navales de primera clase podrán canjear su actual título por el que les autoriza a entrar en posesión de las atribuciones que les confiere el Decreto 2.596/74.

Estos cursillos se celebrarán en los Institutos Politécnicos de Vigo, Cádiz, Alicante y Lanzarote, y serán totalmente gratuitos para los que les interese y reúnan los siguientes requisitos:

a) El cursillo se impartirá únicamente a titulados mayores de cuarenta años y con un mínimo de diez años de embarque.

b) Será necesario para acceder a la celebración del cursillo una matrícula mínima de diez candidatos.

c) La duración del cursillo reducido para estos titulados sería de doce días, comprendidos de un lunes al viernes de la semana siguiente, ambos inclusive.

Las fechas de celebración de este curso serán las de la **segunda quincena del mes de junio**. En caso de acomodarse a estas fechas, el alojamiento y manutención serán gratuitos.

Al objeto de poder organizar este

cursillo con la antelación suficiente, se facilitará a aquellos que pudiera interesarles el modelo de instancia en los Sindicatos Provinciales de la Marina Mercante, debiendo obrar en poder de la Unión Nacional de Trabajadores y Técnicos del Sindicato Nacional de la Marina Mercante, Juan Bravo, 6, Madrid, antes del día de mayo.

Es preciso hacer constar que en lo relativo a potencias de motores de hasta 1.300 CV., la única solución es que una vez realizado este cursillo y efectuado el canje de título, se matriculen en otro curso de mecánicos navales mayores que se convocará a tales efectos.

■ VICENTE JIMENEZ.

El subsecretario de la Marina Mercante, a los periodistas madrileños

"HAY QUE DESTERRAR TRIUNFALISMOS EN EL TERRENO PESQUERO"

MADRID.—La necesidad de coordinar la industria de construcción naval con los intereses de los navieros, para hacer frente al déficit de fletes, fue uno de los puntos destacados por el subsecretario de la Marina Mercante, Carlos Barreda, en una reunión con periodistas madrileños.

En la reunión acompañaron al señor Barreda los directores generales de Pesca y de Navegación.

El señor Barreda destacó que había que desterrar triunfalismos en el terreno pesquero y percatarse de que aún hay mucho que hacer. De un breve repaso de las conversaciones pesqueras con diversos países se puede resumir lo siguiente:

- Con la CEE, pendientes de acuerdo.
- Con Marruecos, acuerdo pendiente de ratificación.
- Con Canadá, pendientes de estudio de rectificaciones.
- Con Argelia no se ha llevado nada a cabo.
- Con Chile, pendientes de ratificación.

"LA CONSTRUCCION NAVAL DEBE COORDINARSE CON LOS INTERESES DE LOS NAVIEROS".

- Con Costa Rica, pendientes de acuerdo.
- Con Ecuador, pendientes de acuerdo.
- Con USA acuerdo, con baja cuota.
- Con Mauritania, pendientes de estudio.
- Con Rusia no hay acuerdo.
- Con Senegal pronto se formalizará el acuerdo.

El Subsecretario recordó que Japón, Noruega y España son los tres países del mundo con mayor dieta de pescado, y que si no dan buenos resultados las conversaciones existentes, este producto va a ponerse caro en los mercados.

Dijo que la ampliación de nuestras aguas jurisdiccionales puede tener mayores efectos a

nivel de cuestiones de investigación de subsuelos o control de contaminación que en lo relativo a pesca, pues nuestras costas están "gastadas".

Dentro de las realizaciones tendientes a favorecer el sector, mencionó la creación de dos barcos de apoyo a los pesqueros españoles, con un presupuesto de 500 millones de pesetas cada uno, así como la creación de un cuerpo de lanchas de vigilancia pesquera (54 unidades), que serán atendidas por efectivos de la Marina de Guerra.

Otro interesante proyecto es el de crear un puerto modelo de control de tráfico (el de Bilbao) con una torre de control de radar, balizamiento apropiado, etc. Este modelo se aplicará posteriormente a otros puertos españoles.

Destacó el señor Barreda las disparidades existentes en las distintas cuentas sobre fletes, que arrojan índices contradictorios, y dijo que, en realidad, existe un déficit que tiene que trocarse, merced a una adecuada política naval, en superávit.

"España —dijo— es país marinerio y cuenta con un excelente material humano y astilleros. Deben instrumentarse las adecuadas políticas fiscales, crediticias, etc., para lograr que la balanza de fletes sea pronto fuente de divisas para el país".

Refiriéndose a la reciente toma de participación de Elcano en Trasatlántica, dijo que se pretende constituir un "pool" de navieras de líneas regulares, que penetre con mayor fuerza en el mercado mundial.

También afirmó, en lo que respecta a Trasmediterránea, que las soluciones a la situación actual están siendo estudiadas, y que el problema de la compañía —pospuesto hasta finales de año— va a ser objeto de un estudio profundo.

El subsecretario destacó que la Subsecretaría tiene poco equipo para la amplitud de problemática a tratar, y anunció que dentro de unos meses va a ser publicado un "libro blanco" de la Marina Mercante, en el que se recojan los temas más importantes de este sector, que supone cerca de un 3 por 100 del PIB del país. ■

ORDENANZA DEL PERSONAL OBRERO DE ORGANISMOS PORTUARIOS

MADRID.—El "Boletín Oficial del Estado" del día 14 de abril insertó una Orden del Ministerio de Trabajo por la que se modifica la ordenanza de trabajo para el personal obrero de los organismos portuarios dependientes del Ministerio de Obras Públicas.

La nueva ordenanza de trabajo tiene efectos retroactivos al 1 de enero de 1977 y aparte de un aumento de los salarios base establece un complemento de productividad de 2.000 pesetas al mes, un plus de distancia y complemento por residencia, así como diversas mejoras sociales orientadas a asegurar la continuidad en los puestos de trabajo y ascensos de categoría. ■

DECISION ARBITRAL EN EL CONVENIO DE TRAFICO INTERIOR DE PUERTOS

MADRID.—La Dirección General de Trabajo ha dictado decisión arbitral obligatoria en el expediente del Convenio Colectivo sindical interprovincial de Tráfico Interior de Puertos, según publica el "Boletín Oficial del Estado", del pasado día 5 de mayo.

La decisión arbitral obligatoria tiene efectos desde el 1 de abril de 1977, y contra la misma se podrá interponer recurso de alzada ante el Ministerio de Trabajo en el plazo de quince días.

El salario base mensual para un capitán de la Marina Mercante se establece en 20.160 pesetas; 16.540 para el patrón mayor de embarcaciones de cabotaje, y en 13.920 pesetas para el marinerio; a la vez que se fijan las respectivas cantidades de complemento de puesto de trabajo por plus de embarque. ■

Durante 1976

AUMENTO EL TONELAJE EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

MADRID.—Durante 1976 los puertos españoles superaron, sin apenas excepciones, los tonelajes del año anterior.

Las mercancías removidas por todos conceptos, sumaron 179.616.433 toneladas, mejorando en un 9,41 por 100 la cifra de 1975. En este total figuran los crudos de petróleo y sus refinados, con 95.995.865 toneladas, lo que significa un aumento del 11,74 por 100. La pesca fresca gana el 10,02 por 100, al redondear las 939.373 toneladas, mientras la pesca congelada da un salto espectacular del 140,47 por 100, y pasa a 477.826 toneladas.

Los pasajeros se incrementan en el 14,87 por 100, al llegar a 12.536.096, porcentaje parecido al de automóviles en régimen de pasaje, que se elevan a 1.065.789 vehículos. Los barcos entrados —111.644— sólo exceden en el 1,12 por 100 a los del año que se compara, pero, en cambio, el tonelaje bruto fue superior en el 7,91, hecho que demuestra una mayor capacidad de carga. Los buques portacontenedores se incrementaron en el 7,94 por 100, dando 5.763 barcos.

El transporte de contenedores, más firme cada año, ha alcanzado las 533.755 toneladas, subiendo el 20,11 por 100, pero todavía es mayor el aumento en las mercancías contanereizadas —35,10— al ponerse en 5.327.358 toneladas.

PUERTOS DESTACADOS EN CADA CONCEPTO

En mercancías totales destaca Bilbao, con 19.906.490 toneladas, seguido de Tarragona, 15.870.613, y Cartagena con 13.608.600. A poca distancia vienen los de Barcelona, Gijón y Tenerife.

Los graneles líquidos están encabezados por Cartagena, con 12.322.977 toneladas, siendo aquí también segundo el puerto de Tarragona, que totaliza 12.148.448; Algeciras va en tercer lugar, con 11.609.630. Tenerife será cuarto en este concepto, mientras Bilbao baja a quinto lugar.

Los crudos de petróleo tienen su mayor movimiento en Cartagena, 7.295.519 toneladas, yendo a continuación las 6.972.105 de Bilbao, seguidas de las 6.961.194 de Tarragona, que experimenta un auge considerable.

Tenerife y Algeciras siguen a Tarragona, con un millón de diferencia.

En refinados de petróleo, Tenerife cierra el ejercicio con 4.891.801 toneladas, a poca distancia de Tarragona, Cartagena y Algeciras, que dan 4.899.435 toneladas, 4.788.868 y 4.781.722, respectivamente.

Algeciras destaca en pasajeros —2.969.805— con la cercanía de Ceuta —2.296.286— para bajar a los 981.685 de Palma de Mallorca, y 886.152 de Barcelona. También Algeciras prima en automóviles en régimen de pasaje —229.716—, seguida de Ceuta con 148.185; de Barcelona, con 132.263, y de Palma de Mallorca, que contabiliza 120.431.

Barcelona se apunta el mayor número de buques convencionales, con 9.011, y el de portacontenedores, 889. ■

Durará cinco años y lo llevará a cabo el C. S. I. C.

PLAN NACIONAL DE INVESTIGACION DE LA PLATAFORMA MARINA

MADRID.—Se estudia la posibilidad de realizar un plan nacional de investigación multidisciplinaria de la plataforma marina española, hasta los 200 metros de profundidad.

El proyecto está patrocinado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, y participarán en el mismo varios Ministerios interesados, entre ellos el de Marina y Obras Públicas, además de Diputaciones, Ayuntamientos y la Comisión Nacional de Investigación del Espacio.

El plan pretende conseguir un conocimiento de base de nuestras costas an-

te la creciente demanda que plantean nuestras aguas litorales, a fin de estudiar las diferentes alternativas posibles para que puedan servir de base para una mejor utilización de nuestras costas. Se pretende preservar algunas zonas para cultivo de peces, y aquellas otras consideradas como interesantes o en crisis podrían estudiarse hasta las 200 millas.

El plan durará cinco años y se utilizarán todos los medios modernos, desde satélites artificiales, aviones, barcos y análisis continuos por computadores. Tiene un marcado sentido pragmático e

intenta cubrir una laguna fundamental para la utilización de nuestras costas, tanto de la Península como de los dos archipiélagos españoles.

Dada la importancia del plan y el interés mostrado por Ministerios y organismos, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas pretende considerarlo como uno de sus grandes proyectos prioritarios de investigación.

La iniciativa del plan y la responsabilidad de su primer borrador corresponden al biólogo catalán Antonio Ballester Nolla, del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona. ■

En buques de Marina Mercante o de la Armada

EL PERSONAL EMBARCADO VOTARA POR CORREO

MADRID.—El personal embarcado en buques de la Armada o de la Marina Mercante abanderados en España, que hayan de permanecer en alta mar hasta el día 11 de junio y que durante dicho período toquen puertos previamente conocidos, podrán ejercer su derecho al sufragio electoral por correo.

Así lo dispone una Orden de la Presidencia del Gobierno, publicada en el "Boletín Oficial del Estado" el día 21 de mayo, y que ha sido dictada al objeto de regular el ejercicio de los derechos electorales del personal embarcado, en atención a las circunstancias que en ellos concurren.

Previamente al acta de sufragio, el personal embarcado habrá de solicitar por ra-

diotelegrafía el certificado de inscripción en el censo electoral, indicando el puerto o puertos en que el buque tenga prevista su arribada y con especificación de los días concretos en que ésta se haya de producir. La Junta de Zona, una vez comprobada la inscripción del solicitante, remitirá a éste la documentación pertinente por vía del puerto o puertos designados.

Por último, recibida la documentación por el elector, éste remitirá el voto, por correo, a la mesa electoral que le corresponda, desde cualquiera de los puertos en que el buque atraque. A todos estos efectos, los servicios de radiotelegrafía de los buques tendrán la consideración de dependencias delegadas del servicio de correos. ■

Asistió el subsecretario de Marina Mercante

REUNIONES EN PARÍS SOBRE EL EXCESO DE PETROLEROS

MADRID.—El subsecretario de la Marina Mercante, Carlos Barrera, asistió en París a las reuniones que, en el seno de la OCDE, tratarán de remediar el exceso de barcos petroleros. Actualmente hay 30 millones de toneladas de petroleros anclados por falta de empleo y numerosos barcos de este tipo trabajan a poca velocidad, preci-

samente para paliar el exceso de buques.

El subsecretario de la Marina Mercante manifestó que esta circunstancia es una consecuencia de la crisis de energía provocada en 1973 y que deviene, igualmente, del exceso de la producción de barcos durante los últimos años. ■

NUEVA RECAIDA DEL MERCADO MUNDIAL

MADRID.—Al finalizar el mes de abril, el volumen de tonelaje inactivo en el mercado internacional de fletes era de veintisiete millones de toneladas, frente a 26,7 de un mes antes, según datos del informe semanal de Fletamar.

El informe de la sociedad destaca que es casi seguro que se está avecinando una crisis aún mucho más profunda en el sector de los grandes petroleros, sobre todo ante un período como el de verano, que nunca ha sido bondadoso con los armadores.

Por otro lado, apenas se cancelan nuevas construcciones y el ritmo de desguace de buques parece que no va a alcanzar la cifra del año pasado, de 10.800.000 toneladas, ya que hasta abril sólo se habían destinado a este fin 2.800.000 toneladas y con tal cadencia apenas se van a rebasar los ocho millones de toneladas de desguace en el ejercicio presente. ■

DESAPARECIDO

MADRID (Redacción).—Para intentar localizarlo o al menos conocer el paradero de su hermano —desaparecido hace dos años—, nos escribe Tanyai Mohamed desde Tánger, solicitándonos incluyamos en "Hoja del Mar" un llamamiento a todos los trabajadores de la mar de España, con el ruego de que colaboren en la localización del desaparecido y aliviar con ello la angustia en que se encuentra su familia, al no saber siquiera si vive.

Gustosamente accedemos a tal solicitud, convencidos de que, por su parte, los tra-

bajadores de la mar de nuestro país se harán eco de este llamamiento.

Los datos personales del desaparecido son los siguientes: Se llama Juan Luis Hamed García. Nació en Larache (Marruecos) en agosto de 1955. Estuvo algún tiempo embarcado en buques con base en Marín, último lugar desde el que los familiares tuvieron noticias suyas, hace ya dos años.

Cualquier información sobre el particular deben dirigirla al domicilio de los padres: Casa Riera. Tánger (Marruecos); o al del hermano: Rue 16, Maison núm. 15. Ensallah. Tánger (Marruecos). ■

208 NUEVOS BUQUES EN EL MUNDO DURANTE EL MES DE ABRIL

NUEVA YORK.—La ABS (Oficina Norteamericana de Navegación) contabilizó, durante el pasado mes de abril, doscientos ocho buques nuevos en el mundo entero. Entre ellos se encuentran nueve modernas dragas, construidas seis en Estados Unidos, una en Alemania Occidental, una en Singapur y una en Corea.

Los nuevos navíos suman 1.259.776 toneladas de peso muerto e incluyen cinco petroleros, cinco "bulkcarriers" y tres yates.

En los primeros cuatro meses del presente año, la ABS clasificó seiscientos cincuenta y siete buques nuevos, con un total de 8,8 millones de toneladas de peso muerto. ■

NUEVO CANON POR TONELADA DE MERCANCIA MANIPULADA POR LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

La orden de 16 de mayo del actual ("B. O. E." del 25) fija el canon por tonelada de mercancía manipulada por los estibadores portuarios, en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Establecido por Orden de 25 de agosto de 1970 el sistema de recaudación para el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, consistente en un canon por tonelada de mercancía manipulada por los estibadores portuarios, su cuantía fue elevada por las Ordenes de 15 de julio de 1975 y 10 de abril de 1976, con el fin de adaptar las tarifas a las necesidades de financiación de este Régimen Especial de la Seguridad Social.

Habiéndose producido desde la fecha de la última de los Ordenes mencionadas sustanciales elevaciones en las bases y tipos de cotización, se hace indispensable, con las necesarias cautelas para evitar una incidencia negativa en los costes del sector, actualizar las tarifas del canon por tonelada correspondiente a los distintos grupos de mercancías, siguiendo para su clasificación las normas contenidas en la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 29 de octubre de 1975, sobre actualización del repertorio de mercancías de la tarifa G-3, Embarque, Desembarque y Transbordo, por Servicios Generales en los Puertos.

En su virtud, a propuesta de la Subsecretaría de la Seguridad Social, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º El canon por tonelada manipulada establecido como sistema de recaudación de las cuotas de Seguridad Social para los estibadores portuarios al servicio de la Organización de Trabajos Portuarios en la Orden del Ministerio de Trabajo de 25 de agosto de 1970, por la que se establecen los sistemas de recaudación al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, se aplicará según los grupos de mercancías que establece el repertorio de mercancías para la aplicación de la tarifa G-3, que figura como anexo de la Orden de 26 de octubre de 1975 del Ministerio de Obras Pú-

blicas ("Boletín Oficial del Estado" del 12 de noviembre).

Art. 2.º El canon por tonelada manipulada tendrá la siguiente cuantía:

Grupos de mercancías	Pesetas por toneladas
Grupo número 1	5
Grupo número 2	10
Grupo número 3	16
Grupo número 4	25
Grupo número 5	38
Grupo número 6	48
Grupo número 7	60
Grupo número 8	141

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Queda derogada la Orden de 10 de abril de 1976 por la que se actualiza el canon por tonelada de mercancía manipulada por los estibadores portuarios en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Segunda.—Se autoriza a la Subsecretaría de la Seguridad Social para dictar las normas de aplicación y desarrollo de la presente Orden que estime precisas, así como para completar, por analogía, los grupos de mercancías que figuran como anexo a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 29 de octubre de 1975 ("Boletín Oficial del Estado" del 12 de noviembre).

Tercera.—La presente Orden surtirá efectos económicos desde 1 de junio de 1977.



Firma del contrato de construcción de dos buques por los representantes de Bazán y la marítima Nervión.

En octubre en Madrid

SEMANA INTERNACIONAL DE LA FAMILIA

MADRID (Redacción).—Del 8 al 16 de octubre del presente año tendrá lugar en Madrid la Semana Internacional de la Familia.

Dicha Semana la ocuparán las dos reuniones siguientes: 1. Segundo Encuentro Internacional de la Familia. 2. Simposium

Iberoamericano de Expertos en Orientación Familiar.

Con ello se tratará de estudiar por áreas de temática común la situación de la institución familiar, así como la instrumentación social, jurídica y política encaminada a la solución de los problemas familiares.



El presidente del Instituto Social de la Marina pronuncia unas palabras, en el acto de imposición de condecoraciones. De derecha a izquierda, en la fotografía: almirante Amador, marquesa de Santa Cruz, señores Taboada García, Cortés Gallego y González Pardo. (Foto: TRIBALDOS.)

DISTINCIONES DE LA CRUZ ROJA ESPAÑOLA AL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Imposición de la Medalla de Oro al ISM y a su presidente, y de plata al secretario general y al director de la Mutua de Riesgo Marítimo.

MADRID (Redacción).—En la sede central de la Cruz Roja Española tuvo lugar, el pasado día 20 de mayo, la imposición de condecoraciones al presidente, secretario general y director de la Mutua de Riesgo Marítimo del Instituto Social de la Marina.

La medalla de oro de la institución le fue impuesta al ISM y a su presidente, don José Luis Taboada García, y las de plata, al secretario general, don Juan de Dios Cortés, y al director de la Mutua de Riesgo, don Santiago González Pardo.

El acto estuvo presidido por la marquesa de Santa Cruz y el presidente de la Asamblea Nacional de la Cruz Roja del Mar, almirante don Enrique Amador Franco.

En el acuerdo de concesión, la Asamblea Suprema de la Cruz Roja destaca que

estas condecoraciones han sido motivadas por la labor del Instituto Social de la Marina en la cobertura de riesgos y seguros a los tripulantes, y por su ayuda en las dotaciones de las embarcaciones de la Cruz Roja del Mar, que prestan sus servicios en costas y playas.

Finalizó el acto con unas palabras de don José Luis Taboada, en las que agradeció, en nombre del ISM, de los otros condecorados y en el suyo propio, la distinción, tan valiosa, de que habían sido objeto, ofreciéndose en todo lo que fuese preciso para estrechar los lazos de colaboración entre la Cruz Roja y el Instituto Social de la Marina; lo que ayudará, evidentemente, a que ambas instituciones logren el fin común que persiguen: servir eficazmente a los trabajadores de la mar y a sus familias. ■

AVISOS

La suscripción a "Hoja del Mar" está cerrada

Hemos de comunicar a nuestros lectores que no podemos contestar a las cartas que nos dirigen solicitando recibir en sus domicilios la revista, en calidad de suscriptores.

En los cambios de domicilio hay que comunicar el antiguo

Todo suscriptor que cambie de domicilio y desee continuar recibiendo "Hoja del Mar", nos debe comunicar sus nuevas señas, pero también las antiguas (completas, en ambos casos). Sin este requisito, no se procederá, bajo ningún concepto, al cambio de destino.

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Pedidos al Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.

(En preparación, modificaciones al manual hasta junio de 1977)

Declaraciones del ministro de Trabajo, en TVE

REVALORIZADAS LAS PENSIONES MINIMAS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

MADRID.—El ministro de Trabajo, Alvaro Rengifo, explicó en TVE el alcance del acuerdo del Consejo de Ministros, en virtud del cual se revalorizan las pensiones de la Seguridad Social.

La revalorización que ha acordado el Gobierno —dijo el señor Rengifo—, y que es frecuente hacer en el mes de mayo, ha atendido básicamente a las pensiones más antiguas, a las que causaban derecho desde hace más tiempo, y que son, por consiguiente, las más bajas. Es decir, lo que se ha hecho fundamentalmente es la revalorización de las pensiones mínimas. En este sentido, y para puntualizar datos, podíamos utilizar estos cuadros:

VEJEZ

En primer lugar, en cuanto a las pensiones de vejez, de jubilación, en el caso de régimen general, mayores de sesenta y cinco años, pasa a ser, desde el 1 de mayo, de 9.300 pesetas, para el régimen general y asimilados. Esto es, tanto los trabajadores por cuenta ajena, el mundo del mar, el mundo del campo, los ferroviarios y la minería del carbón, etcétera.

En el SOVI, antiguo retiro obrero, pasa a ser de 6.600 desde el 1 de mayo. Y los regímenes especiales no asimilados, los autónomos, trabajadores por cuenta propia, agrarios y del mar y empleados del hogar, 7.700 pesetas.

INVALIDEZ

Otro de los grupos corresponde a la invalidez. En la invalidez, como se sabe, hay cinco grados y no es fácil explicar ahora todos ellos. Pero, para la ilustración de todos los que se encuentran en esta situación, puede ser ésta: régimen general y asimilados, 9.300; SOVI, 6.600, y regímenes especiales no asimilados, que son los mismos del caso anterior, 7.700 pesetas.

VIUDEDAD

En el caso de viudedad, mayor de sesenta y cinco años, régimen general y asimilados, 7.000 pesetas; SOVI, 5.800; regímenes especiales, 6.400 pesetas.

El ministro de Trabajo se refirió a continuación a la atención a la viudedad. Se ha he-

cho —dijo— un tratamiento especial buscando una mayor congruencia y coherencia dentro del sistema de pensiones, y, por consiguiente, en la pretensión, hacia el futuro, de acercar, de hacer más homogéneos los tipos de pensiones, especialmente los que se relacionan con la mayor edad.

Tenemos, por último, los casos de muerte y supervivencia, o sea, los casos de orfandad y favor familiar, en los que se pasa a 2.700 y 1.500 pesetas, respectivamente, en el régimen general y asimilados y en regímenes especiales.

Preguntado sobre si también se mejoran las otras pensiones, además de las mínimas, contestó el ministro:

—Lógicamente, en un sistema como el nuestro, que es un sistema de base contributiva, de cotización, de base profesional y de rentas diferenciadas, tienen que mejorarse todas las pensiones. Lo que se ha hecho es dar mayor preferencia a las pensiones, repito, más antiguas y más bajas. Ese es el esquema de mínimos al que se ha destinado la mayor parte de la operación financiera y, en cambio, para las demás, el aumento de todas ellas es de un mínimo del 10 por 100. De los cincuenta mil millones que supone el aumento, cuarenta mil van destinados a las pensiones mínimas y más bajas. Yo entiendo que es una subida prevista y razonable y la máxima que se podía ofrecer, que, asimismo, contribuye a reanimar la demanda en el país. Desde el punto de vista económico, no veo ninguna contraindicación en estas mejoras.

DOS MUNDOS

Aunque hay muchas situaciones distintas —dijo el ministro— y en algunos casos puede lograrse una cierta suficiencia, en otros muchos la subida no será, realmente, suficiente. Pero la revalorización que ahora se ha aprobado es lo máximo que puede ofrecer en este momento la Seguridad Social española.

"Quiero recordar que esta Seguridad Social comprende como dos grandes mundos. Uno,

(Pasa a la página siguiente)

ASI QUEDAN LAS PENSIONES

JUBILACION Mayor de sesenta y cinco años

	Ptas.
Régimen general y asimilados	9.300
SOVI	6.600
Regímenes especiales: Autónomos, cuenta propia, agrario y mar, empleados hogar	7.700

INVALIDEZ ABSOLUTA

	Ptas.
Régimen general y asimilados	9.300
SOVI	6.600
Regímenes especiales	7.700

VIUDEDAD

Mayor de sesenta y cinco años

	Ptas.
Régimen general y asimilados	7.000
SOVI	5.800
Regímenes especiales	6.400

ORFANDAD Y FAVOR FAMILIAR

	Ptas.
Régimen general y asimilados	2.700
Regímenes especiales	1.500

REVALORIZADAS LAS PENSIONES MINIMAS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

(Viene de la página anterior)

el que procede del anterior, con regímenes jurídicos distintos, de donde proceden asimismo estas pensiones notoriamente insuficientes, donde la mayor parte de las pensiones están cubiertas en zonas de mínimos, dentro del total del colectivo protegido por la Seguridad Social. El otro mundo es el de las pensiones actuales. Las pensiones actuales, en función de las rentas de activo, de las rentas profesionales o de ingresos, creo que son bastante satisfactorias. Yo creo también que incluso la oferta actual de un cien por cien de la pensión sobre la base reguladora es una oferta muy importante, superior a la de otros países y difícilmente compatible en el futuro cuando realmente la Seguridad Social española se base en salarios reales y haya una plenitud de cotización y no tengamos fraudes. En ese momento habrá que revistar todo el sistema de pensiones.

"Pero qué duda cabe que pensiones antiguas pueden estar en situación de insuficiencia. De hecho lo están, pero estamos ante unos topes o unos techos, que son los recursos, escasos, de que dispone el sistema de la Seguridad Social, un sistema que depende, como es lógico, como todos, de la economía, y mientras no tengamos una economía más próspera, más desarrollada, no podremos tener prestaciones mejores en la Seguridad Social.

El ministro de Trabajo finalizó la entrevista contestando a una pregunta muy concreta: la relativa a la edad de la jubilación.

—No se piensa rebajar los sesenta y cinco años de edad. Es un tema que, de una parte, está siempre sobre la mesa, pero de otra también creo que no hay una edad típica perfecta para la jubilación. En segundo lugar, es un tema que depende mucho, repito, de la situación de la economía, de la situación del empleo, de las aportaciones financieras del Estado a la Seguridad Social. Yo creo que, en este momento, no hay razón suficiente para rebajar la edad de jubilación. Es ésta una cuestión grave e importante, por la carga que eso supondría y por el cambio consiguiente en la estructura demográfica del país. Quiero igualmente recordar que, en otros países, la edad de jubilación está, habitualmente, en los sesenta y cinco años. En toda Europa; de los nueve países de la Comunidad, en siete está en los sesenta y cinco años, aunque también es cierto que hay diferencia respecto al hombre y la mujer, ya que la edad de jubilación de la mujer, en alguno de esos países, es más baja. En alguno de ellos, esta edad se fija en los sesenta y siete años.

"Creo sinceramente que la edad actualmente fijada para la jubilación es perfectamente razonable y coherente con nuestra economía. ■

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Pedidos al Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.

(En preparación, modificaciones al Manual hasta junio de 1977.)



EL BOGAVANTE, COMO HACE CIENTO MILLONES DE AÑOS

Dicen que el bogavante parece el producto de un hipotético cruce entre una gigantesca cucaracha y una llave inglesa. Nos hemos documentado algo sobre este caprichoso crustáceo, que tiene una vida azarosa y un carácter tan duro como el caparazón que lo envuelve, para hablarles de él.

En estudios de fósiles sacados del mar, se demuestra que el bogavante tiene el mismo aspecto que tenía hace cien millones de años. Con su córneo caparazón que le sirve de coraza, sus cuatro pares de afiladas patas y el par de amenazantes pinzas, este ejemplar del género "Homarus" debe su supervivencia a su estrafalaria conformación, que le ha capacitado para sobrevivir durante edades geológicas en un medio hostil.

El bogavante tiene lo de dentro fuera y lo de abajo arriba, pues no sólo vive dentro de su esqueleto, sino que casi todo su sistema nervioso está situado a lo largo del abdomen y no en la región dorsal, como el común de los seres. El cerebro de este crustáceo, del tamaño de la cabeza de un afiler, consta de dos partes, situadas una hacia arriba y otra hacia abajo de la garganta. El bogavante oye con las patas, saborea sus alimentos con los pies y tiene las muelas, o lo que su defecto cumple la función de tal, dentro del estómago. Sus riñones, como no sería menos de esperar, están situados detrás de la saliente frentecilla. Sus ojos, pendeculados, son compuestos, es decir, formados por miles de diminutos ojos simples, lo cual no le impide ser miope. Según los científicos, los bogavantes son artrópodos, una especie de pariente submarino de la araña, y son tan insensibles que ni aun arrancándoles los dos pares de largas antenas que

poseen en forma de látigo, le proporcionan dolor alguno.

Salvo algunos raros ejemplares que habitan las costas de la Europa Norte, el bogavante es propio del litoral atlántico Occidental. Su caparazón suele ser verde negruzco, el color más apropiado para pasar inadvertido en el rocoso fondo donde habita. No obstante, según su alimentación y su "habitat", se producen variedades tan sorprendentes como bogavantes de caparazón amarillo o escarlata de vistosas pintas. Pero, sea cual fuera su color, al sacarlo del agua y cocerlo, todos se vuelven rojos.

Si su caparazón es duro, el carácter del bogavante lo es más aún. Cauteloso, irascible y radicalmente insociable, pasa su vida solo, oculto entre las peñas o las algas del fondo. Y cuando le domina el miedo, el bogavante puede llegar a desmembrarse a sí mismo, pudiendo regenerar la pinza, pata o cualquier otro apéndice que pierda.

Después de mudar el caparazón, lo que realiza cada dos años, el bogavante hembra está en condiciones de reproducirse. A raíz de la muda, su cuerpo queda cubierto por una blanca piel gelatinosa. Su nuevo y más grande caparazón tarda varias semanas en adquirir la debida dureza, y mientras nuestro extraño ser permanece oculto, absorbiéndose de agua. El apareamiento sucede tras una especie de danza nupcial, durante la cual la hembra mueve sus antenas por encima de la cabeza, como si estuviese tocando unas castañuelas. Los huevos fecundados, que tienen el aspecto de caviar, permanecen durante un año arracimados a su cuerpo, y cuando le llega el momento, la madre despide hasta 75.000 larvas de bogavantes, aproxi-

madamente del tamaño de un mosquito, que suben a la superficie del mar. Desde el momento de nacer, la existencia del bogavante es una lucha perpetua y desigual por la supervivencia, existiendo sólo una probabilidad entre diez mil de que el bogavante recién nacido llegue a completar su desarrollo y apenas una contra un millón para llegar a la edad madura, pues al comienzo de su vida, cuando nadan en aguas superficiales y se alimentan de plancton, el 99 por 100 de las larvas son pastos de los peces e incluso de otros bogavantes de mayor tamaño. Los pocos supervivientes que quedan, después de un período de cuatro semanas, durante los cuales mudan de piel tres veces y pierden los órganos transitorios que les servían para nadar sobre la superficie, bajan al fondo y buscan donde esconderse. Con mucha suerte, el bogavante vive cincuenta años o más. Pero lo malo es que cuando tienen ocho años de edad ya miden alrededor de treinta centímetros de largo y pesan más de medio kilo; ya está en condiciones óptimas para que le codicie y persiga el peor de sus enemigos: el "homo sapiens".

Gracias a los modernos sistemas de conservación y transporte, este marisco es hoy artículo de consumo mundial. Dondequiera y cada vez en mayor número, hay personas que al disponerse a hincar el diente a un bogavante se pregunta: "¿Cómo, a pesar de ser tan feo, me gustas tanto?"

Pero lo de menos es su aspecto, ya que por lo delicado de su sabor el bogavante es uno de los mariscos más apreciados de la buena mesa. Quizá mi admirado Néstor Luján podría indicarnos la mejor manera de saborearlo. ■
ANTONIO FERNANDEZ MARQUEZ.



Por
NESTOR
LUJAN

LAS BISQUES

La palabra bisque sirve para denominar en francés una crema de crustáceos que pueden ser cangrejos de río o toda clase de crustáceos de mar: bogavante, langostinos, langosta, gambas, etcétera.

El "Dictionnaire de l'Académie des Gastronomes" dice, con rotunda honradez, que su etimología es desconocida. Los redactores de este diccionario —que son gente tremendamente erudita— en muy pocos casos confiesan su fracaso en escudriñar etimologías. Pero ante la **bisque** se rinden sin condiciones. No aventuran la menor hipótesis. Albert Dauzat, que encuentra la primera mención en 1976, se inclina por una posible derivación de **Biscaya**. No sé, no sé.

El problema histórico de la **bisque** es que actualmente denomina un plato completamente distinto al que recibía hace siglos este nombre. La palabra **bisque** aparece en la gastronomía francesa ya de antiguo.

Venía a ser un caudaloso y opulento potaje parecido a nuestra clásica olla podrida. Bien sabido es que nuestra olla podrida era un puchero en el cual se mezclaban multitud de heterogéneos ingredientes. Covarrubias, en el siglo XVII, explica que es olla podrida "la que es muy grande y contiene en sí varias cosas, como carnero, vaca, gallina, capones, longaniza, pies de puerco, ajos, cebollas, etcétera. Púdose decir podrida en cuanto se cuece muy despacio, que casi lo que tiene dentro viene a deshacerse y por esta razón se pudo decir podrida, como la fruta que se madura demasiado". Esta olla, que el doctor Pedro Recio de Tirteafuera dice que el "Quijote" que es para los canónigos o para los rectores de colegios o para las bodas labradorecas, lo fue también para las mesas reales. Así el padre Cristóbal de Fontseca, en "La vida de Cristo", escribe: "Verás al Rey cenando la olla podrida y treinta platos encima". Efectivamente, el "Arte de cocina, pastelería y bizcochería", compuesto por don Francisco Martínez Montañón, cocinero mayor del Rey, la pone muy distinguida en su tratado. He aquí sus ingredientes: "Has de cocer la vianda de la olla podrida, cociendo la gallina, la vaca, carnero, un pedazo de tocino magro y toda la demás volatería, como son palomas, perdices y zorrales; solomo de puerco, longaniza, salchichas, liebres y morcillas; todo esto ha de ser asado primero que se echen a cocer. En otra vasija has de cocer cecina, lengua de vaca y de puerco, orejas y salchichones; del caldo de entrambas ollas echarás en una vasija, cocerás allí las verduras, berzas, nabos, perejil y yerbabuena...".

La **bisque** francesa era una cosa parecida. En ella contaba, sobre todo, carne y caza hervida y muy sazonada. En este potaje, las piezas de volatería aparecían enteras. La **bisque** de palomas torcaes fue muy grata al apetito gargantuesco de voraz enano que fue Luis XIV. Hasta el siglo XVII no se mezcla a esta gigantesca olla el cangrejo de río. En el libro "Les dons de Comus ou les délices de la table", publicado en 1739, aparecen tres clases de bisque ya bien delimitadas, la de codornices sola, la de cangrejos de río sola y la de cangrejos y codornices mezclados.

Años más tarde, una forma de la bisque entra dentro de un equilibrio: es una sopa cuyos ingredientes son huevas de carpa, champiñones, fondos de alcachofas, mejillones y colas de cangrejo de río.

A partir de entonces desaparece de la nomenclatura culi-

naria cualquier clase de bisque que no sea de crustáceos, y no sólo son cangrejos de río, sino también crustáceos de mar. Langostinos, bogavantes y langostas hacen muy apreciables bisques.

Digamos que todavía en algún libro culinario queda la expresión **bisque de reine**. Esta es la única bisque que existe hoy y es hecha de parecida manera que las bisques de crustáceos, pero con pechuga de pollo o gallina.

Hora es que digamos qué es hoy una bisque: se trata de un puré de crustáceos hecho con una mirepoix, con vino blanco, coñac, consomé blanco, crema de leche y sazonado fuertemente. Siempre ha sido un plato de cocina rica y sólidamente especiado, por lo que gozó de un prestigio considerable en los amadores. En la época del Rey Francisco I de Francia, el capellán de este rijo monarca, Meslin de Saint-Gelais, a quien se le llamó el "Ovidio francés" y de quien bien ooca cosa queda para la inmortalidad, escribio:

"Quan on est febricitant
Madame on se trouve en risque
De ne point manger de bisque
Si rude et si fâcheux risque
que se bisque en y songeant".

En este verso, Saint-Gelais juega con dos palabras: "bisque", como plato, y "bisque", del verbo "bisquer", que quiere decir estar despechado, sufrir una contrariedad. O sea, que dice que cuando se está febril se encuentra uno en riesgo de no poder comer bisque, que es un rudo y enfadoso riesgo de contrariarse al pensarlo. Bisquer en el sentido de estar contrariado viene del provenzal biscal, del verbo bico, que quiere decir enojar a alguien. Hay otra acepción de la palabra bisque que significa la ventaja de quince puntos, que en el "jeu de paume" antiguo —que puntuaba parecido a nuestro tenis— debía tener un jugador sobre otro para ganar el juego. En este caso parece que bisque viene del italiano-bisca o biscazziere, jugador de profesión, y que vendría del latín "bis casus", que querría decir doble suerte.

Volviendo a la bisque de crustáceos, que es la que aquí nos conviene, las más excelentes de crustáceos marinos las he comido en Bélgica: ya fueren de bogavante o de cangrejos de mar. En cambio, las de cangrejos de río más excelentes las he probado en Francia. A unas y otras convienen vinos blancos, secos, de un cierto cuerpo. Algunos podría adelantar en Francia: el borgoñón Corton Charlemagne, rico en alcohol dorado, con un perfume lejanamente canelado y un gusto seco que se abre luego en el paladar en cola de pavo real, como dicen los aficionados; en Burdeos, un Graves blanco, rico de perfume y con un lejano sabor a pedernal; o en Provenza, un Châteauneuf du Pape blanco, que son mostos raros pero que le llevan ventaja, para mi gusto, a los tintos tan ricos famosos. Y en España, donde la bisque es fácil de hacer, pues los crustáceos son excelentes, los vinos blancos más secos riojanos, algún catalán, algún vino gallego dorado y resplandeciente, aunque tenga poco cuerpo. La bisque merece los mejores blancos de la bodega, siempre que sea auténtica, claro está. Porque si es una bisque de sobre o de lata, que —horresco referens!— las hay, cualquier vino será bueno para hacerla pasar, gáznate abajo, con toda melancolía.

VIGO

MAS DE 1.400 MILLONES DE PESETAS EN PESCA SUBASTADA

VIGO (De nuestro corresponsal).—Más de 1.400 millones de pesetas es el valor de la pesca en fresco, congelada, derivados de la pesca, viveros flotantes y bacalao verde subastado en la lonja viguesa en el primer trimestre del corriente año.

En total fueron 27.989.129 kilos, por un valor en primera venta de 1.420.516.774 pesetas. Cabe destacar en pesca fresca la palometa negra, con 2.209.014 kilos y un valor de 159.774.608 pesetas. Le siguen la pescadilla, el gallo, el rape, el besugo, el pulpo, la merluza, el calamar, la cigala y la almeja babosa. En pesca congelada, destaca la pescadilla, con una entrada de 7.346.953 kilos, por un valor de 308.572.026 pesetas. A continuación, rosada, calamar, merluza, gamba y jibia. De bacalao se registró una entrada de 762.389 kilos, por valor de 60.991.120 pesetas. En viveros flotantes, 1.618.500 kilos de mejillón, por 9.711.000 pesetas, y 82.000 kilos de ostra, a 8.200.000 pesetas.

ACORDADO EL NUEVO PRECIO DEL MEJILLON

VIGO (De nuestro corresponsal).—En presencia del director general de Pesca se firmó el documento que sella los acuerdos entre productores y mejilloneros sobre los nuevos precios de venta del mejillón a partir del productor, que se establecen en 10 pesetas kilo el mejillón normal y 12 pesetas kilo el mejillón extra, en lo que respecta a la venta por los cosechadores a las depuradoras. Estas, a su vez, cargarán el precio en 6,75 pesetas por kilo. Teniendo en cuenta la merma tras la depuración, los precios de venta de la depuradora al mayorista quedan fijados en 18 y 20 pesetas, respectivamente, para la clase normal y extra.

En el acto de la firma estaban presentes el patrón mayor de la Cofradía de Vilaxoán, el presidente de la Asociación de Productores y dos vocales de la Cofradía, que representaban a cinco asociaciones de mejilloneros constituidas hasta la fecha, concretamente las de O Grove, Cabo de Cruz, Pontevedra, Vigo y Vilaxoán, responsables de 28 de las 32 estaciones depuradoras que existen en todo el país.

El director general destacó que el acuerdo entre mejilloneros y depuradores se enmarcaba dentro de la política de la Dirección General que entonces regía él, de conseguir aumentar los beneficios del productor sin perjudicar al consumidor, rebajando los márgenes de los intermediarios.

INCREMENTO EN LAS VENTAS

Las rías gallegas producen actualmente 210.000 toneladas de mejillones, de las cuales el 78 por 100 salen de la ría de Arosa. Después de los efectos de la "purga de mar" del pasado año, las ventas descendieron alarmantemente, lo que coincidió con la importación de un millón de kilos de chirla. El mercado estuvo a punto de irse a pique. La reacción fulminante de los productores ante el ministro de Comercio dio como resultado que se paralizasen las importaciones, lo que produjo la recuperación del mercado para el mejillón.

Para la defensa organizada del marisco, se constituyeron las cinco primeras asociaciones de mejilloneros que antes citamos, que agrupan al 85 por 100 del sector. Recordemos que en Galicia hay 3.147 bateas y 1.800 productores.

En resumen, se abren nuevas puertas al mejillón, que por tantos apuros pasó el último año, y se mantiene el precio al consumidor, al tiempo que el productor obtiene un precio más justo. ■ J. R. A.

UN AÑO DESDE LA CATASTROFE DEL "URQUIOLA"

LA CORUÑA.—Con motivo de cumplirse el primer aniversario de la catástrofe del buque-tanque "Urquiola", el Sindicato Libre de la Marina Mercante convocó el pasado 12 de abril, una rueda de prensa, en la que

se puso de relieve que aún no han sido depuradas las responsabilidades por el hundimiento del petrolero.

Se informó que iba a ser dirigido un escrito al presidente del Gobierno, pidiendo el pago total de las indemnizaciones a los afectados, ya que la mayor parte de ellos sólo han recibido anticipos a cuenta de las indemnizaciones y, en algunos casos, como la Cofradía de Pescadores de Mera, no han recibido cantidad alguna.

En el accidente del "Urquiola" perdió la vida el capitán del barco, Francisco Eduardo Rodríguez Castedo, y se produjo una "marea negra" que causó gravísimos perjuicios en gran parte del litoral gallego. ■

ARCADE

PLAN DE RECUPERACION MARISQUERA EN EL "CEBAL DO MEIO"

VIGO (De nuestro corresponsal).—De treinta a cuarenta mariscadores de la Cofradía de Arcade, al fondo de la ría de Vigo, han iniciado el plan de recuperación marisquera que se extenderá luego a otras zonas de la misma bahía, y en el que se invierten más de trece millones de pesetas, con cargo al Plan Marisquero de Galicia. Las tareas son dirigidas por un biólogo del citado Plan.

Este primer área de recuperación está situada en la zona que los marineros llaman "cebal do meio" y se trata de un fondo esquilado por el marisqueo intensivo, donde ha crecido determinado tipo de fanerógama que impide la reproducción de los moluscos. La operación que están llevando a cabo estos mariscadores consiste en retirar la planta y después intentar que el fondo fangoso se convierta en playa de arena, donde puede ser sembrada la almeja fina y el berberecho, que luego se reproducirá y podrá ser cosechada.

La zona donde se está trabajando es considerada de libre marisqueo, por lo que, una vez conseguido el fruto de estas operaciones, podrán faenar allí todos los mariscadores en posesión del carnet acreditativo.

La experiencia de este plan, que luego se ampliará a otros puntos de la ría viguesa, es interesante, por una parte, porque quizá sea la primera vez que el mariscador sale a la mar con propósitos distintos a los de "sangrar" el mar, sino para cultivarlo con el fin de obtener de él más cosecha. Por otra, porque se pretende mentalizar a la Administración acerca de la necesidad de invertir en el mar, como frecuentemente se hace en la agricultura o la industria. En definitiva, puede ser el primer ensayo de un cultivo racionalizado de riqueza comunal de estas rías, puesto que, salvo la iniciativa privada y algunas actuaciones del PPO, poca atención se había prestado al mantenimiento y recuperación de las zonas de libre marisqueo. ■ J. R. A.

MARIN

BUQUES RUSOS Y FRANCESES FAENAN EN AGUAS ESPAÑOLAS

MARIN.—Barcos-factoría rusos y "bous" franceses faenan desde hace varios días entre siete y doce millas de la costa gallega de Marín, entrando por la noche hasta las tres millas, según manifestación del presidente del Grupo de Armadores de aquella localidad.

Además de la baja en las reservas de los caladeros, los buques extranjeros que faenan en estas aguas españolas producen, con sus aparejos, enormes destrozos en las artes de los pescadores nacionales al enganchar sus redes, provocando la rotura de cables, maquinillas, etcétera.

Entre los barcos que han registrado desperfectos en su material, se encuentran el "Areasa", "Costas II" y "Masso 25", todos ellos en Marín.

"Nos echan de todos sitios —añadieron—, de Gran Sol, de Marruecos, de todos sitios, y ahora vienen a pescar otros en nuestras aguas".

El presidente del Grupo de Armadores, Eduardo Santiago Rosales, ha pedido, en nombre propio y de todos los pescadores afectados, las más enérgicas medidas al respecto, mediante telegramas al presidente

del Gobierno, ministro de Comercio y capitán general de la Zona.

"Que nos manden alguna patrulla —apuntó—, aunque sólo sea para imponer un poco de respeto".

Según las mismas fuentes, la presencia de estos barcos extranjeros en aguas nacionales puede afectar a más de 600 barcos y cerca de 30.000 familias. ■

BARCO RUSO ARRASTRO DURANTE DOS HORAS A UN PESQUERO ESPAÑOL

MARIN (Pontevedra).—Un barco ruso arrastró durante dos horas y media a un pesquero con base en Marín, al enganchar con sus redes los aparejos del pesquero español, y luego se dio a la fuga.

El pesquero español "González Costa número 2", propiedad de Francisco Area Calviño, sufrió daños que se calculan en unas 250.000 pesetas. Entre otros, se encuentra el aparejo y las piezas en donde va sujeto.

El pesquero español estaba faenando en situación de 42 grados, 35 minutos 5 segundos Norte y 0,9 grados, 25 minutos, 8 segundos Oeste, a unas 18 millas de tierra, del paralelo de Corrubedo.

El barco ruso es el pesquero-factoría, "General Ostrayacán", de mucha mayor envergadura que el pesquero español.

El "González Costa número 2" es un pesquero de arrastre, tipo "baka", de 170 toneladas, con una envergadura de 24 metros de eslora. Lleva una tripulación de 26 hombres, que trabajan por el sistema denominado "a la parte"; es decir, a un tanto por ciento sobre el producto de la pesca.

La Cofradía de Pescadores de Marín envió telegramas dando cuenta del hecho al Ministerio de Comercio, Dirección General de Pesca, Presidencia del Gobierno y Sindicato Nacional de la Pesca.

Se da la circunstancia de que, hacía pocos días, el también pesquero de Marín "Areasa" fue arrastrado por otro barco ruso. ■

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (LA CORUÑA)

RESCATADO UN PESQUERO ENGALLADO

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—El pesquero "María Teresa Echevarría", de base en el puerto de Santa Eugenia de Ribeira, que encalló el día 30 de mayo frente a la isla de Sálvora, pudo ser sacado a flote y traído a este puerto con auxilio del pesquero "Francisca Alvarez".

El "María Teresa Echevarría" iba tripulado por siete hombres, que fueron puestos a salvo pocos minutos después de producirse el accidente. Tiene 151 toneladas de registro bruto y está valorado en cuatro millones de pesetas. ■

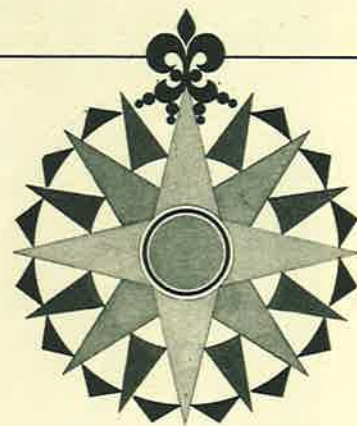
CILLERO

UN MARINERO DEL "FRANPER", DESAPARECIDO EN EL "GRAN SOL"

El pasado 24 de mayo llegó a Cillero el pesquero "Franper", con base en este puerto, y del que es patrón Juan José Palmeiro. El "Franper" llegó a puerto con un hombre de menos en su tripulación, pues en la madrugada del 22, el marinero Enrique López Piñeiro, de dieciocho años de edad, cayó al agua cuando el barco largaba el aparejo de las volantas. El joven, al parecer, quedó preso en una de las mallas por el reloj de pulsera que llevaba puesto. Al producirse el accidente, y tras haber parado el barco, se recogió el aparejo con la esperanza de que viniese preso en él el marinero desaparecido, pero desgraciadamente no fue así y únicamente apareció el reloj sujeto en las mallas.

Enrique López Piñeiro era hijo del también marinero Eloy López Porto, al que quedan otros cuatro hijos.

Al llegar el "Franper" a puerto era esperado por el ayudante militar de Marina, don Sabino Collazo Varela, y el delegado local del Instituto Social de la Marina, don Ramón Pernas Rodríguez, quienes junto con el patrón se trasladaron al domicilio del marinero desaparecido para comunicar la noticia a sus padres. ■



DIVERSOS ASUNTOS CON BALLENA

ENTRE los mitos de los hebreos tenemos la estancia de Jonás dentro de la ballena. El asunto de Jonás y la ballena ya estaba en la mente de Dios cuando separó las aguas de arriba de las aguas de abajo. No lo quisieron hacer voluntariamente, y tuvo Dios que meter entre ellas su dedo meñique, según se lee en el Pirque Rabbi Eliezer, mi-drash sobre la obra de Dios en su Creación. Dios perdonó a las aguas su revuelta, con dos condiciones: que cuando llegara el día, los hijos de Israel pasaran a pie enjuto el mar Rojo, y que impedirían que Jonás huyese en barco a Tarsis. Es decir, a lo que nosotros hoy llamamos Andalucía. Las aguas, según el texto que citamos, tenían un caudillo que protestaba por la división de las aguas en las de arriba y las de abajo, y en dulces y saladas. Dios concedió un lugar apartado a cada conjunto de aguas, que, sin embargo, "en el horizonte están separadas por no más que la anchura de tres dedos delgados". A veces, según enseña el Baba Bathra del Talmud de Babilonia, el mar todavía amenaza su frontera de arena. Un marinero le dijo una vez a Rabbá de Babilonia: "La distancia entre una ola y su compañera puede ser de trescientas leguas. No hace mucho tiempo, una ola levantó nuestro barco hasta tan cerca de una pequeña estrella, que ésta adquirió ante nuestros ojos el tamaño de un campo en el que podían crecer cuarenta medidas de semilla de mostaza. Si hubiera sido la ola un poco más alta, el aliento de la estrella nos habría chamuscado. Y oímos como una ola le decía a su compañera: 'Hermana, ¿queda algo en el mundo que no hayas barrido ya? Si queda, deja que lo destruya'. Pero la otra ola respondió: 'Respeto el poder de nuestro amo, hermana; no podemos cruzar la barrera de arena en la anchura de un hilo'..."

Como saben, el Señor Dios despertó a Jonás y le ordenó que saliese para Nínive y predicase allí que la noticia de su maldad había llegado hasta Yahvé. Pero Jonás se dijo que mejor era huir a Tarsis, y como había un barco que salía para allí, sacó billete y se embarcó. Y se echó a dormir en "lo hondo de la nave". Surgió una gran tempestad, y todos los marineros pedían ayuda a sus dioses respectivos, y echaron suertes para ver por culpa de quién les venía encima aquella terrible galerna. El adormilado Jonás fue el premiado, y arrojado al mar, el cual calmó inmediatamente su furia. Y fue entonces cuando el Señor envió un pez gigantesco, en cuyo vientre estuvo Jonás tres días con sus noches. Allí rezó Jonás, y Dios ordenó al pez que vomitase a su huésped en tierra firme, y fuese a Nínive a cumplir su encargo. El texto dice "un gran pez", pero en seguida se creyó que "el gran pez" tenía que ser la ballena mediterránea,

y ya la vemos en el arte de las catacumbas, y en su representación pictórica los primeros cristianos veían un símbolo de la resurrección y salvación. (Modernamente, un escritor francés interpretó la historia de Jonás a su manera: retardando su viaje a Nínive, se había demorado, bebiendo vino puro para amortiguar sus sobresaltos, en una taberna llamada "La Ballena", de la que al fin, y en plena embriaguez, fue expulsado.)

Tampoco parece que sea ballena el gran pez que salvó a la nación kewi de las aguas. Comenzó a temblar la Tierra y las aguas avanzaban sobre ella. Los kewi se reunieron en una roca muy alta. Mientras la mar subía, amenazando devorar la isla, los hombres kewi fecundaron a sus mujeres, y metieron en bolsas las semillas de las plantas que cultivaban, que eran doce. En la cresta de una ola apareció un gran pez, quien abrió la boca para que los kewi se refugiaran en él. No bien lo hicieron, su isla desapareció bajo las aguas. Ahora se dice que el gran pez es ballena, como la de Jonás, y que los kewi se han arreglado para vivir dentro de él. El gran pez de los kewi tiene en el lomo un gran agujero, rodeado de coral, por el que entra el aire y la luz a los kewi, el sol y las grandes lluvias. Dentro del pez han encontrado agua dulce y buenas tierras, donde han sembrado las doce semillas. Una vez al año, el gran pez les permite bailar, pero los kewi no pueden aumentar de número en el vientre de la ballena, o lo que sea. Cuando un kewi muere, el gran pez permite que nazca otro. Algunos marineros polinesios han escuchado cantar en la noche, bajo las olas. Son los kewi que pasan dentro de la ballena.

Hay una historia islandesa que cuenta cómo un hombre, acusado de varias muertes, pidió un juez neutral.

—Todos los jueces de Islandia, dijo, están predispuestos contra mí, por mi fama de iracundo.

—¿De dónde quieres el juez? —le preguntaron.

—¿Recordáis a Gunnar de Malarendi? A ese quiero, porque nunca ha oído nada de mí.

Le fue dado ese juez, pero resulta que estaba en el vientre de una ballena descansando. Mientras lo buscaban y encontraban, pasaron siete y siete años. Cuando contestó a los gritos de los que lo buscaban con sus naves por el océano, y salió de la boca de la ballena para ir al Juzgado, ya el criminal había muerto de viejo. Gunnar, por no perder el tiempo, juzgó entonces a una gaviota que le había vaciado un ojo con su pico a un niño que se había quedado dormido en una playa. Y se volvió a su ballena. Por eso entre islandeses se dice que "la justicia está escondida en el vientre de la ballena". ■





“¡Aquel barco tuvo avería y no trae pesca. Hay que ayudarlo!”. La solidaridad de los hombres de la mar es la base de esta fórmula que aplican para la costera de la anchoa. A efectos de defender el precio, hay un límite de captura por barco y día. Aquellos que las sobrepasan, el excedente lo entregan a los que tuvieron menos suerte. Por nada, naturalmente; mejor dicho, por la solidaridad, que eso es, debe ser, lo primero en la mar. Antón Garay (arriba, izquierda), en Bermeo, en cuya lonja (abajo, izquierda) dirige la subasta. Muestras de la anchoa —abundante, en cuanto a grano, excelente— van entrando en la Cofradía (abajo, derecha). En Lequeitio, Simón Sesma (arriba, derecha), “a pie de obra”. La riqueza está ante él, repletas cajas que hacen vivir las horas más felices a los de la bajura.



Las limitaciones en materia de pesca por parte de los países miembros de la Comunidad Económica Europea (CEE) han afectado o podrían afectar en el futuro de forma capital a toda la flota de altura del Cantábrico español. El ambiente, en estos momentos de incertidumbre en los que nada hay decidido, pues las negociaciones entre las delegaciones española y comunitaria han de continuar, es de radical pesimismo; un pesimismo que contrasta con el que se vive en los ámbitos propios de la bajura, pues además de que estos buques parece que no tendrán problemas para continuar faenando donde solían, la costera de la anchoa se presenta esta temporada con una abundancia y calidad casi sin precedentes.



MIENTRAS LA BAJURA VIVE HORAS FELICES POR UNA SENSACIONAL COSTERA DE LA ANCHOA

LA FLOTA DE ALTURA DEL CANTABRICO, EN SU MOMENTO PEOR

COSTA VASCA (De nuestro enviado especial).—Pocas veces, en nuestras visitas a la costa vasca, hemos podido contemplar tanta actividad en los puertos, tanta satisfacción en los rostros. La vida de cuantos están en la bajura, más sus actividades derivadas, depende estrechamente de las dos grandes costeras, la del bonito y la de la anchoa. Y ocurre que este año la anchoa llega como nunca.

Después de unos principios que pudiéramos decir balbuceantes, se está capturando la especie en una cantidad y una calidad como ni se recuerda. "¡Venga!, llévase este cubo de anchoas, que se lo regalo yo". Es anchoa grande, ideal para el fileteado y la salazón. Antón Garay, desde el ventanal de su despacho, en la Cofradía de Pescadores, nos señala barco a barco los kilos que cada uno ha traído al puerto de Bermeo. "Ese tuvo avería y no ha pescado nada, pero no importa; ganará dinero, como todos los demás".

El sistema establecido en estos puertos de Vizcaya y Guipúzcoa se basa en la solidaridad. Para defender los precios han establecido un tope máximo de cap-

turas, este año fijado en 8.000 kilos diarios de anchoa. Algunos barcos, porque se les dan bien los lances, los rebasan. Pero no dejan de pescar por eso ni devuelven al mar las extracciones, porque los sobrantes se entregan a los otros buques que no alcanzaron el tope, por poco o por mucho, como era el caso del barco que tuvo la avería.

Decíamos de las caras de satisfacción, de la alegría que se vive en los puertos cantábricos por este año de abundancia. Simón Sesma, en Lequeitio —como Antón de Bermeo—, nos acompañaba por los muelles, bromea con sus compañeros y amigos. En la Cofradía tenemos una charla, que es casi exacta repetición de la celebrada en Bermeo. "¿Y

cómo queda el asunto de las aguas jurisdiccionales, Simón?" "¡Ah, pues parece que nosotros, los de la bajura, nos salvamos!" Ya nos había hablado Antón de un telegrama recibido desde Santoña, lo enviaba Paulino Sanemeterio, que en aquellos días estuvo en Bruselas, formando parte de la comisión española que presidía el subsecretario de la Marina Mercante, en el que comunicaba la buena nueva: la bajura no tendrá problemas.

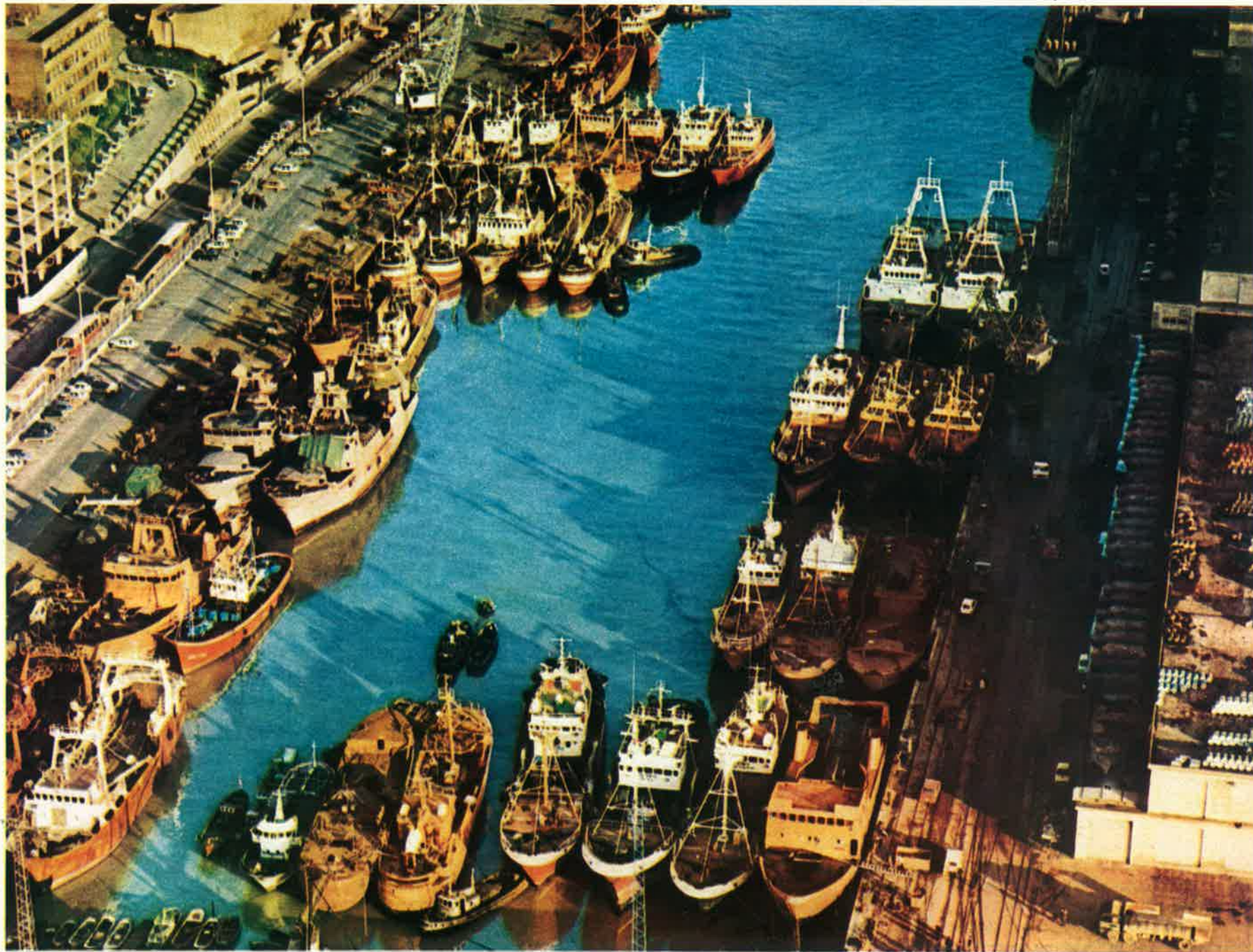
Aunque esta bajura es una bajura especial, porque por las distancias a las que se traslada es verdadera altura. "Estas flotillas cantábricas, especialmente la de Bermeo, son extraordinarias, en potencia, tonelaje y calidad de los barcos y de las tripulaciones. Las mejores del mundo en su especialidad". Lo decía un experto. Rumbo Norte al encuentro de la anchoa, entran en aguas comunitarias; pero también es verdad que los franceses entran en aguas españolas

cuando hay que seguir a la especie. "Y para el cebo también entran, pues". También para el cebo.

Las relaciones entre pescadores franceses y españoles son excelentes. "Hace unos días se celebró —tú ya sabes— el homenaje al almirante Fontán, que fue presidente del Instituto Social de la Marina, y asistieron representantes de los pescadores franceses". Algunos franceses patronean barcos españoles. Pero eso es para los grandes buques de altura.

La altura: he aquí la otra cara de la moneda. ¿Qué va a pasar? Las noticias que durante nuestro viaje a la costa vasca llegan son contradictorias. El desánimo es general entre los de altura. Víctor Portu y varios armadores de Ondárroa ponían tintes sombríos en el diálogo. Sus palabras eran como meditaciones en voz alta. "¿Y qué vamos a hacer? Porque algo habrá que hacer. No nos podemos quedar así, con los brazos cru-

Para recoger de fuentes directas las impresiones del sector sobre estos temas se trasladó a la costa vasca el director de "Hoja del Mar". Es obvio que los problemas que en estos momentos han de afrontar las flotas de altura de los puertos de estas provincias son los mismos que las del resto del Cantábrico, salvo algunas peculiaridades que en nada modifican el fondo de la cuestión, el cual se encuentra, por supuesto, en la decisión última que en su día adopte la CEE. Abundamos en la confianza de que en los puertos del Noroeste, asturianos y santanderinos comprenden que la ubicuidad no es posible y que si el reportaje ha sido centrado ahora en la parte oriental del Cantábrico, en un futuro inmediato haremos lo propio en el resto del litoral.



"Estos barcos no tendrían que estar en el puerto, sino en la pesca...". Al grave problema que se presenta con la cuestión de las aguas comunitarias, Pasajes (arriba), antes floreciente, afronta una crisis que también afecta a los bacaladeros. En la página contigua, otra escena de descargas de anchoa en el puerto de Bermeo.

zados, pues si reducen las licencias para pescar en las aguas comunitarias a esas ciento veinticuatro que dicen, será la ruina para todos. Este puerto de Ondárroa ya puedes decir que irá a la hecatombe, porque aquí todos vivimos de la mar". "¿La bajura? Sí, los de bajura están bien, ya lo has visto. Pero en Ondárroa el fuerte es la altura."

Leemos en la prensa que ha regresado la delegación española de Bruselas con impresiones relativamente optimistas. Los armadores bajan la cabeza, se quedan pensativos. No las tienen todas consigo. "Hombre, si aumentan las licencias y esas licencias no son por bar-

● LAS LIMITACIONES COMUNITARIAS PODRIAN OCASIONAR LA RUINA DEL SUBSECTOR.

co, sino por red, ya iría bien, ya. Del mal, el menos. Porque pescaríamos por tríos: una red permanente, un barco que carga, otro que hace el relevo... Vaya, nos podríamos defender".

"Y si este problema de las aguas comunitarias no existiera, ¿habría algún otro...?". Me cortan la pregunta: "¡Nada, ninguno, por lo demás todo va bien!" Un poco por enredar les digo que antes de la cuestión de las aguas comunitarias, el

pescador, más aún el armador, siempre tenían alguna queja sobre mil cosas... Víctor Portu se ríe: "Bueno, sí, los de la mar siempre hemos sido algo llorones. Es natural, por otra parte. Se trata de una actividad complicada, con muchas facetas, y nunca llueve a gusto de todos".

Para esta altura, también espléndidamente equipada, hay un panorama difícil en la costa cantábrica. "Debe tenerse en

cuenta que la flota se ha ido renovando y mejorando continuamente. Lo que se ganaba se reinvertía de nuevo en el barco y en su pertrechamiento. Y de repente nos encontramos con esto. Estos buques están concebidos para pescar en las aguas que ahora acota la Comunidad Económica Europea. De manera que si nos impiden ir allí, todo se viene abajo; es la ruina".

No cambia el panorama en Pasajes, sino que su gravedad se agudiza. Desde la Casa del Mar contemplamos el puerto. Un claro contraste con la actividad viva, ruidosa y alegre de las descargas

(Sigue en la pág. siguiente)

LA FLOTA DE ALTURA, EN SU PEOR MOMENTO

(Viene de la pág. anterior)

en la bajura. "¿Ves esos barcos? —nos dice el presidente del Sindicato de la Pesca, Carlos Zubeldía—. Pues no tendrían que estar aquí, sino en la mar. El problema de las aguas comunitarias, la ausencia de un horizonte claro, los retiene en puerto. Y no sólo es esto, porque la crisis, aquí, en Pasajes, se une a la que están atravesando los bacaladeros. Treinta y dos bacaladeros, ciento sesenta y siete arrastreros, más de tres mil hombres en total, cuyo futuro está en el aire. Sencillamente, no sabemos qué puede pasar".

Pasajes, aquel Eldorado donde corría el dinero. Marineros hasta las entrañas, los hombres de Pasajes vivieron épocas de auténtico esplendor. Aprovecharon aquellas etapas inmediatamente posteriores a las guerras —la mundial y la civil española— en que los mares, no explotados durante largos períodos, eran riquísimos en especies y al tiempo no eran tan numerosos como ahora, ni tan bien dotados, los barcos de todo el mundo que competían en esta actividad. El hombre de mar verdadero, sus conocimientos de la navegación, sus intuiciones y su experiencia, mandaban en los mares. La electrónica y todo ese mundo sofisticado de auxilio a la actividad extractiva vendrían después, o, por lo menos, entonces no estaban extendidos. De manera que los pasaitarras eran los amos de los mares del Norte y traían a tierra verdadera riqueza.

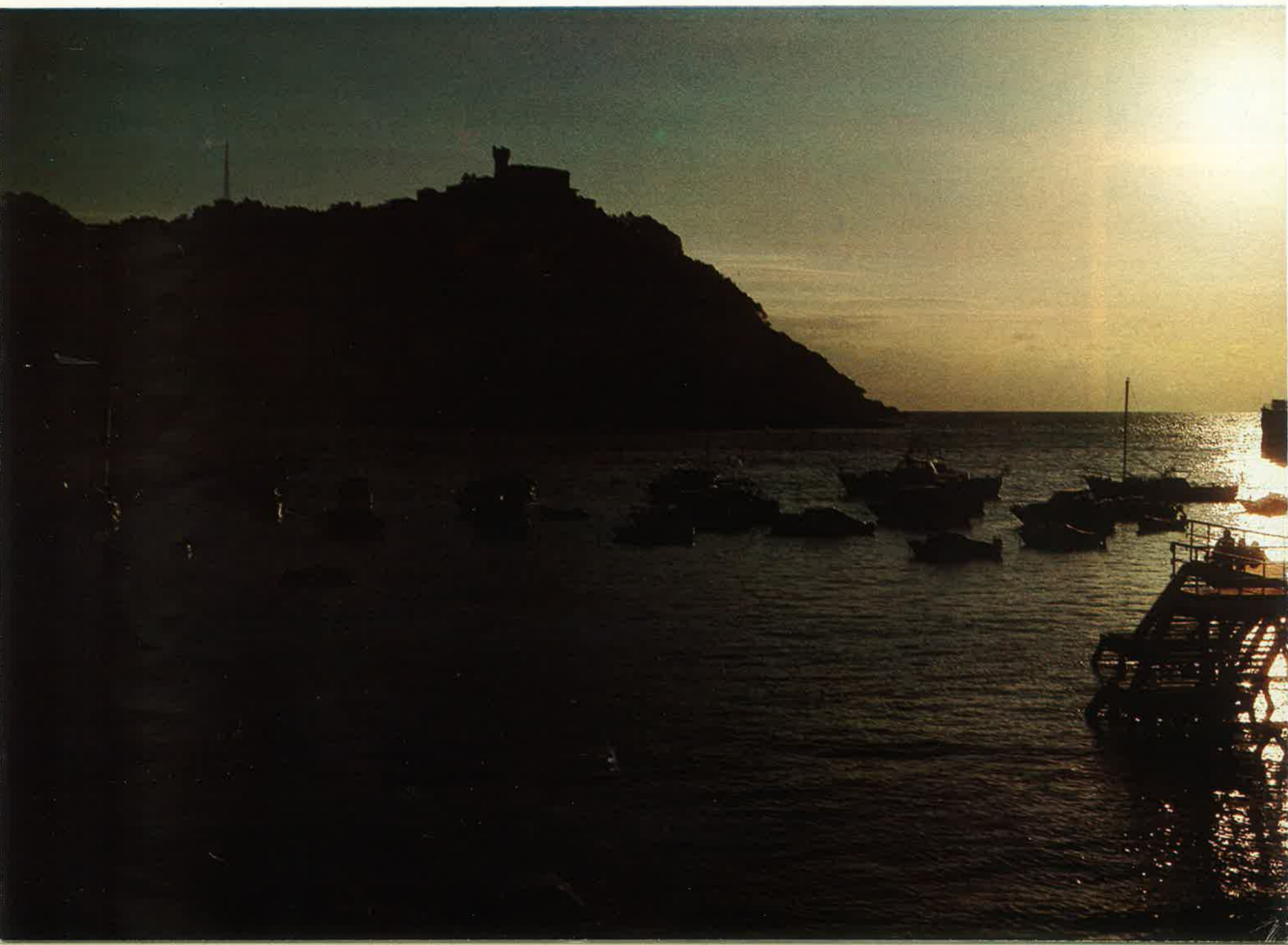
La maraña de intereses internacionales les ha puesto en esta situación. "Algo habrá que hacer" —decían en Ondárroa, dicen aquí—. "Hombre, pues si nos arreglaran algo aquello que ya publicaron los periódicos —comentaban en Ondárroa—, esa marcha de todas nuestras flotas afectadas al estrecho de Gibraltar y cerrarlo, lo haríamos; eso o lo que sea menester. Porque lo último que podemos aceptar es que tengamos que quedarnos de brazos cruzados y convertir en miseria esta industria que hemos levantado pieza a pieza, día a día, con nuestro esfuerzo y con nuestro sacrificio".

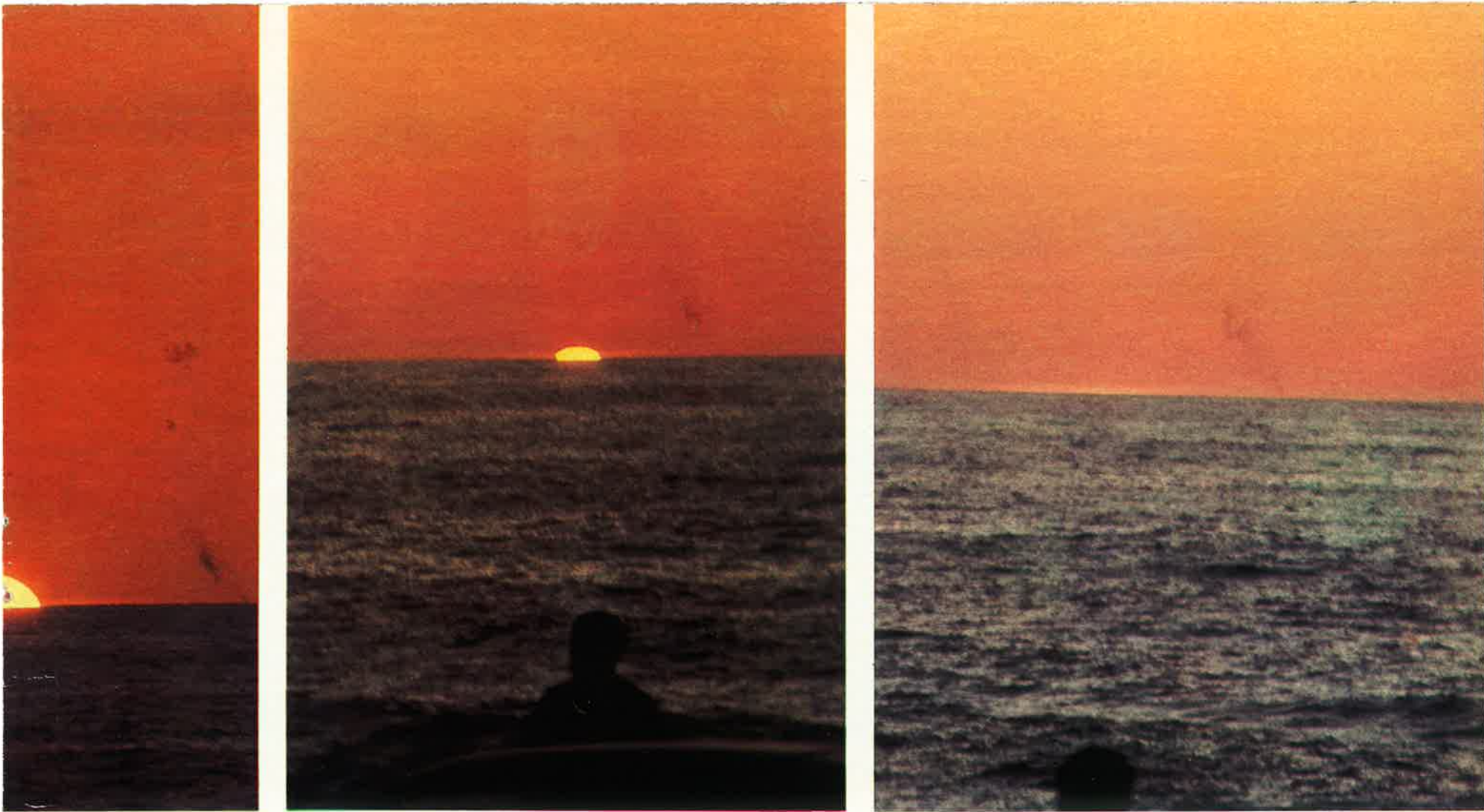
"Algo hará el Gobierno, pues". "Algo tiene que hacer el Gobierno, pues". El hombre de mar vasco no sabe, naturalmente, qué y cómo. "Ellos son los políticos; nosotros, los trabajadores". "Nosotros traemos toneladas de proteínas, calidad para la mesa; con nuestra actividad hemos creado puestos de trabajo, en la mar y en tierra; el personal que no embarca, desde las neckatillas hasta los empleados de las oficinas, es importante; no digamos también de la industria derivada y de la conservera. Miles de familias que viven de esto no pueden abandonarse a su suerte, como consecuencia de una medida unilateral adoptada más allá de nuestras fronteras". "Los políticos, que nos abran la puerta: no necesitamos más; del resto —trabajo, trabajo y trabajo— ya nos encargaremos nosotros". ■ JOAQUIN VIDAL.





El puerto de Ondárroa será uno de los más afectados del Cantábrico si se radicalizan las medidas de la Comunidad Económica de Pesca en sus aguas jurisdiccionales. Este puerto (en las fotografías, dos vistas generales del mismo, abarrotado de buques en su parte interior, parte exterior en un día "normal" de pesca) y, naturalmente, la flota que cobija dan vida a toda la población, que sufriría muy gravemente las consecuencias de un paro. La flota de altura ondarresa, magníficamente preparada, vive en estos momentos horas de inquietud por el porvenir incierto.





En San Sebastián (izquierda y secuencia de arriba), muchos han visto el "rayo verde" durante las puestas de sol. Fotos de Francisco Javier Cardarelli. Material virgen empleado: Diapositivas Kodak 25 Asa y Agfa. Máquina Nikon F y objetivos 500 catadióptrico y 200; filtro reductor.

EL RAYO VERDE

Las costas y los mares tienen sus propias particularidades que los distinguen y diferencian del resto de su clase con un marcado acento.

Las coloraciones de sus aguas, sus especies marinas, su temperatura, sus fondos, su historia, sus borrascas, etcétera, son motivaciones que las hacen peculiares.

¿Quién no ha oído hablar... de la puesta de sol ártica, de las ballenas del mar de Cortés, del cabo de Hornos y Tierra de Fuego en aquellos antiguos relatos de viejos navegantes, de la salinidad del mar de Mármara o de los arrecifes del mar Rojo?

En algunos lugares de la costa cantábrica, y más concretamente en la de San Sebastián, son famosas las "puestas de sol" por la aparición de un rayo verde.

En los cálidos atardeceres de verano se ven concurridos los paseos litorales por aficionados que van en busca del ya famoso y hasta tradicional rayo verde de verano. El rayo "donostiarrá" no es una fantasía, pero tampoco se puede decir sea una fenomenología atmosférica estudiada ni tampoco fotografiada.

Son centenares los "euskaldunes" y no menos los veraneantes con cierta tradición que han visto y sido testigos de la aparición del rayo verde. Generalmente en el paseo Nuevo, junto a la ermita de Elcano y en el monte Urgull, se apostan los aficionados al acecho del ra-

yo, como si se tratase de aquellos vigías de los grandes bergantines de antaño, que subidos a lo alto del palo mayor escrutando el horizonte esperaban la puesta del sol para el relevo de su guardia.

Kalle fue uno de los más famosos y reconocidos investigadores de las coloraciones de las superficies marinas.

Interpreto por sus teorías que las coloraciones azules marinas se deben a la difusión de la luz blanca entre las moléculas del agua y otras partículas alojadas en la misma; menores a las longitudes de onda de los colores, que por cierto son de mínima longitud de onda.

Para mí, poco experto en materia de análisis y síntesis de la luz, el color azul no es más que el resultado de su análisis a la penetración de la luz en las diferentes capas del agua del mar. Cuanto más profunda es la penetración, más filtrados recibe la luz y, por tanto, disminuye su intensidad tomando diferentes coloraciones.

Indica también que las coloraciones verdes del agua se deben a partículas amarillas en disolución, o bien a arenas. Respecto del mar Rojo, dice, su coloración se debe a partículas o "dinoflagelados" de color rojo.

Desde luego, sin rebatir la ciencia innegable de Kalle, difiero en algo de su opinión, ya que las coloraciones rojas, de producirse en el mar Rojo se deberían al reflejo de la luz ante un conjun-

to de fondos coralinos poco profundos, a plancton, microorganismos y a las arenas del desierto traídas por los vientos, que conjuntamente con las deyecciones de los peces comedores de coral forman verdaderas nubes de micras en suspensión, apenas perceptibles individualmente al ojo humano.

Por ello digo que nuestro rayo verde es, a mi entender, una consecuencia de análisis y refracción de la luz solar sobre el agua.

El sol va descendiendo desde su cenit, a lo largo de su órbita.

Se va acercando al horizonte. Comienza poco a poco la "puesta del sol".

Al fin parece que en el infinito el sol entra en el mar.

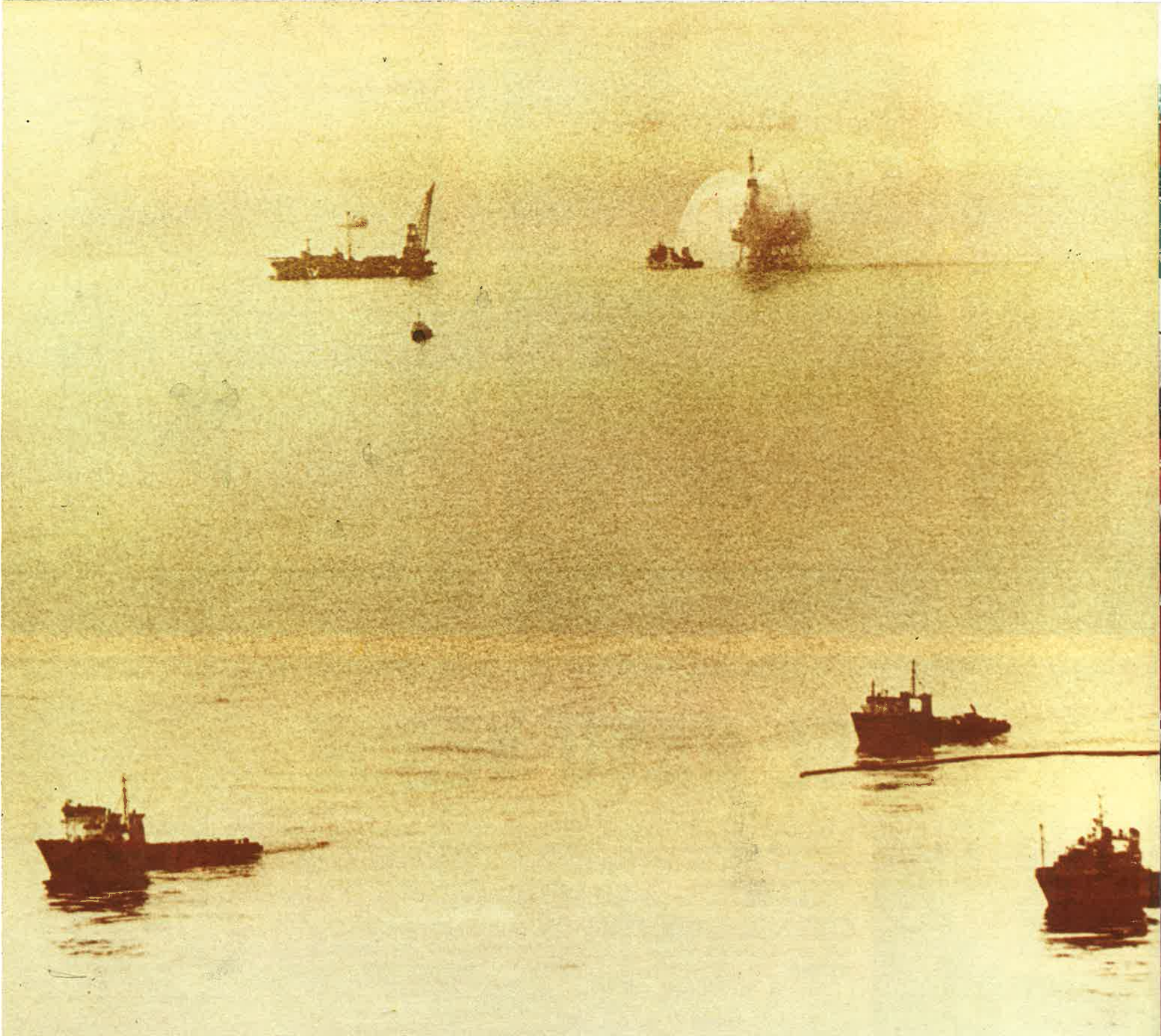
Es en ese mismo momento, al desaparecer el sol tras el horizonte, cuando sus rayos atraviesan las capas de agua superficiales, produciendo algunas veces, según el estado del mar y la situación del observador respecto de la luz solar, unos rayos casi fugaces, que ante el resplandor del astro que se oculta ópticamente parecen verdes.

El rayo verde de San Sebastián, además de una apreciación más o menos cierta, es una justificación para una nueva contemplación de la Naturaleza.

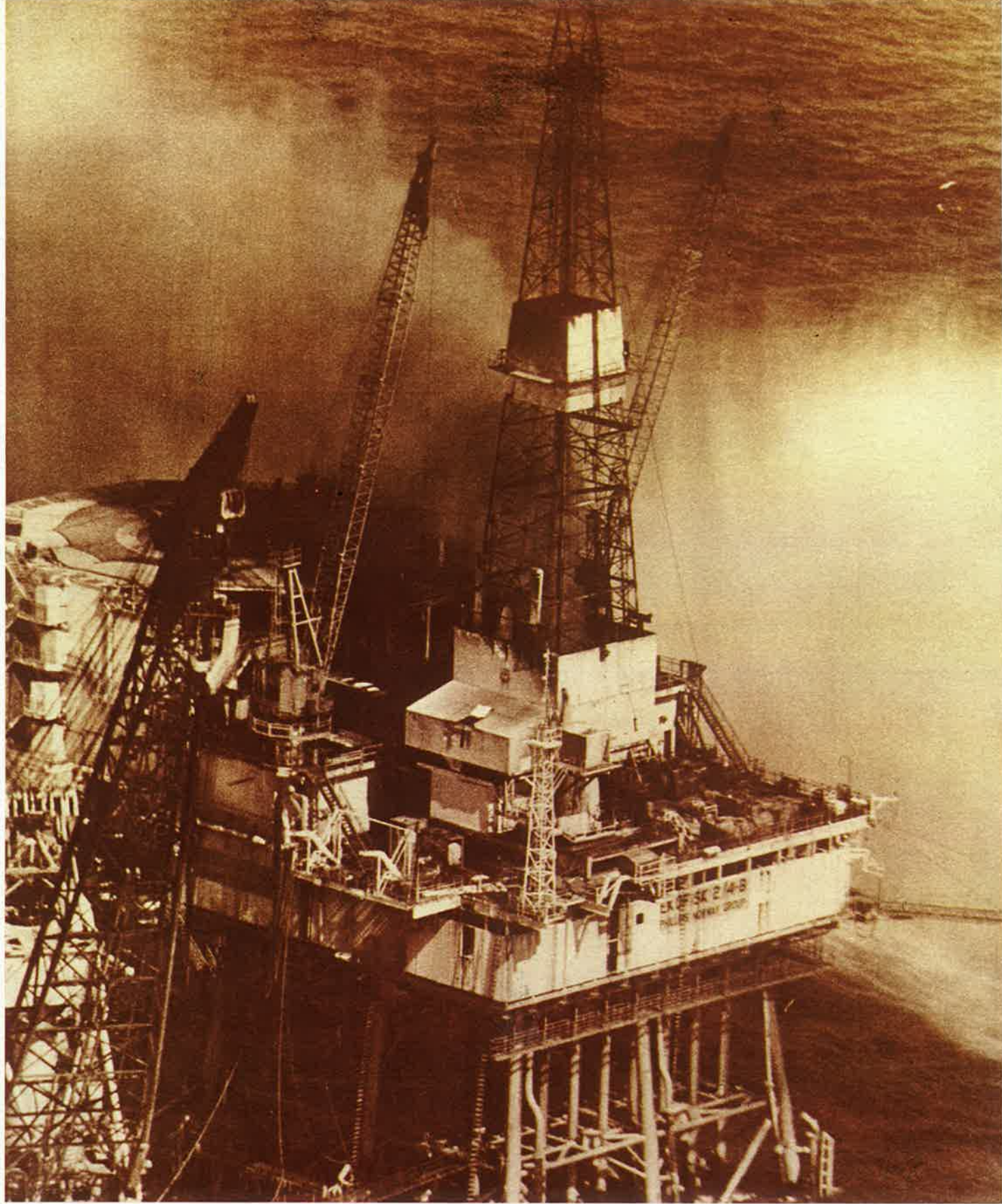
El rayo verde pudiera ser, además de una ilusión, un "adiós" muy especial del sol para aquellos que lo esperan.

■ FRANCISCO JAVIER CARDARELLI





La plataforma de Ekofisk, arriba en primer término, y en vista general con los diversos buques que intervinieron en las operaciones. En su fase final, la que llevaría al éxito, las dirigió Paul Adair, "El Rojo", abajo, a la izquierda, en el primer almuerzo que celebró después de haber conseguido taponar el chorro. Le acompañan los hermanos Hansen, que también intervinieron muy activamente en los trabajos. "El Rojo" ya es un personaje famoso en todo el mundo.



HASTA QUE LLEGO PAUL ADAIR 'EL ROJO'

EL PETROLEO ERA MAS FUERTE EN EKOFISK

Cinco intentos, cinco fracasos. El petróleo seguía siendo el más fuerte...

En Ekofisk ya no se sabía qué hacer... Alrededor de la plataforma "Bravo", la capa de petróleo se extendía inexorablemente, dirigiéndose lentamente hacia las costas noruegas.

Veintidós mil toneladas de este precioso líquido —peligroso cuando no se logra controlarle— se acumulaban en numerosos kilómetros cuadrados. Había que "chupar" todo aquello para proteger los peces y para evitar la llegada a las costas de esta impresionante marea negra.

Pero, ¿sería posible si el petróleo seguía saliendo locamente? Se derramaba sobre las olas a un ritmo de 5.000 toneladas al día. Un trabajo de titanes para los "limpiadores del mar".

Ante todo había que parar la salida continua de este líquido negro. Si no, sería una catástrofe internacional; la pesca y el turismo están ya comprometidos.

Se trataba de fijar en la cumbre del conducto estropeado un elemento compuesto de tres piezas principales: una bobina de cuatro toneladas, un *raccord* y una válvula de seguridad.

Para lograrlo fue necesario contener un momento la salida del petróleo. Con este fin, una bomba inyectó en el conducto bastantes toneladas de barro compacto.

Cinco veces el petróleo fue más fuerte... Hasta que el jefe de los "bomberos volantes", Paul Adair "El Rojo" salió de Estados Unidos con dirección al mar del Norte. Bajo su dirección, y después de cuatro intentos fallidos, el pozo petrolífero "Bravo" quedó taponado. Paul Adair, quien entre profesionales gozaba de gran prestigio, desde el pasado 22 de abril ya es famoso en todo el mundo. En estas páginas ofrecemos el reportaje de diversas operaciones que se realizaron alrededor de la plataforma "Bravo". ■ Copyright Sygma-Contifoto y Europa Press.

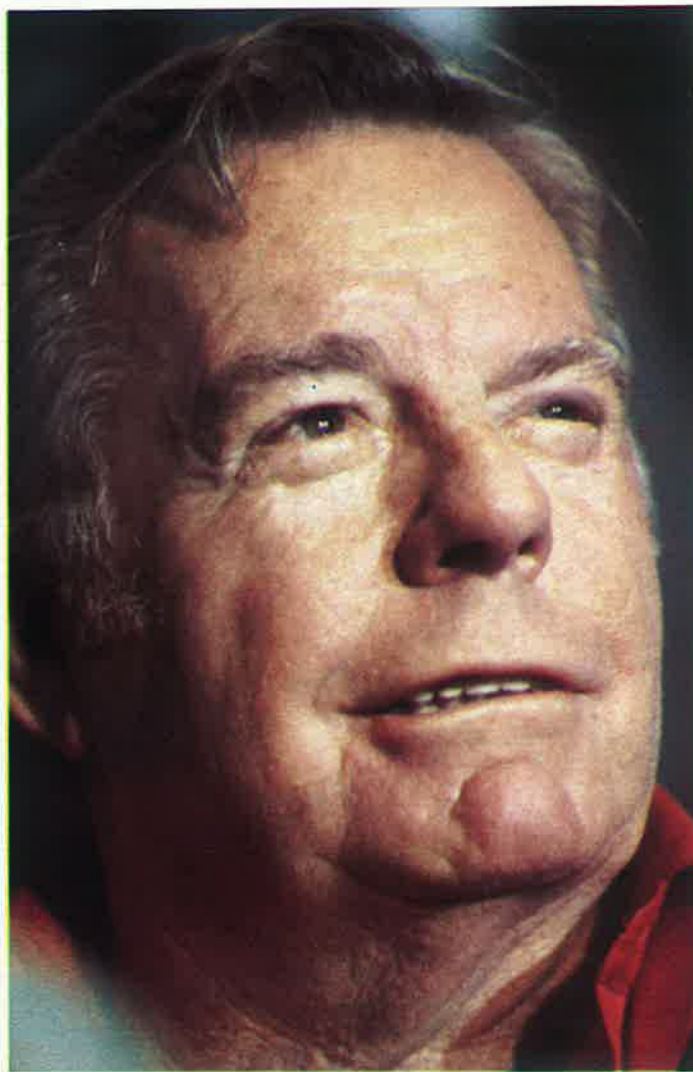
EL PETROLEO ERA MAS FUERTE

Agua sobre la plataforma,
para prevenir
los riesgos de explosión





EL PETROLEO ERA MAS FUERTE



A la izquierda, el doctor Anderson sobrevuela la zona del siniestro para estudiar algunos de los aspectos de la plataforma y los remedios a emplear para combatir la marea negra. Junto a estas líneas, Paul Adair, que dirigió las operaciones finales. Abajo, la misma escena que se recoge en la doble página anterior, en más corto plano y desde otro ángulo. La información referente al suceso se recogió en el número 140 de "Hoja del Mar", en página de cierre.



CATERPILLAR

el empuje que la pesca necesita
¡CON SEGURIDAD!



**MOTORES
MARINOS
PROPULSORES**
desde 125 a
1125 BHP.

**GRUPOS
AUXILIARES**
desde 75 a
1250 BHP.



**MOTORES
MARINOS
CATERPILLAR**
¡auténticos lobos de mar!




FINANZAUTO
DISTRIBUIDOR EN ESPAÑA DE



CATERPILLAR

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-MÁLAGA
LA CORUÑA-LERIDA-PALMA DE MÁLLORCA**

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.



CRUDO

El petrolero "Matco Avon", de 80.000 toneladas de peso muerto, adaptado especialmente para las plataformas petrolíferas del mar del Norte, ha comenzado a recoger crudo del campo petrolífero de Beryl, a unas 95 millas al Sudeste de Shetland, en aguas británicas. (EUROPA.)



TEMPORAL

El petrolero con bandera de Liberia "Argo Merchant" aparece partido en dos tras haber naufragado a causa de temporal frente a las costas de la isla de Nantucket, en Massachusetts. (Foto: EUROPA PRESS.)



HOVERCRAFT

Nuevo Hovercraft N500 construido por la firma Seam en las cercanías de Burdeos, al Sur de Francia. Este nuevo transbordador marítimo es capaz de transportar 400 pasajeros y 60 automóviles a una velocidad máxima de 120 km/h. (EUROPA.)

GIJON EL BESUGO TENDRA UN PRECIO MINIMO PROTEGIDO

GIJON (De nuestro corresponsal).—El gobernador civil de Asturias inició las gestiones correspondientes cerca del Ministerio de Comercio, a fin de que el besugo tenga garantía de un precio mínimo protegido en primera venta.

Dichas gestiones han dado hasta ahora el resultado de que la Comisaría de Abastecimientos y Transportes queda autorizada para adquirir las partidas de esta especie que en subasta libre en lonja lleguen en su baja a las ochenta y cinco pesetas por kilo, con límite de almacenamiento en cámaras frigoríficas de 200.000 kilos.

Los pescadores y armadores han acogido satisfactoriamente esta medida. ■



UNA TORTUGA DE MEDIA TONELADA

GIJON.—Viva y enredada en los trasmallos de una lancha pesquera de Tazones fue izada en el muelle esta gigantesca tortuga que pesó media tonelada.

Como no despertó ningún interés comercial, se la envió de nuevo a su medio natural, después de que muchos visitantes vieron satisfecha su curiosidad. ■

PERECEN TRES PESCADORES AL HUNDIRSE SU EMBARCACION

**Dos de los cadáveres aparecieron
a 130 millas del lugar del suceso**

GIJON (De nuestro corresponsal).—El pasado día 13 de mayo desapareció, cuando realizaba sus faenas, la embarcación de pesca "Nuevo Triana", de 2,52 TRB, con base en el puerto de San Juan de la Arena y que estaba tripulada por tres hombres.

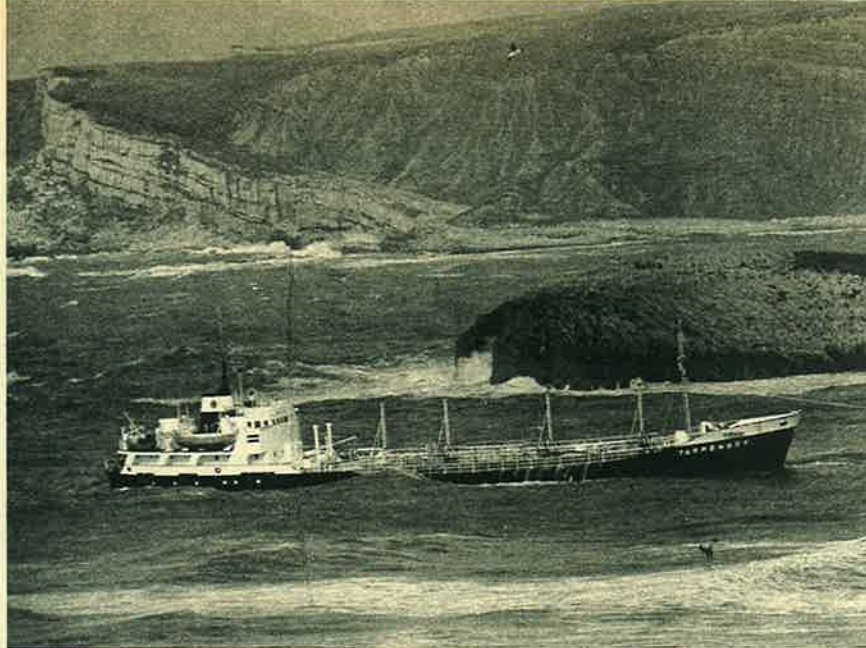
La alarma cundió porque había caído tiempo con viento de NW., y ante el hecho de que el pesquero no regresase sobre mediodía, como suele ser lo habitual en estas embarcaciones.

Durante varios días se rastreó la zona por otros pesqueros y por la lancha de salvamento del cercano puerto de San Esteban de Pravia, así como por la de la Cruz Roja del Mar, "Cruz de la Victoria". Todos sus esfuerzos fueron inútiles, temiéndose lo peor en cuanto a las posibilidades de vida de los tripulantes.

Efectivamente, el pesimismo se vio justificado cuando el día 16 apareció, cerca de la costa de Cabo de Peñas (distrito de la Ayudantía de Avilés), el cadáver de uno de los tres pescadores desaparecidos. Se trataba de Francisco Rouco Arguello, de treinta y cinco años de edad, viudo, con cuatro hijos, de seis, ocho, diez y once años (un quinto lo tiene pro hijado otra familia).

A CIENTO TREINTA MILLAS

Los otros dos desaparecidos se localizaron, muertos, sobre las aguas de Santoña (Santander) —a nada



SANTANDER ENCALLADO

El carguero alemán "Tarpenbek" encalló en la barra del puerto de Suances cuando navegaba rumbo a Santander. Cuando ello ocurrió, navegaba a la deriva debido a una importante vía de agua que se le había abierto en la bocina. El buque alemán es de 1.000 toneladas de registro bruto, y transportaba productos químicos. ■

menos que 130 millas del lugar del suceso—, el día 24, concretamente cerca de la Peña del Fraile. Aparecieron enlazados y enredados en sus propias redes. Se trató de Demetrio Rouco Arguello, de cuarenta y un años, casado, sin hijos, armador y patrón. Era hermano del anteriormente localizado; el otro se llamaba Manuel Burgueño Moreno, de treinta y tres años, casado, con dos hijos de cuatro y siete años.

El día 25 fueron trasladados a San Juan de la Arena, en donde el sepelio constituyó una impresionante manifestación de duelo. ■ R. RODRIGUEZ MORAN

SANTANDER BOTADURA DEL PORTA- CONTENEDORES "GALIA"

SANTANDER.—En las gradas de Astilleros del Atlántico, en Santander, se botó el porta-contenedores "Galia", construido para la naviera Euroflot, de Bilbao.

Al acto asistieron las primeras autoridades santanderinas, así como altos cargos de los astilleros y naviera citados.

El "Galia", construcción número 93 de Astilleros del Atlántico, tiene 99,70 metros de eslora, 15,20 de manga, 8,20 de puntal y un peso muerto de 5.200 toneladas. ■

LUARCA



CURSILLOS PARA REDERAS

LUARCA.—Durante varios meses se desarrollaron en esta localidad unos cursillos para rederas, con participación masculina y femenina.

Un grupo de cursillistas exhiben los diplomas acreditativos de su aprovechamiento en la especialidad.

BALLENATO EN LA COSTA ASTURIANA



GIJON.—Entre las rocas de la costa próxima a esta ciudad asturiana apareció recientemente un ballenato que atrajo la atención de los curiosos.

El fotógrafo estuvo también allí para dejar constancia del hecho. ■

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Precio venta al público: 175 pesetas, más 22 de gastos de envío.

Pedidos al Gabinete de Información y Publicaciones

del Instituto Social de la Marina. Génova, 24. Madrid-4.



ANCHOA: SENSA- CIONAL

La fotografía fue obtenida en Bermeo a mediados de mayo. En cualquier día del mes pudieron obtenerse instantáneas semejantes, con el puerto en actividad continua, descargas ininterumpidas de una anchoa no sólo abundante, sino de calidad extraordinaria.

Uno de los dos grandes pilares de la economía del pescador de bajura del Cantábrico, la costera de la anchoa —el otro es la de bonito—, se ha robustecido este año, no se sabe muy bien por qué razón (la abundancia o la escasez de la especie tiene unas motivaciones que, en realidad, nadie conoce), y alcanza ya límites que casi casi pueden considerarse sin precedentes.

Los más viejos pescadores de este litoral hacen memoria y no es fácil que encuentren en el recuerdo costeras así. Gran optimismo, por tanto, acrecentado porque las impresiones más generalizadas son que las medidas restrictivas para capturas en aguas comunitarias no afectarán a nuestras flotillas de bajura.

En cambio, en la altura hay honda preocupación porque el panorama se presenta muy incierto. La CEE podría reducir sus permisos de pesca hasta el punto de ocasionar un auténtico desastre en este subsector español. La esperanza de los de altura del Cantábrico es, de un lado, que la negociación entre España y la CEE concluya con acuerdos favorables y en todo caso que el Gobierno español comprenda el grave problema que se presenta a la altura y adopte, sin reservas, las medidas más adecuadas.

(En páginas siguientes, reportaje sobre este tema, verificado en puertos de la costa vasca.) ■

BILBAO

ABUNDANCIA DE ANCHOA

BILBAO.—Ante la gran abundancia de anchoa que arribó la primera semana de mayo a las lonjas de la costa vasca, las Cofradías de Pescadores prohibieron a los pesqueros salir a alta mar, con el fin de evitar que los actuales precios de cotización caigan en picado en beneficio de los conservadores.

Esta medida no ha sido del agrado de aquellos pesqueros que se dedican a la venta directa al público, debido a que sus barcos no están acondicionados para desplazarse hasta donde se encuentran los bancos de anchoa.

Por tal motivo, los pescadores estiman que la tasa de kilos por pesquero —actualmente de 8.000— debe reducirse de acuerdo con la mayor o menor abundancia de pesca y a la oscilación de los precios, y no limitar los días de pesca, lo cual significa un gran perjuicio económico.

En los primeros días de mayo se subastó en Vizcaya un volumen de más de 3.700.000 kilos, lo que supone un valor global de casi 150 millones de pesetas. Los precios generales por kilo descendieron a 35 pesetas, siendo su valor inicial de 46 pesetas kilo. ■

BOTADURA PARA UNA ARMADORA GRIEGA

BILBAO.—Se encuentra en Bilbao el destacado naviero griego Nicholas Papalius, que ha asistido a la botadura del buque "Aegis Sailor", uno de una serie de cinco contratados a Astilleros Españoles, factoría de Olaveaga, para la compañía armadora griega Aegis Shipping Company.

El "Aegis Sailor" tiene un peso muerto de 15.000 toneladas; 144 metros de eslora; 21,40 de manga; 12,20 de puntal, y un motor propulsor de 6.150 caballos, que le da una velocidad de 14 nudos. El "Aegis Sailor" es un barco polivalente para carga general y graneles, al mismo tiempo que puede transportar 325 contenedores o 700 coches. ■

GUARDA PORTUARIO FALLECE EN ACCIDENTE LABORAL

BILBAO.—Un guarda portuario de la Junta de Obras del Puerto y ría de Bilbao, resultó muerto en accidente laboral, al ser alcanzado por una iza de pasta de papel de mil kilos, desprendida de una de las estibas.

El lugar del accidente fue el canal de Deusto y el fallecido se llamaba Angel Villora Sánchez, de treinta y siete años de edad, soltero, y vecino de la calle Fica de esta ciudad.

En señal de duelo pararon sus actividades los compañeros portuarios del canal de Deusto, alrededor de unas cien personas. ■

TRAVESIA A SOUTHAMPTON EN BOTE NEUMÁTICO

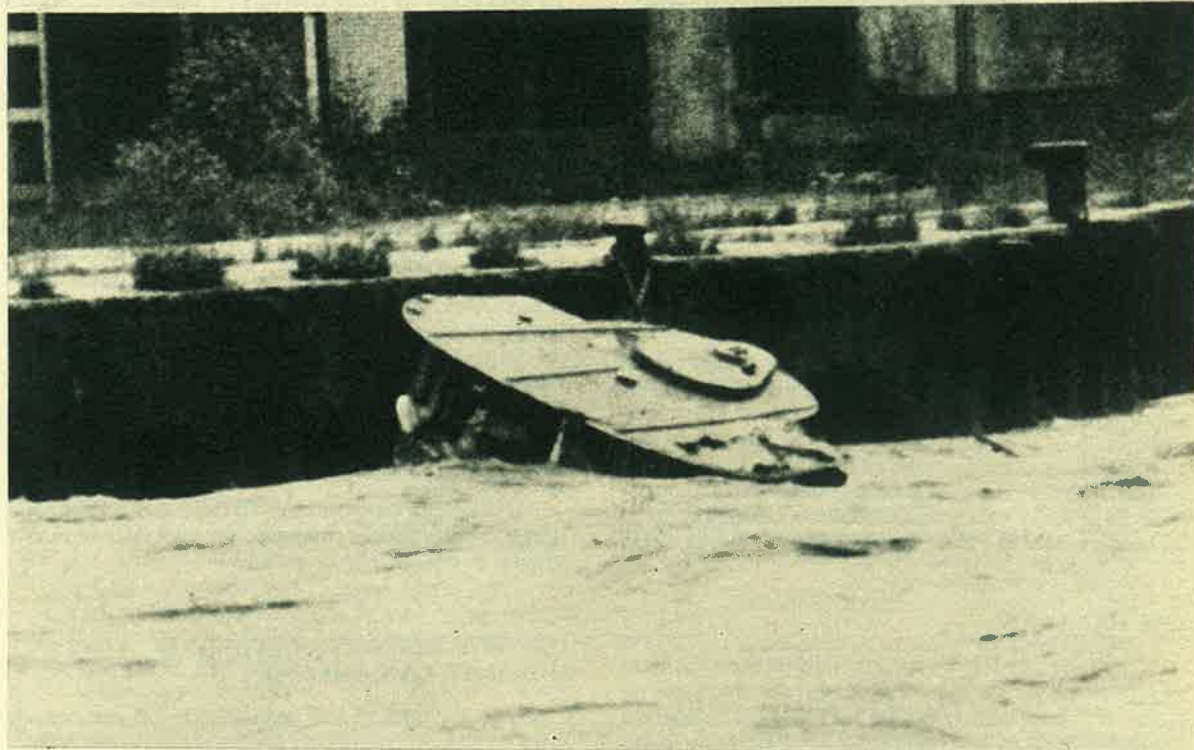
BILBAO.—El joven de veintiocho años, José Ignacio Otaola, gran conocedor del mar y amante de las aventuras, va a intentar la travesía Bilbao-Southampton, a bordo de un bote neumático y en solitario.

Pretende invertir alrededor de treinta horas, es decir, menos tiempo que el ferry "Patricia", que todas las semanas hace la misma travesía con turistas.

José Ignacio Otaola propuso la aventura a dos firmas comerciales de artículos deportivos, con ocasión del Salón Náutico de Barcelona, que aceptaron su ofrecimiento.

El joven aventurero tiene una gran fe en los botes neumáticos, pese a lo cual se equipará debidamente, incluso para cualquier riesgo en alta mar. Irá amarrado a proa de una embarcación por un cabo llamado "Línea de vida", y si en un momento llega a caer al mar, dicho cabo le permitirá volver a bordo.

El recorrido exacto será el siguiente: Bilbao-Punta de Raz-cabo San Mateo-Canal de la Mancha-isla de White y Southampton. ■



TEMPORAL EN VIZCAYA

Debido a las intensas lluvias caídas en Vizcaya se registraron numerosas inundaciones. En la foto superior la turbulencia de las aguas del río Nervión. En la inferior, una gabarra hundida junto a un muelle.

SAN SEBASTIAN

CERCA DE UN 15 POR 100 DE AUMENTO EN EL TRAFICO DE PASAJES

PASAJES (Guipúzcoa).—El tráfico del puerto de Pasajes fue en el año de 1976 de 4.088.270 toneladas según datos oficiales, lo que representa un aumento, respecto del año anterior, del 14,67 por 100.

Con relación a este año 1977 y a los próximos se espera que el incremento sea aún mayor debido a la mejora interior del puerto; así como de los transportes por tierra, como son las mejoras actuales que está llevando Renfe en Lezo, Rentería y Pasajes y la red de carreteras que enlazan todas ellas con la autopista del Cantábrico. ■

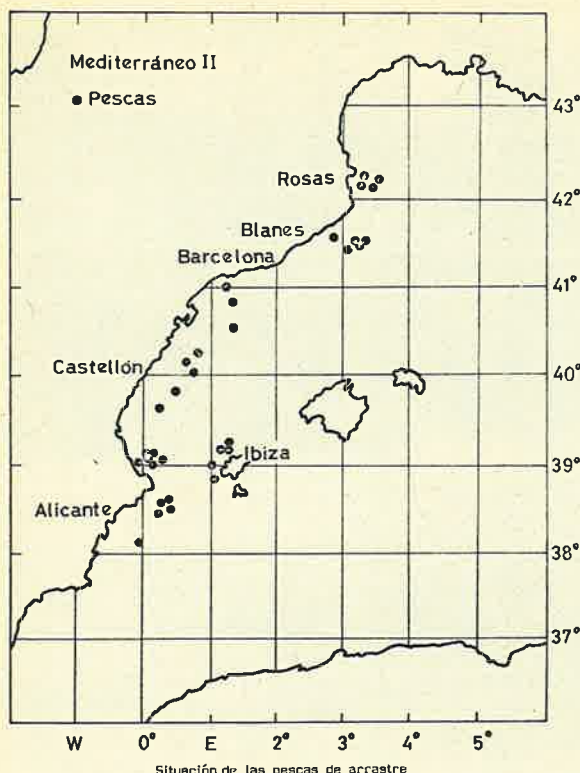
AVISOS

La suscripción a "Hoja del Mar" está cerrada

Hemos de comunicar a nuestros lectores que no podemos contestar a las cartas que nos dirigen solicitando recibir en sus domicilios la revista, en calidad de suscriptores.

En los cambios de domicilio hay que comunicar el antiguo

Todo suscriptor que cambie de domicilio y desee continuar recibiendo "Hoja del Mar", nos debe comunicar sus nuevas señas, pero también las antiguas (completas, en ambos casos). Sin este requisito, no se procederá, bajo ningún concepto, al cambio de destino.



La salida de Barcelona se efectuó el día 1 de marzo, si bien, puesto que la carga del material para la campaña y el acondicionamiento de los diversos aparatos en los laboratorios de a bordo ocupó todo el día 28 de febrero y buena parte del 1 de marzo, no se pudo salir hasta las 23 horas, arrumbando a un punto situado al ESE de Blanes, donde se efectuaría la primera calada.

El trabajo de la campaña se inició propiamente el día 2 efectuándose cinco pescas de arrastre y obteniéndose tres muestras de fondo en la zona de Blanes hasta el día 3 por la tarde; a continuación se hizo una pesca con ISAAC KIDD y una estación hidrográfica, la número 9 (véase mapa), durante la noche del 2 al 3. En los días 4 y 5, la zona explorada fue situada frente al puerto de Rosas, hasta que en la tarde de este último día se hizo escala en este puerto. Aparte de cuatro pescas de arrastre, se lanzaron otras tantas dragas y se hizo el correspondiente estudio hidrográfico en las estaciones 11 y 10.

El día 6, a las 19,30, nos hicimos de nuevo a la mar para iniciar la segunda etapa, en la cual no se realizarían pescas de arrastre, siendo la hidrografía y el plancton, en especial el ictioplancton, las materias a estudiar hasta la siguiente escala en Palma de Mallorca, del día 11 al 13.

LAS CALADAS

A partir de esta fecha y hasta el final de la campaña se reemprenden las pescas de arrastre, que iniciamos al Norte de Ibiza a las 9 horas del día 14, efectuándose tres caladas en esta zona y tomando dos muestras de fondo con la draga Van Veen.

En la noche del 14 al 15 se realiza la estación hidrográfica número 37, siguiendo rumbo a la zona situada al Sur del cabo La Nao, donde se efectúan tres caladas y tres más de muestras de fondo entre los días 15 y 16.

En el transcurso de los días 17, 18 y 19 se llevan a cabo cinco caladas en la zona situada al Norte del citado cabo; asimismo se hacen cinco dragados y, durante la noche del 17 al 18, se recorren dos radiales perpendiculares a la costa por encima del talud continental, a lo largo de las cuales, cada media hora, se efectúa un perfil vertical de temperatura para la detección de ondas internas en la termoclina, estudio de movimientos verticales locales y estudio de la estructura fina en la distribución de masas de agua superficiales.

El día 20 se realizan dos caladas, con las correspondientes dragas al Este de cabo La Nao.

En la noche del 20 al 21 se efectúan las estaciones 36, 35 y 34 entre La Nao e Ibiza, siendo al Oeste de esta isla donde se realizan las pescas del día 21, tomándose asimismo dos dragas. Por la tarde se inicia el trayecto Ibiza-Valencia, a lo largo del cual se desarrollan las estaciones hidrográficas números 31, 32 y 33, entrando en el puerto de Valencia en la mañana del día 22.

Esta escala se prolongó hasta el día 24 a las 11 horas, y la primera calada, al SW de los islotes Columbretes, se inició a las 15,30, dando comienzo a la exploración de la zona Castellón-Columbretes, que ocupó hasta la ma-

ñana del día 26 en que se entró en el puerto de Vinaroz. En esta etapa se realizaron cuatro caladas, con las correspondientes dragas y las estaciones 29 y 28.

A las 23 horas del día 27 fue la salida de Vinaroz. El buen tiempo, que había venido siendo la norma hasta el momento, parece haber cambiado; durante todo el día 28 se pudo trabajar en la zona de Tarragona, efectuando dos caladas durante el día, mientras que por la noche solamente se pudo trabajar en la estación 26, teniendo que suspenderse los trabajos en la 27 por causa del mal tiempo reinante. El día 29 por la mañana, con muchas dificultades, se hace una nueva calada cuyo resultado es totalmente negativo y el arte presenta serios desperfectos. Ante esta situación se decide arrumbar al puerto de Barcelona, pero ya próximos a él la mejoría del tiempo hace que nos dirijamos a la estación 2 para hacerla; no obstante, al llegar a ella, después de cuatro horas de navegación, la mar ha empeorado de nuevo e imposibilita el trabajo, por lo que nos dirigimos a la estación 1, que puede efectuarse, aunque con una temperatura sensiblemente baja.

Finalizada esta estación, arrumbamos a Barcelona, donde finalizamos la campaña, de acuerdo con el programa, el día 30 por la mañana.

DATOS Y MUESTRAS OBTENIDOS DURANTE LA CAMPAÑA

Pesca: En total se han realizado 33 caladas usando artes de arrastre del modelo conocido por los pescadores del Mediterráneo con la denominación de "atómico", parecido en su forma a los artes clásicos, es decir, con largas bandas, si bien su abertura vertical es algo mayor que en aquéllos. En alguna de las caladas se usó un modelo de gran abertura vertical.

En general, la duración de las caladas, desde el momento de firmes hasta iniciar la virada, fue de dos horas y, regularmente, se efectuaron dos caladas al día.

El producto obtenido en cada una de ellas nos permitirá el conocimiento de la composición específica y de la distribución de frecuencias de tallas en los caladeros frecuentados por las flotas indicadas. En general, estos caladeros están mayormente situados sobre el talud, excepto en la zona de Castellón, en donde, casi exclusivamente, la pesca se desarrolla sobre la plataforma, en fondos que raramente sobrepasan los 100 m. de profundidad. Debido a la limitación impuesta por la longitud disponible de cable de arrastre, no se alcanzaron las profundidades que hubieran sido deseables para el estudio de la gamba rosada (*Aristeus antennatus*).

En los trabajos efectuados a bordo se obtuvo el peso total de la calada y luego se separaron las diversas especies integrantes de la misma, registrándose el peso de cada una de ellas y el número de ejemplares presentes. A continuación se procedió, en las especies de mayor importancia en cada caso, a la medición de la talla y peso individuales en la totalidad de los individuos o en una submuestra cuando éstos eran muy numerosos. La de-

terminación de los estados sexuales, asimismo en las especies más importantes; la separación de los contenidos estomacales, que, conservados en formol, serán objeto de un posterior análisis en el laboratorio para el conocimiento de la composición alimentaria y la extracción de otolitos para el estudio de la edad han completado la labor que, con vistas a la investigación biológico-pesquera, se ha desarrollado en esta campaña.

Hidrografía: El estudio hidrográfico consistió en la realización de una serie de estaciones (28 en total), cuya situación geográfica y numeración, salvo las excepciones señaladas, corresponden a las fijadas en la campaña "Mediterráneo I". En cada estación se realizó en primer lugar un perfil vertical de temperatura mediante una sonda de diodo (MARTEK EBT) hasta los 100 m. de profundidad. Al mismo tiempo se obtenía una gráfica en papel y los datos se almacenaron en cinta de papel para su proceso en el ordenador de Barcelona. Prácticamente todos los perfiles mostraron pocas variaciones de temperatura y en algunos casos se presentó una débil termoclina.

A continuación se procedió al muestreo discreto de agua de distintas profundidades mediante botellas hidrográficas tipo Niskin provistas de termómetros de inversión. Los niveles muestreados fueron: 0, 5, 10, 20, 30, 40, 50, 75, 100, 125, 200, 250, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 1000, 1200 y 1400 m., o bien hasta el fondo cuando la profundidad era inferior a 1.400 m. De cada nivel se obtuvo la temperatura y muestras de agua para análisis de salinidad, oxígeno, nutrientes y clorofila, y además, en algunos niveles más superficiales, se tomaron muestras para el estudio del fitoplancton.

Para el análisis de la salinidad se usó un salinómetro BECKMAN, con el que se determinaba la conductividad, que era contrastada con un patrón, y mediante el uso de tablas o de un algoritmo adecuado se obtenía la salinidad. Los valores hallados oscilan entre 37 ppt en aguas superficiales en los canales entre las islas y en la parte Norte del área explorada y los 38,5 ppt en aguas profundas.

El oxígeno se determinó mediante el método de Winkler, hallándose una concentración máxima de 6 ml/l en los niveles superficiales, disminuyendo paulatinamente hasta alcanzar los 4 ml/l en los niveles más profundos.

Los análisis de los nutrientes se efectuaron inmediatamente después de recogidas las muestras y consistieron en la cuantificación de las concentraciones de nitrato, silicato, nitrito y fosfato mediante el empleo de autoanalizadores Technicon. Durante la campaña, las concentraciones máximas de estos nutrientes corresponden a masas de agua profunda, exceptuando el nitrito. Estos valores máximos son aproximadamente: Nitrato, 8-9 uat N/l; silicato, 7-8 uat Si/l; nitrito, 0,2-0,3 uat N/l, y fosfato, 0,4-0,5 uat P/l.

Al igual que en la campaña precedente, en esta zona se ha visto que las aguas superficiales son muy pobres, aunque en algunas estaciones comienza el enriquecimiento a partir de los 40-50 m.

CAMPAÑA "MEDI

SOBREPESCA Y FON REGIONES CATALAN

paralelamente, permitan analizar estas relaciones. Así, pues, complementario del estudio biológico-pesquero ha sido el de las características hidrográfico-planctónicas de la zona recorrida, junto con el área situada al Norte de las islas Baleares, en donde además se han intensificado las pescas con redes adecuadas para intentar obtener huevos y larvas de bacaladilla en esta época del año propicia para ello al haber finalizado recientemente la época de fresa de esta especie. Estos estudios se han efectuado, dentro de la limitación del área recorrida, tomando las mismas situaciones, o con pequeñas variaciones, de las estaciones que se fijaron en la campaña "Mediterráneo I" con el fin de repetir aquel estudio en una época diferente (octubre la primera, marzo la segunda) y detectar las posibles variaciones estacionales. El presente informe, donde se reseña el desarrollo de la campaña, se relacionan los datos y muestras obtenidos durante la misma y se ofrecen unas primeras conclusiones sobre los resultados obtenidos, ha sido redactado con la colaboración de J. Salat, M. Manríquez y P. Rubiés.

TERRANEO II"

DOS POBRES EN LAS A Y VALENCIANA

Por P. SUAU
(Jefe de misión)

Meteorología: En cada estación se obtuvieron datos meteorológicos de presión, temperatura, humedad, iluminación, nubosidad y viento (velocidad y dirección).

A lo largo de casi toda la campaña, el tiempo fue bueno, registrándose presiones altas o normales, excepto en los dos últimos días en que hubo un temporal de componente Norte con vientos muy fuertes y una disminución de temperatura del aire de casi 7° C. Las precipitaciones fueron escasas y la temperatura osciló entre los 12° C de mínima y los 17° C de máxima, siendo quizá más altas en algunos días soleados. La nubosidad fue más bien abundante.

Plancton: Pescas de zooplancton verticales. A este efecto se ha utilizado la red UNESCO WP-2 con 250 u de abertura de malla, muestreándose los siguientes niveles, según el tipo de estación:

Estaciones neríticas (menos de 200 m. de profundidad): de 50 a 0 m.

Estaciones de talud y oceánicas (más de 200 m.): En la zona del mar catalán y balear, los niveles se eligieron en función de los datos que se tienen sobre la distribución vertical de huevos de bacaladilla en el Atlántico, a fin de detectar, si se da, una situación parecida; estos niveles son: 500 a 200 m., 200 a 100 y 100 a 0 m.; además en dos ocasiones se efectuaron pescas de 1.000 a 500 m. En la zona Sur se repitieron los niveles elegidos en la campaña "Mediterráneo I", como continuación del estudio general del zooplancton de esta zona, es decir: 500 a 200, 200 a 50 y 50 a 0 m.

Pescas de ictioplancton inclinadas. Se ha utilizado la red Bongo de 60 cm. de diámetro, provista de sendas redes de 335 micras y 505 micras de abertura de malla, con medidor de flujo a la entrada de las mismas.

En las estaciones cuyo fondo permitía se ha muestreado con esta red de 500 a 0 m. con el fin de abarcar toda la columna de distribución vertical de larvas y huevos de bacaladilla, condición necesaria para un estudio cuantitativo. En estaciones de menor profundidad se ha muestreado desde cerca del fondo hasta la superficie.

Pescas de microneuston: Se ha empleado la red pelágica de ISAAC KIDD de seis pies para obtener muestras de especies meso y batipelágicas, a profundidades diversas en función de las indicaciones de la ecosonda.

Fitoplancton: En diversos niveles se determinó la concentración de clorofila mediante el procedimiento fluorométrico, en algunas ocasiones contrastado con los resultados obtenidos mediante el uso del espectrofotómetro para extractos de pigmentos. Asimismo se recogieron muestras para un posterior análisis cualitativo mediante microscopio invertido.

En cada estación se realizaron pescas horizontales de fitoplancton en superficie usando una red con mallas de 70 micras.

Bentos: En las distintas zonas en donde se efectuaron pescas de arrastre, mediante una draga Van Veen, se obtuvieron muestras del fondo con el fin de conocer la naturaleza del mismo y los seres bentónicos en él incluidos.

Finalmente, entre estaciones, cada minuto, se obtuvieron datos de temperatura, salinidad y fluorescencia su-

perficiales usando un termosalinógrafo Plessey y un fluorómetro Turner, respectivamente.

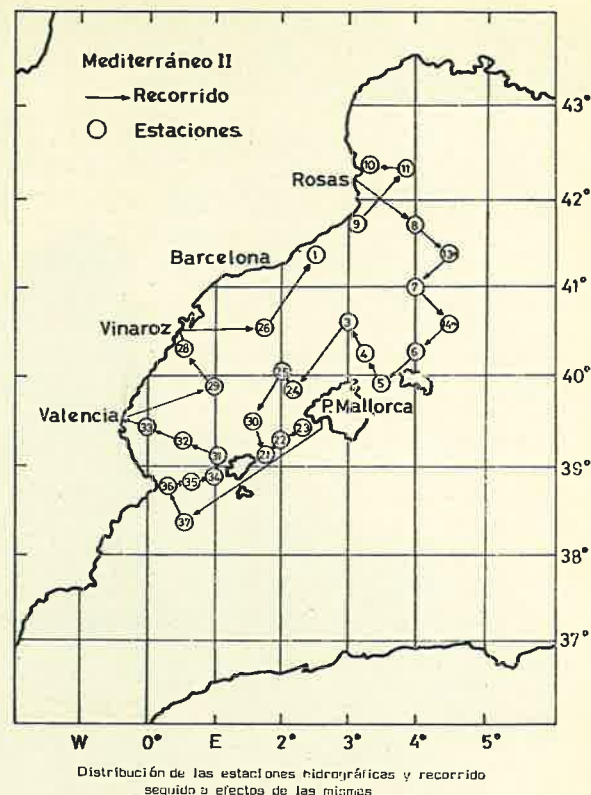
PRIMERAS CONCLUSIONES

Hidrografía: Las temperaturas de superficie se mantuvieron con una media algo superior a los 14° C, siendo más frías al Norte en los primeros días (estación 10), junto con aguas menos saladas procedentes de la circulación costera del golfo de León, batido por vientos fuertes a lo largo del invierno. Asimismo en las regiones de intercambio de aguas, como son los canales, se observa un enfriamiento superficial relativo, generalmente asociado a aguas de origen atlántico, o sea, de salinidad más baja. Finalmente cabe destacar que la estación 1, que se hizo el último día frente a Barcelona, se caracterizó por haber sufrido las consecuencias del viento fuerte y frío, que produjo un brusco descenso de la temperatura hasta los 30 m., llegando a los 12,7° C o sea, casi 2° C por debajo de la que se esperaba obtener en condiciones normales.

Como en la campaña anterior, se observaron en superficie, en la parte Norte cercana a la costa, salinidades inferiores e incluso alguna inversión, probablemente debida a la estructura en densidades. También se obtuvieron valores bajos generalizados en superficie en la parte Sur y en el exterior del mar catalán (estación 37), asociados a aguas de procedencia atlántica, pero mucho menos acusados debido a la falta de estratificación del agua en esta época del año.

Pesca: La especie más abundante en el conjunto de las pescas efectuadas ha sido la merluza (*Merluccius merluccius*), que ha estado presente en todas las caladas, siendo entre 100 y 150 m. de profundidad donde la concentración es mayor, y es precisamente aquí, donde la composición de tallas pone de manifiesto una mayor predominancia de los ejemplares jóvenes (especialmente entre 10 y 20 cm.), donde la explotación pesquera es mayor en estos momentos. En las zonas de talud, le siguen en importancia la bacaladilla (*Micromesistius punctatus*) y la brotola (*Phycis blennoides*), mientras que sobre la plataforma son el salmonete (*Mullus spp.*), el capellán (*Gadus capellanus*) y el pagel (*Pagellus erythrinus*) los que adquieren mayor importancia, si bien en las dos primeras especies, que siempre han constituido la parte más importante de los desembarcos procedentes de estas áreas menos profundas, en especial frente a las provincias de Castellón y Tarragona, se nota una tendencia regresiva en su abundancia.

La impresión que destaca, a la vista de las caladas realizadas, es la pobreza de los fondos. Hemos utilizado unos artes que, en su día, fueron un verdadero hallazgo por los pescadores, quienes rápidamente cambiaron sus artes clásicos por estos nuevos debido a su poder de captura mucho más elevado; sin embargo, estos artes, hoy en día, ya no resultan rentables y es necesario utilizar otros; los de gran abertura vertical, con un poder de pesca muy superior. Esto, naturalmente, es reflejo del esta-



do actual de los recursos explotados, muy empobrecidos respecto a años anteriores.

En este sentido podemos calificar a la campaña "Mediterráneo II" como altamente positiva, y no porque hayamos descubierto algo nuevo, sino porque nos ha permitido entrar en contacto directo con la explotación pesquera en una zona muy amplia del Mediterráneo y comprobar, por lo que hemos podido observar y comentar en las distintas escalas efectuadas, la realidad de los medios hoy utilizados.

Hemos podido ver cómo los caladeros clásicos, en buena parte, han dejado de ser rentables y las flotas, aprovechando su mayor velocidad, con el gran aumento en la potencia de sus motores, se trasladan a zonas mucho más alejadas de los puertos base, que antes apenas si eran visitadas. Ello trae consigo que la mayor parte del consumo de combustible se utilice en los desplazamientos hasta el caladero. Por otra parte, estas zonas, que hasta hace poco habían servido como reserva de las diversas especies comerciales, ahora son explotadas de forma masiva y es de esperar que en un tiempo más o menos corto se dejen sentir en ellas los mismos efectos puestos de manifiesto en los antiguos caladeros.

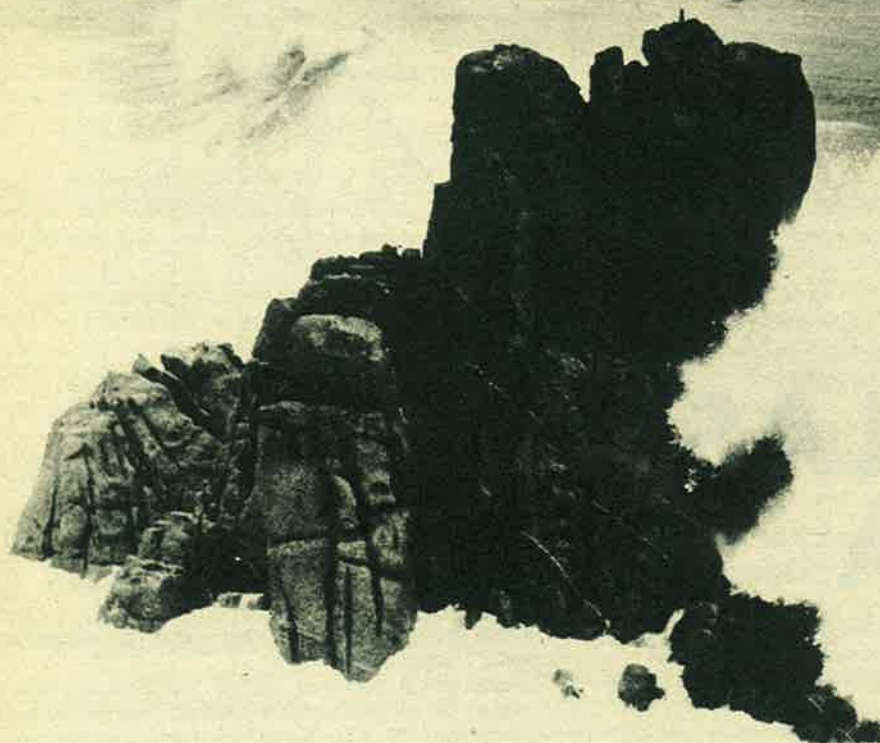
Todos estos hechos que nos ha sido dado comprobar a lo largo de esta campaña no han constituido sorpresa alguna. Desde hace muchos años, los científicos, que han venido estudiando el Mediterráneo, han puesto de manifiesto el elevado estado de sobrepesca a que se encontraban sometidos los caladeros a lo largo de toda la costa y han advertido de la repercusión que ello tenía sobre los rendimientos en la pesca; se han indicado los medios a poner en práctica para solucionar esta situación con los consiguientes beneficios que ello reportaría. El Plan Experimental de Pesca de Arrastre, desarrollado en la provincia de Castellón y parte de la de Tarragona entre los años 1961 y 1966, fue una muestra palpable de cuáles eran las medidas adecuadas para hacer frente a una situación que se había hecho sumamente grave.

Las soluciones son concretas: limitación del esfuerzo de pesca y protección de los juveniles; para lo primero debe incidirse sobre los poderes de pesca y sobre el tiempo que éste se ejercita, y para lo segundo deben regularse las dimensiones de las mallas e implantarse vedas temporales y locales. En un estudio en el que participamos y cuyos resultados fueron publicados en su día, tomando como base la flota del puerto de Castellón, llegábamos a la conclusión de que para obtener un rendimiento óptimo en aquella área era necesario reducir a un tercio el esfuerzo de pesca existente en el año 1961; desde entonces no sólo no se ha ido a esta reducción, sino que aquel esfuerzo se ha visto multiplicado varias veces. Las vedas, si bien están reglamentadas, no se respetan y las dimensiones de las mallas, en algunas zonas, se cumplen sólo excepcionalmente.

A la vista de todo ello, consideramos que la situación de la industria pesquera en el Mediterráneo es muy peligrosa y que la rentabilidad actual de la misma está basada fundamentalmente en los elevados precios de venta del producto. ■

TEMPORAL DE "LAS HABAS"

La Costa Brava ha sufrido el embate de un fuerte temporal, que azotó todo el litoral mediterráneo e impidió a las flotas de arrastre de Rosas, Palamós y Blanes que realizaran las faenas pesqueras. Los pescadores llaman a esta clase de temporal "de les faves" (de las habas).



ESTUDIO SOBRE EL FUTURO DEL MEDITERRANEO

MADRID.—El Instituto Nacional de Prospectiva está realizando un estudio global de prospectiva del Mediterráneo.

El estudio pretende, a la vista de los problemas actuales y de las previsiones futuras, señalar las grandes alternativas que pueden ofrecerse. Esta visión a largo plazo permitirá plantearse una política española sobre este mar.

En este estudio colaboran el Ministerio de Asuntos Exteriores, el Ceseden y numerosas personalidades extranjeras de países del área.

El estudio forma parte de la nueva dimensión que requieren el planteamiento de los problemas presentes: conocer su dinámica en el futuro.

El estudio es uno de los numerosos que viene realizando el Instituto, junto con el contacto con entidades y personalidades españolas y extranjeras. En varios de estos estudios colaboran con el Instituto la Universidad, Consejo de Investigaciones Científicas, fundaciones privadas, profesionales de gran relieve, e instituciones o personas destacadas en su actividad. ■

PROGRAMAS DE INVESTIGACION SOBRE CONTAMINACION DEL MAR

BARCELONA.—Dos proyectos pilotos de investigación sobre la contaminación del Mediterráneo fueron analizados por una comisión de expertos internacionales en el Instituto de Investigaciones Pesqueras de esta ciudad. Este centro de investigación participa activamente en estos dos proyectos.

El primero tiene como objetivo la investigación básica y la vigilancia del petróleo en el agua del mar y el segundo sobre el transporte de contaminantes en las aguas costeras.

La reunión de Barcelona fue organizada por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la Unesco, la Organización Meteorológica Mundial y el programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

En estos dos proyectos participan cuarenta científicos de trece países ribereños del Mediterráneo y forman parte de un programa de investigación y vigilancia de la contaminación del Mediterráneo, coordinado por el PNUMA. Este programa fue aprobado en la convención de Barcelona y se considera como un programa modelo de investigación en el campo de la protección del medio ambiente. El PNUMA considera al Medite-

AUMENTO DEL TRAFICO DEL PUERTO DURANTE 1976

BARCELONA.—Durante el pasado año de 1976, el total de mercancías cargadas y descargadas en este puerto fue de toneladas 13.398.695, lo que representa un 15 por 100 de aumento respecto al año anterior. Es de destacar la diversidad de las mercancías: 1.058.179 toneladas de cemento envasado, 570.577 toneladas de productos siderúrgicos, 263.766 toneladas de automóviles y camiones, 214.333 toneladas de frutas y hortalizas, 184.831 toneladas de madera y 112.094 de productos químicos envasados. El resto no alcanzó las 100.000 toneladas. Lo que ha sufrido un aumento es el tráfico de contenedores, con un incremento de 39,2 por ciento respecto al año pasado.

El número de buques fue de 9.011 con 42.308.253 TRB. El movimiento de pasajeros fue de 886.146 superior en un 7 por 100 al de 1976.

rráneo como una zona que podría ser representativa del problema de contaminación del medio mundial.

El Instituto de Investigaciones Pesqueras, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas participa, además, en otros dos proyectos pilotos dedicados al estudio y vigilancia de los metales pesados y pesticidas en los organismos marinos. Estos proyectos son auténticos modelos regionales de investigación en este campo. ■

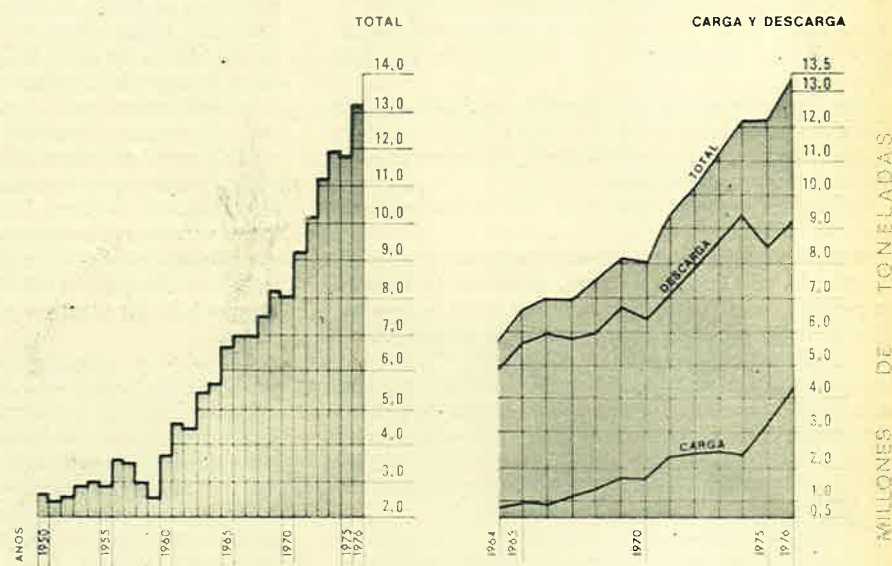
TARRAGONA

MANCHAS ROJAS EN LA COSTA

TARRAGONA.—Las manchas rojas que se observan en las costas cercanas a Tarragona en los primeros días del pasado mes de mayo y que produjeron cierta alarma cara a la temporada turística, carecen de importancia, ya que se originan por la proliferación de ciertas algas microscópicas, manifestaron fuentes de la Comandancia de Marina.

Del análisis de aguas practicado se deduce que la pigmentación se debe al proceso biológico que se suele dar en esta época del año a consecuencia de variaciones ambientales de las aguas no sólo del Mediterráneo, sino también de las del océano Atlántico. ■

EVOLUCION DEL TRAFICO



VALENCIA

IMAGEN DE LA VIRGEN ENTRONIZADA EN EL MAR

VALENCIA.—Una imagen de la Virgen de los Desamparados —Patrona de Valencia— fue entronizada en el fondo del mar, a unos 18 metros de profundidad.

La entronización fue realizada por escafandristas miembros del Grupo de Investigaciones Submarinas de Educación y Descanso (GISED), de Valencia, que llevaron la imagen al Camino del Faro, donde fue bendecida por el padre Agustín Martí Llobat, actuando como padrinos María Angeles Porta y Francisco José Bou, hijos de escafandristas.

Seguidamente, grupos de niños efectuaron una ofrenda floral en tierra ante la imagen, siendo después sumergida ésta en un lugar próximo al pie del faro, donde fue llevada en una embarcación. En el fondo, dicha imagen fue sujeta a las rocas, tras haberse hecho un pie de cemento. Tras ello, grupos de escafandristas se sumergieron para depositar ramos de flores.

El GISED se propone efectuar anualmente una ofrenda de flores submarina ante esta imagen. ■



ATUNES EN LA PLAYA DE BARCELONA

Una pesquera insólita ha tenido lugar en la costa de Castelldefels, la playa de Barcelona inmediata a la capital. Una embarcación logró cercar con su arte arrastrándolos hasta la playa un total de 540 atunes, de una media de

40 kilos y cuyo valor en primera venta superó los dos millones de pesetas.

Para su traslado a la lonja fue necesario el auxilio de otras embarcaciones.

BLANES

MERCADO DEL BARCO USADO

BLANES (Gerona).—Alrededor de cuatrocientas embarcaciones fueron puestas a la venta en la tercera edición del mercado del barco usado, que se celebró en esta localidad de la Costa Brava del 12 al 22 del pasado mes de mayo.

El éxito alcanzado en las dos anteriores celebraciones del mercado hizo prever una mayor afluencia de público al certamen durante los diez días en que permaneció abierto. El pasado año visitaron el mercado más de 80.000 personas, y las transacciones realizadas significaron la venta del 60 por 100 del material expuesto.

El mercado dispuso de una amplia extensión de terreno en el puerto de Blanes, en cuyas aguas habrá un atracadero para esas cuatrocientas embarcaciones usadas puestas en venta, y que van desde los yates de gran crucero, valorados en varios millones de pesetas, hasta las lanchas, botes de goma o veleros "Optimist", cuyo precio es inferior a las 10.000 pesetas. ■

CASTELLON

PREMIO DE NATALIDAD A UN MATRIMONIO PESCADOR

CASTELLON (Corresponsal).—En la sede del Instituto Nacional de Previsión tuvo lugar la entrega de los Premios de Natalidad y Promoción Familiar correspondientes a 1977. Entre las personalidades asistentes al acto se encontraban el delegado de Trabajo y presidente del Consejo Provincial del INP.

Uno de los matrimonios premiados es el compuesto por don José Figueredo Bernabé y doña Leonarda Fuentes Gómez, padres de 12 hijos. El cabeza de familia cuenta con cuarenta y ocho años y ha sido pescador durante toda su vida; en la actualidad se le está tramitando la pensión de invalidez. La cantidad con la que el matrimonio ha sido premiado es de 50.000 pesetas.

Al final del acto se participó a los asistentes la preocupación del Instituto Nacional de Previsión y Ministerio de Trabajo por atender mediante ayudas a las familias con elevado número de hijos. ■

J. C. R.



VACACIONES EN CALA-RATJADA

Pensionistas y jubilados, con sus esposas, asistieron a un turno de vacaciones programado por el Instituto Social de la Marina, en Cala Ratjada. La noticia fue ofrecida por "Hoja del Mar", en su pasado número de junio. Con posterioridad nos llegó el documento gráfico de algunas de las excursiones y actividades del grupo, entre los que destacó un concurso de arroces y especialidades marineras. De los asistentes al turno de vacaciones, se "apuntaron" diecisiete cocineros y treinta y cinco pinches. Los fuegos se hicieron en el varadero del puerto de Cala Ratjada. Fruto de la competición fue que todo era de tanta calidad, que el Jurado, satisfecho del condumio que cató, mas considerando imposible discernir quién era el cocinero mejor, decidió adjudicarlo por sorteo. Correspondió a don Vicente Esteve por su paella valenciana para cincuenta personas. Hubo, además de paellas valencianas y santanderinas, arroces a banda y en caldero, y con papatas, empanadas, bacalaos y pulpos en distintos guisos, calderetas, etcétera. También se cantó a los postres, y el premio de canto fue para don Manuel Febrer. Y disfraces, cuyo premio ganó don Cándido Costas. Don Angel Corbacho leyó una poesía muy sentida y muy aplaudida. ■

CARTAGENA

CURSO DE BUCEO PARA UNIVERSITARIOS MADRILEÑOS

CARTAGENA.—Un primer contingente de miembros del Departamento de Arqueología de la Universidad de Madrid han seguido un curso intensivo de buceo en la Escuela de Actividades Submarinas de FEDAS, bajo el patrocinio y asistencia del Centro de Investigaciones Arqueológicas Submarinas de Cartagena.

La práctica de dicho curso fue interesada al gobernador civil de la provincia y presidente del Patronato de Arqueología Submarina, don Federico Gallo; por el director del Departamento de Arqueología y rector de la Universidad Autónoma de Madrid, don Gratiniano Nieto, a la vista de la necesidad observada de titular a personal universitario, a fin de que puedan dirigir directamente las excavaciones arqueológicas submarinas como se vienen realizando en el expresado Centro de Cartagena.

El dominio de dichas técnicas de buceo permitirá extender a otras zonas costeras la explotación y estudio de nuestro patrimonio arqueológico submarino.

CATORCE PARTICIPANTES

Componían la expedición cinco licenciados y nueve estudiantes de ambos sexos, de la correspondiente Facultad de Filosofía y Letras, con inclusión de dos súbditos extranjeros, una norteamericana y un italiano. Para el desarrollo de este curso se ha contado con la ayuda técnica y material de personas y entidades vinculadas al mar.

Durante la permanencia en Cartagena fueron alojados en la Residencia de la Casa del Mar, cuya dirección puso a disposición de ellos sus instalaciones de estudio y descanso.

El Centro de Investigaciones Arqueológicas Submarinas, situado en las proximidades del Faro de Navidad del Puerto de Cartagena, constituyó la base operativa de estas jornadas, colaborando en ella la dirección del mismo, grupo de buceadores, embarcaciones, equipos e instalaciones, impartiendo en él las clases teóricas por las tardes, y sirvió asimismo de apoyo para las últimas pruebas de mar efectuadas junto a dicho faro.

ENTREGA DE CERTIFICACIONES

El acto final de entrega de certificaciones del curso se celebró en la Casa del Mar, bajo la presidencia del comandante militar de Marina del puerto, don José Luis Martínez Pellicer, acompañado por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Fernández Suárez; del expresado comandante del CBA, del representante de FEDAS, don José Vicente Ríos, y del director del Centro de Investigaciones Arqueológicas Submarinas, don Julio Más. ■

EL SECRETARIO GENERAL DEL I.S.M. VISITA BALEARES

- Reuniones en las Cofradías de Cala Ratjada, Alcudia e Ibiza.
- Se interesó por los problemas pesqueros, sociales y humanos de los trabajadores.

PALMA DE MALLORCA (Corresponsal).—Para tomar contacto con los trabajadores de la mar de la provincia y analizar la problemática en que se desenvuelve su actividad llegó a esta capital, el pasado día 13 de mayo, el secretario general del Instituto Social de la Marina, don Juan de Dios Cortés Gallego.

En el aeropuerto fue recibido por el presidente provincial y delegado del organismo, así como por el presidente de la Cámara de Comercio y Navegación.

Durante su primera jornada de trabajo, el señor Cortés, visitó la Escuela de Formación Náutico-Pesquera de Palma —propiedad de la Cámara de Comercio y Navegación—, tratando con el director y los profesores de la misma asuntos de gran interés, en orden a su futuro.

EN CALA RATJADA

Al día siguiente, y tras una reunión con los funcionarios de la delegación provincial del organismo y visitar las obras de la Casa del Mar de Palma de Mallorca, el secretario general del ISM se desplazó al puerto de Cala Ratjada, donde visitó la Casa del Mar. Tras un detenido recorrido se detuvo en el club, donde departió unos momentos con un grupo de pensionistas que le esperaban; posteriormente se reunió, también, con un grupo de esposas e hijas de pescadores a las que hizo entrega de diplomas de los Cursos de Promoción Social de la Mujer que durante los meses de enero, febrero y marzo se habían celebrado.

Después, y tras visitar las viviendas del poblado pesquero Juan March, tuvo una reunión con la Junta Rectora de la Cofradía de Pescadores que le expuso sus problemas.

CLAUSURA DE UN TURNO DE VACACIONES

En la residencia Juan Riera Caballer, el señor Cortés Gallego se reunió a comer con 150 pensionistas que se encontraban disfrutando de un Turno de Vacaciones organizado por el Instituto Social de la Marina. Al término de la misma se dio por clausurado dicho Turno tras unas palabras del secretario general del ISM y la entrega de premios y regalos correspondientes a actividades y concursos celebrados durante el mismo.

PUERTO DE ALCUDIA

También visitó el señor Cortés el puerto de Alcudia, donde asimismo recorrió la Casa del Mar; dialogó con los pensionistas, e hizo entrega de diplomas correspondientes a Cursos de Promoción Social de la Mujer.

Después, ante el deseo del Cabildo, se trasladó a la sede social de la Cofradía de Pescadores, en donde mantuvo un cambio de impresiones con los trabajadores.

A IBIZA

A primeras horas del día 15, el secretario general del ISM se desplazó en avión a Ibiza, donde comenzó por visitar la delegación local del organismo y los terrenos cedidos por el Ayuntamiento para la construcción de la Casa del Mar, que es un solar de mil metros cuadrados al borde del nuevo paseo Marítimo, cerca del puerto pesquero, lonja y Cofradía, y del nuevo muelle deportivo y de Tráfico Interior de Puertos.

Posteriormente celebró una reunión en la Cofradía de Pescadores, donde se trató de la problemática pesquera y la social y humana de los pescadores. Al finalizar la reunión visitó los locales de la lonja y de la Cofradía.



San Pedro del Pinatar

EL PRESIDENTE DEL I.S.M. CON LOS PENSIONISTAS

Durante su visita a San Pedro del Pinatar —de la que ya dimos información en el número anterior—, el presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada, se trasladó a la residencia donde se celebraba un Turno de Vacaciones para pensionistas organizado por el ISM y departió con todos ellos en el curso de un vino español que se sirvió. ■



CURSO INTERNACIONAL SOBRE LA DEGRADACION DEL MAR

SAN PEDRO DEL PINATAR (Murcia).—En los locales del laboratorio del mar Menor del Instituto Español de Oceanografía ha sido inaugurado un curso internacional sobre "el mar y su degradación", organizado por el Centro Internacional de Formación en Ciencias Ambientales para países de habla española (CIFCA) y el Instituto Español de Oceanografía.

El curso en cuestión forma 33 alumnos, de los cuales 11 provienen de países iberoamericanos, concreta-

mente de Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, México, Nicaragua y Venezuela, y los 22 españoles restantes, de instituciones públicas y privadas.

El programa del curso intenta dar una visión de conjunto de todas las cuestiones que afectan a temas generales, tales como "ecología marina", "química del mar", "contaminación del mar", "aspecto sanitario del litoral" y "aspectos legales e institucionales". Su desarrollo consiste en una serie de clases teórico-prácticas de laboratorio, excursiones de trabajo y prácticas y un seminario sobre la protección del Mediterráneo.

El curso, bajo la dirección de Joaquín Ros, jefe del Departamento de Contaminación del mar, será dictado por un grupo de profesores especialistas en cada una de las distintas materias incluidas en el programa. ■

Han regresado a Málaga

LOS NAUFRAGOS DEL "HERMANOS SENDRA", DESEMBARCADOS EN EL PUERTO FRANCES DE LA VERA

- El motopesquero español naufragó a 45 millas de Lanzarote.

MADRID (Redacción).—En la madrugada del pasado día 24 de mayo llegaron al aeropuerto de Madrid-Barajas, camino de Málaga, los 12 tripulantes del motopesquero español "Hermanos Sendra", que se hundió el día 21, a 45 millas de Lanzarote, a causa de un incendio.

La tripulación del "Hermanos Sendra" procedía de Marsella, y más concretamente del puerto francés de La Vera en donde fueron desembarcados por el buque petrolero "Pageantry", que fue el que los rescató cuando tras abandonar su embarcación se encontraban en alta mar en tres balsas neumáticas.

El pesquero español era un barco de arrastre construido en los astilleros de Vigo hace doce años, y era propiedad del armador malagueño Francisco Sendra Moragues. Tenía 21 metros de eslora y 200 toneladas de peso bruto.

Al parecer, el incendio se inició en la sala de máquinas y se propagó rápidamente a otros departamentos por lo que, ante el temor de una explosión, la tripulación optó por abandonarlo.

LA VUELTA A CASA

Cuando el Instituto Social de la Marina tuvo conocimiento del hundimiento del pesquero y del hecho de que su tripulación había sido desembarcada en el puerto francés de La Vera, se puso inmediatamente en contacto con el cónsul español en Marsella para comunicarle que el organismo correría con todos los gastos del regreso a Málaga —lugar de residencia de los doce pescadores—, por lo que procedía realizar con urgencia todos los trámites necesarios para que ello fuera posible.

Así se hizo y, como antes decíamos, en la madrugada del día 24 llegaban a Madrid, en donde les esperaba un representante del Instituto Social de la Marina que les resolvió todos los problemas para que pudiesen acabar felizmente su "curiosa aventura", y les proporcionó ropa y calzado, pues prácticamente lo habían perdido todo en el hundimiento.

Es de resaltar —según ellos mismos nos informaron— el excelente trato que la tripulación (filipina, en su mayoría) del "Pageantry" les dispensó durante toda la travesía. ■

ESTEPONA

MEROS DE TAMAÑO EXCEPCIONAL

ESTEPONA (Málaga).—Tres soberbios ejemplares de mero, que en total sumaron un peso de 126 kilos, fueron capturados en aguas de Estepona por los tripulantes de la embarcación deportiva "Andra Mari".

Esta embarcación, patroneada por Antonio Fernández Martín, salió de Estepona y, a unas doce millas del puerto deportivo, realizaron sus tripulantes esta pesca excepcional.

De los tres meros capturados, el mayor es de casi increíbles proporciones, pues arrojó un peso de 52 kilos.

Antonio Fernández Martín y sus compañeros de tripulación exhibieron orgullosamente la pesca conseguida en el puerto deportivo de Estepona, donde tiene su base el "Andra Mari". ■

MOTRIL

HALLADO UN CADAVER EN EL MAR

MOTRIL (Granada).—El cadáver de un hombre sin identificar fue hallado en el mar, a unas veinte millas de la zona conocida por La Herradura, en dirección Norte-Sur.

El cadáver, que se encontraba en avanzado estado de descomposición, fue descubierto por los tripulantes del pesquero "Miguel López", con base en Motril, que lo recogió del mar y los trasladó a este puerto.

Por el momento no se ha podido identificar el cuerpo encontrado en La Herradura, playa situada a unos 30 kilómetros de Motril, ya que no conservaba encima documento alguno de identidad.

El cuerpo corresponde a un hombre de unos cincuenta años aproximadamente, de complexión normal, de 1,68 metros de estatura y que vestía camiseta beige, camisa blanca y traje color azul, con un reloj automático parado su calendario en el día 2 de marzo. ■

MELILLA

PESQUERO ESPAÑOL TIROTEADO EN LAS ISLAS CHAFARINAS

MELILLA.—El pasado día 15 de mayo, encontrándose faenando en las proximidades de las islas Chafarinas la embarcación de pesca, matrícula y base de Denia "Hermanos García Nieto", a consecuencia del fuerte viento de poniente reinante decidió refugiarse en la isla de Isabel II, aproximadamente a las dos de la madrugada, donde permaneció con las luces de situación encendidas hasta las siete menos cuarto de la mañana, en que iniciaron los trabajos preparatorios para seguir sus faenas, cuando, sin saber las causas, fueron tiroteados desde la referida isla, ocasionando desperfectos en los enseres de cocina, depósito de aceite del timón hidráulico e hiriendo en el vientre al patrón de la embarcación, don José Luis Ruiz Fernández, el cual, posteriormente, fue asistido en la referida isla por el médico de las fuerzas militares españolas que las guarnecen y posteriormente trasladado a Melilla en un helicóptero enviado por el capitán general de la Región Marítima del Estrecho, al tener noticias del incidente.

A su llegada al aeropuerto de Melilla, el herido fue recibido por el comandante militar de Marina y delegado provincial del ISM, y en una ambulancia, que esperaba al efecto, fue trasladado al hospital de la Cruz Roja, donde fue intervenido rápidamente de "herida por fragmento de bala, penetrante en abdomen, con perforación de un asa de intestino delgado".

En el momento de redactar estas líneas, el herido, afortunadamente, se encuentra ya en plena convalecencia. Por la Comandancia Militar de Marina y Comandancia General de Melilla se han iniciado expedientes para esclarecer los hechos. ■ L. PEREZ GUTIERREZ



ENTREGA DE UN PETROLERO

El petrolero "Castillo de Salvatierra" acaba de ser entregado en la factoría de Puerto Real de Astilleros Españoles. El buque de 334 metros eslora, 55 metros manga y 27 metros de puntal, alcanza de una velocidad de 16 nudos. ■

EL "PLAYA DE IFACH", SE INCENDIO CUANDO SE DIRIGIA AL SUR DE CASABLANCA

CADIZ (De nuestro corresponsal).—El barco pesquero "Playa de Ifach", de 20 metros de eslora y 95 TRB, con base en el Puerto de Santa María, salió el día 4 de mayo rumbo a los bancos de pesca del Sur de Casablanca, cuando, a las doce horas de navegación, súbitamente y sin causa conocida se produjo fuego en una de las máquinas, propagándose rápidamente por toda la sala, no logrando apagarlo con los extintores de cubierta ni con los medios de que la tripulación —compuesta de once hombres— disponía. Ello les obligó a cerrar lo más herméticamente posible toda la sala de máquinas para tratar de impedir que se propagara el fuego al resto del barco.

Cuando intentaron ponerse en comunicación con la costera de Cádiz se dieron cuenta de que el barco se había quedado sin corriente eléctrica y ello impedía utilizar la megafonía.

Prepararon las balsas salvavidas y lanzaron bengalas y cohetes, cuando divisaron en la lejanía las luces de dos barcos. Por fin uno de ellos el ruso "Fizik-Vavilov", se les acercó y tardó diez horas en remolcarlos a la rada del puerto de Casablanca.

Al tener conocimiento del hecho el ISM cursó a través de su delegación en Cádiz, un telex a Casablanca, dirigido a la compañía de remolcadores, diciendo que la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo se hacía cargo de todos los gastos ocasionados. Pero al parecer surgieron algunas dificultades al respecto, e inmediatamente la Mutua envió por avión a uno de sus ingenieros, quien solucionó rápidamente todos los problemas y gestionó que el "Playa de Ifach" fuese remolcado hasta el Puerto de Santa María por el "Onza de Oro", barco pesquero de análogas características al siniestrado.

UN CORTO CIRCUITO

Deseando no quedarme con la parte fría de la noticia acudí al Puerto de Santa María para entrevistarme con los hermanos don Cristóbal y don Vicente Guzmán Martí, patrón

de altura y técnico de pesca, respectivamente. El primero tiene cuarenta y tres años, está casado y tiene dos hijos. El segundo está casado también y tiene cinco hijos.

Al preguntarle por la causa del fuego suponen se debería a un corto circuito, aunque lo inesperado y la rapidez con que se propagó les impidió hacer indagaciones.

La aventura tuvo cuatro horas de intenso dramatismo, pensando que el barco pudiera explotar de un momento a otro, ya que llevaban 2.000 litros de gas-oil y bastante aceite. Y lo más sobrecogedor el no poder comunicarse con nadie. Temieron seriamente por sus vidas; hubo nervios, miedo, precipitaciones, pero la gran serenidad del patrón, logró imponerse. Por fin vieron en lontananza dos luces esperanzadoras y empezaron a tirar cohetes y bengalas, y justo cuando lanzaron la última que les quedaba, vieron con júbilo que uno de los barcos venía en su ayuda. Ese barco era el ruso "Fizik-Vavilov", quien tomó toda clase de precauciones, situándose a suficiente distancia de ellos y enviándoles un bote con diez tripulantes, dos de los cuales subieron al "Playa de Ifach" mientras recogían dos de éste para llevarlos al suyo y que pudieran así comunicarse con Cádiz. El barco ruso era un buque mercante de gran porte que se dirigía a Cuba transportando, al parecer, maquinaria agrícola.

Me cuentan, ahora ya como anécdota jocosa, las dificultades que tuvieron para entenderse, pero quedaron satisfechos de la amabilidad y comportamiento de los marinos rusos con quienes compartieron su café y tabaco. Tardaron diez horas en remolcarlos y los dos rusos que iban en el barco incendiado se comunicaban con el buque, cada hora, por medio de radiotelefonos de campaña, indicándoles la velocidad en millas que debían mantener (nunca superior a las siete para no destrozar el pesquero).

El ingeniero que se desplazó a Casablanca por encargo de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo solucionó rápidamente los problemas surgidos y arregló el remolque con el "Onza de Oro" hasta el Puerto de Santa María satisfaciendo de forma inmediata las 200.000 pesetas que pidieron por la operación. ■ CRISTINA.

CARTAGENA

PUESTA EN SERVICIO DEL CARENERO MULTIPLE

CARTAGENA.—La fotografía muestra el carenero múltiple que ha entrado en servicio en el muelle de esta ciudad y que fue recientemente inaugurado por Sus Majestades los Reyes, don Juan Carlos y doña Sofía.

El "Aso", de bandera mexicana, y el "Elenisa", paameña, fueron los primeros barcos que entraron en él para ser reparados. ■

CADIZ

RESIDUOS DE LA "MAREA NEGRA" DEL NORTE DE EUROPA

CADIZ.—La playa gaditana de la Victoria, a lo largo de sus 10 kilómetros de extensión, sufre los efectos de vertidos petrolíferos procedentes de la "marea negra" registrada no hace mucho en el Norte de Europa.

Arrastrados por el viento, los residuos de alquitrán de la "marea negra" norteeuropea se notan sobre la arena de la playa, con los lógicos inconvenientes para los primeros bañistas de la cercana temporada estival.

El problema empieza a preocupar grandemente a los gaditanos por cuanto la temporada de baños está ya próxima. El Ayuntamiento trata de paliar estos negativos efectos, pero lo cierto es que carece de los medios idóneos para dejar convenientemente limpia la playa.

Aunque se confía en que de aquí a que llegue el verano el problema de la "marea negra" haya quedado resuelto, los industriales y todas las personas que de una u otra manera tienen intereses en las instalaciones de la playa no ocultan su preocupación por las repercusiones que la mancha pueda ocasionar en sus negocios.

El Ayuntamiento emplea las máquinas para limpieza de playas de que dispone, pero el procedimiento resulta lento y no muy eficaz. ■

PATRON MUERTO A BORDO

CADIZ.—Cuando regresaba al puerto de Cádiz el buque congelador "Playa de Cádiz" falleció el segundo patrón del mismo, Joaquín Villar Fernández, de treinta y nueve años.

El hecho se produjo en la madrugada del pasado 26 de mayo, cuando el barco, después de realizar su campaña de unos siete meses frente a las costas de Angola, se disponía a regresar a Cádiz.

Según los propios tripulantes, cuando el buque se hallaba a la altura de Casablanca, el señor Villar estaba sentado en la puerta de su camarote. Al no responder a las indicaciones de los marineros de que se retirara, se acercaron a él y comprobaron que estaba muerto. ■

ISLA CRISTINA FIRMADO CONVENIO PARA LA PESCA DE LA SARDINA

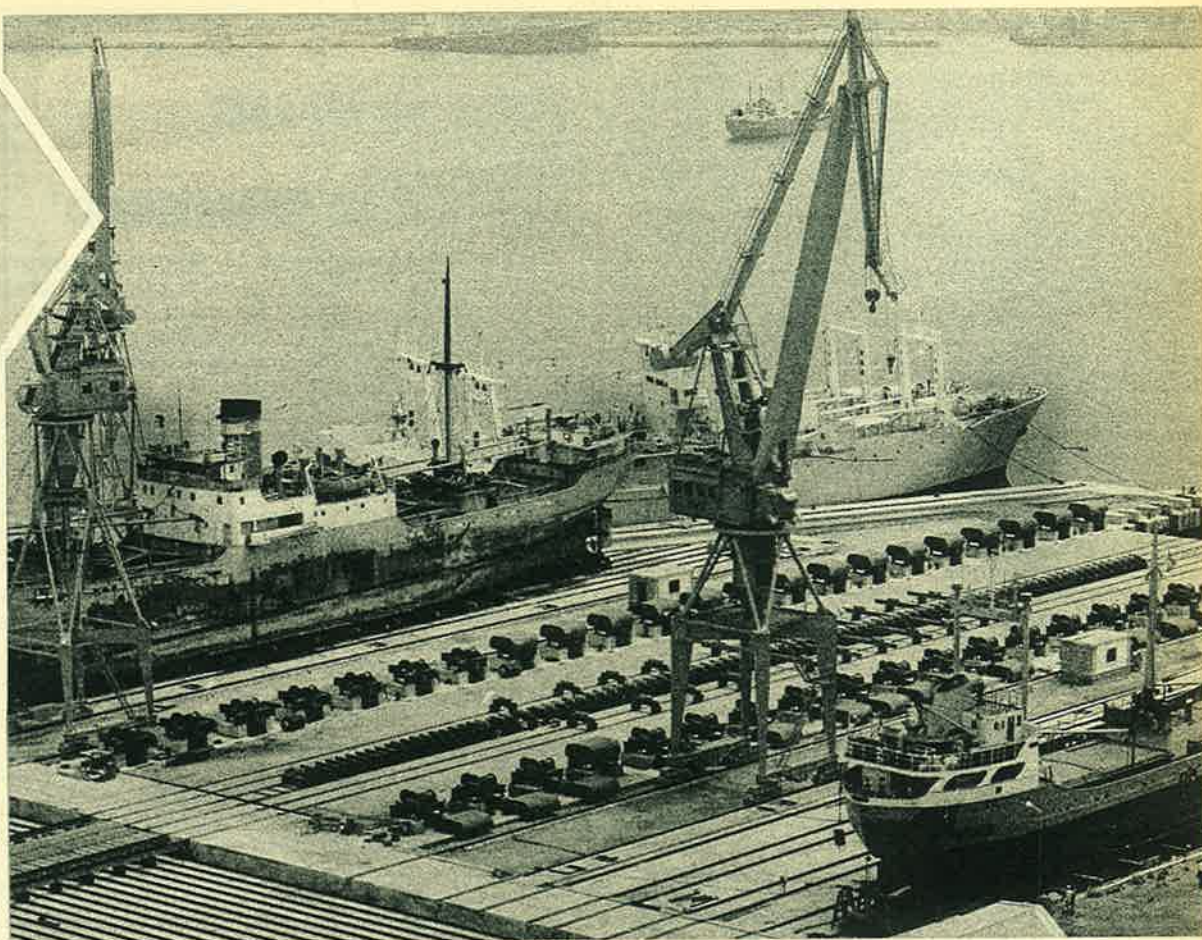
Es el segundo que se logra en materia de pesca

HUELVA (Redacción).—El pasado 31 de mayo se firmó el convenio laboral que afecta a unos 15 barcos sardineros de Isla Cristina.

Después de negociar la parte trabajadora y la armadora durante varias reuniones, se ha llegado a establecer el acuerdo. El principal punto de fricción, ya solucionado, se encontraba en la petición de los trabajadores de que las tripulaciones de los cuatro barcos del sector que fueron recientemente vendidos a Canarias, fueran absorbidas por el resto de los pesqueros. Una parte se enroló en ellos y el resto, que reúne las condiciones que lo hagan posible, se jubilará.

Es de destacar que este es el segundo convenio que se firma en nuestro país en materia de pesca.

Los pescadores a los que afecta el convenio son 500 y faenan en aguas del Sahara. ■



RESULTO MUERTO UN TRIPULANTE

PESQUERO DE ISLA CRISTINA, AMETRALADO POR LANCHAS FISCAL PORTUGUESAS

HUELVA.—El marinero onubense Antonio Real Sosa resultó muerto el pasado 16 de mayo al ser ametrallado el pesquero "Filo y Ani" por la lancha fiscal portuguesa "Azor". El incidente fue como sigue:

Cuando a las seis de la mañana de dicho día la embarcación de bajura "Filo y Ani", con base en Isla Cristina, se encontraba en aguas jurisdiccionales portuguesas, frente al lugar denominado "El Cabezo" y a media milla de la costa de la playa de Montegordo, faenando la pesca del "longuerón", fue sorprendido por la lancha de fiscalización "Azor" de la Armada portuguesa. Ambas embarcaciones navegaban con las luces apagadas, por lo que la identificación previa debió ser difícil.

El guardacostas, mediante un reflector, hizo señales al pesquero para que se detuviera, pero éste levó los rastros y huyó. Según parece, se consiente en aguas portuguesas las faenas normales de pesca menos el rastreo, pues al rastrear estropean los alcatrazes (jaulas de cemento para pescar pulpos), rompiendo una ristra en cada operación, lo que al parecer está muy perseguido.

En su persecución, el pesquero se acercó aún más a la costa, navegando largo rato en paralelo a 25 ó 30 metros de distancia con el guardacostas que le daba alcance. Este repitió las señales luminosas, y al no hacerle caso disparó al aire una ráfaga de aviso, mas al no detenerse repitió los disparos, que en esta ocasión dieron en el casco del "Filo y Ani". La tripulación, al verse atacada

con fuego real, echó cuerpo a tierra sobre la cubierta, pero los proyectiles de la ametralladora atravesaron el casco de madera e hirieron mortalmente en el cuello a Antonio Real Sosa, que falleció poco después.

Parece ser que los tripulantes del pesquero español pidieron ayuda a la lancha portuguesa, que desatendió su llamada.

A las ocho de la mañana del mismo día arribó a Isla Cristina el "Filo y Ani", poniendo en conocimiento de las autoridades de Marina lo acaecido, procediendo éstas a practicar las oportunas diligencias.

El extinto contaba veintiocho años de edad, estaba casado y tenía un hijo, y su mujer se encuentra encinta. Era hermano del patrón del pesquero, y estando de vacaciones, a su regreso de Da-

kar, decidió ayudarle unos días en su faena.

Al funeral y entierro de la víctima asistió una gran parte del vecindario de Isla Cristina y numerosos pescadores de otras localidades de la provincia.

ESPAÑA PIDE EXPLICACIONES

A raíz del incidente, la Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores comunicó lo siguiente:

"En relación con el triste suceso en el que perdió la vida el marinero del buque pesquero 'Filo y Ani' Antonio Real, el Ministerio de Asuntos Exteriores ha enviado instrucciones a nuestro embajador en Lisboa para que realice una gestión urgente a fin de aclarar los hechos, exigir, en su caso, las responsabilidades oportunas y solicitar se tomen medidas para impedir la repetición de estos hechos en el futuro.

El embajador de Portugal en Madrid, señor Menezes, visitó al ministro de Asuntos Exteriores, señor Oreja, para lamentar el fallecimiento del marinero español".

COMUNICADO OFICIAL PORTUGUES

El Estado Mayor de la Armada portuguesa difundió un comunicado que, tras relatar cómo sucedieron los hechos, estableció los siguientes puntos:

"1. La embarcación en cuestión se encontraba en flagrante infracción cuando fue detectada.

2. Habiéndosele intimado que parara, no obedeció las sucesivas órdenes que se le dieron en este sentido, ni siquiera después de haberlas corroborado con disparos de aviso.

3. Nunca se tuvo intención de disparar directamente contra la embarcación.

4. En ningún momento fue posible identificarla, porque no exhibía los signos reglamentarios que lo permitieran y por su constante negativa a obedecer las órdenes que se le dieron de que parara.

5. Por ello, se considera como de exclusiva responsabilidad de dicha embarcación tanto el incidente ocurrido como sus trágicas y casuales consecuencias, que la Armada portuguesa lamenta profundamente".

PESQUEROS DE ISLA CRISTINA. MULTADOS EN PORTUGAL

HUELVA (De nuestra enviada especial).—Varios pesqueros de Isla Cristina fueron apresados en aguas portuguesas y retenidos mientras pagaban la correspondiente multa que se les impuso. Se dio, incluso, el caso de algún pesquero que, tras ser puesto en libertad, fue de nuevo apresado por haberse puesto a pescar.

Parece ser que tales apresamientos se deben a que los portugueses están muy molestos por los destrozos en sus palangres que les producen los pesqueros españoles. El secretario de la Cofradía de pescadores de Isla Cristina, don Manuel Quintero, nos manifestó que no hay ninguna animosidad por parte española respecto al incidente ocurrido recientemente y en el que falleció un pescador español, lo que si sucede es que los barcos van a la navaja, muy abundante en esas aguas.

A la hora de cerrar este número no hay ningún barco retenido en Portugal, pero lo cierto es que la situación debe de arreglarse, ya que, de continuar como hasta ahora, podría dar lugar a algún incidente mucho más serio que luego habría que lamentar. Es, por lo tanto, deseable que se estableciese algún tipo de acuerdo que aporte tranquilidad. ■ P. C.

LANZAROTE

NAUFRAGOS DEL "PUNTA LIMONES"

ARRECIFE DE LANZAROTE.—El pasado 12 de mayo llegaron a Arrecife de Lanzarote, procedentes de Málaga, los seis naufragos del pesquero lanzaroteño "Punta Limones" que habían sido desembarcados en el puerto andaluz por el mercante español "Villafria".

Los tripulantes del "Punta Limones" fueron recogidos, poco antes de que el pesquero se hundiera, a cincuenta millas al norte de Lanzarote, como consecuencia de una vía de agua que se produjo en el casco.

El patrón y dueño del barco siniestrado, Esteban Méndez Martín, de cuarenta años y natural de Lanzarote, manifestó que los hechos ocurrieron durante un fuerte temporal, pese a que se hicieron grandes esfuerzos para achicar el agua por medio de una bomba centrífuga, todos los intentos fueron baldíos, por lo que se decidió lanzar un SOS, con la circunstancia de que un momento después se inutilizó el transmisor.

Ante la situación cada vez más peligrosa, los tripulantes optaron por lanzar bengalas rojas y ondear banderas y sábanas, hasta que por fin fueron avistados por el "Villafria". Poco después de ser recogidos por el mercante, el "Punta Limones" se hundió.

El señor Méndez Martín añadió que cuando se produjo el accidente se dirigían a Arrecife para limpiar fondos, pues iba a vender el barco en Mauritania por dos millones y medio de pesetas, que ahora ha perdido, pues el pesquero no está asegurado. ■



Una vista del salón de actos en el momento en que actúa uno de los asistentes, y el subsecretario de la Marina Mercante, durante su intervención.



EL SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE Y EL DIRECTOR GENERAL DE PESCA VISITARON CANARIAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—En una rápida visita, pocos días después de posesionarse de sus cargos, estuvieron en Canarias durante los días 6, 7 y 8 de mayo el subsecretario de la Marina Mercante, don Carlos Barreda Aldámiz, y el director general de Pesca, don Félix Bragado. Vinieron "ex profeso" para abordar el tema pesquero tras la inquietud levantada en estas islas después del acuerdo o convenio con Marruecos.

Como es natural, esta visita estaba rodeada de la natural expectación, de ahí que tanto en Tenerife como en Las Palmas las reuniones celebradas con los diversos sectores pesqueros hayan tenido como norma el diálogo abierto y sin ninguna traba, donde todos han expuesto sus particulares opiniones.

En Las Palmas esta reunión de trabajo tuvo por marco la Casa del Marino, cuyo salón de actos fue cedido con dicho objetivo en la mañana del domingo 8 de mayo, celebrándose un amplio cambio de impresiones que se prolongó durante hora y media, teniendo su colofón con una rueda informativa que ofrecieron tanto el subsecretario de la Marina Mercante como el director general de Pesca.

Quizá, como resumen de esta visita, hay que destacar el anuncio que ha hecho el subsecretario de la próxima ampliación por nuestro país de las aguas jurisdiccionales hasta las 200 millas, que beneficia enormemente a Canarias, y de una forma particular a las islas más orientales, caso de Lanzarote y Fuerteventura, por su proximidad a la costa marroquí y al banco canario-sahariano. De tal forma que el pasillo de agua que queda es inferior a la anunciada distancia de 200 millas y hay que aplicar la línea mediana. Con esta decisión es evidente que los bancos de tónidos quedan dentro de las aguas

CREACION DE GRUPOS DE TRABAJO EN TENERIFE Y LAS PALMAS PARA UN PLAN PESQUERO REGIONAL.

canarias, con la ventaja de todo orden de cara a una promoción y potenciación de este tipo de pesca.

También hay que destacar de esta visita el anuncio hecho por el propio director general de Pesca sobre la creación de unos grupos de trabajo, tanto en Tenerife como en Las Palmas, para ir a un estudio de un plan pesquero para Canarias. En este estudio se pretende hacer una valoración cuantitativa de los medios existentes, desde los recursos de las aguas adyacentes hasta el factor humano, para saber lo que se puede hacer y hasta dónde se ha de llegar.

En cuanto al reciente convenio de pesca con Marruecos, el subsecretario de la Marina Mercante, don Carlos Barreda, manifestó que a su juicio no es el ideal, pero que hay que aceptarlo como "mal menor". En este sentido abundó que si nosotros no lo hacíamos, se corría el riesgo de que otros países negociaran con el Gobierno marroquí y nos quitaran la ventaja que tenemos. Por lo que respecta a la reunión celebrada en la Casa del Marino con la parte empresarial y social de la pesca en la provincia, transcribimos seguidamente la impresión que le causó al subsecretario de la Marina Mercante al finalizar la misma:

"Estos coloquios que se han celebrado en ambas provincias han sido interesantísimos y hemos invitado a todos aquellos que hayan querido participar y creo que todas las sugerencias van a ser muy útiles para establecer, primero, una idea clara sobre las aclaraciones que debemos hacer en el convenio hispano-marroquí y, segundo, para desarrollar esa política regional pesquera que nos proponemos hacer para el archipiélago canario".

Por su parte, el director general de Pesca manifestó:

"Hay que destacar varias cosas. Primero, que en toda la pesca del litoral y bajura hay una reglamentación deficiente y se han visto serias discrepancias entre los que la practican con unas determinadas artes y los que lo hacen con otras técnicas. Esto hay que reglamentarlo. Por otra parte, también ha habido una incidencia grande con la pesca deportiva, que también es necesario reglamentar. Y en otro orden de ideas, los problemas que tiene toda la pesca canaria con motivo de la nueva reglamentación jurídica internacional de agua jurisdiccionales y los convenios que hay que firmar con aquellos países que ahora ocupan o tienen bajo su jurisdicción nuestros tradicionales caladeros".

Por último hemos de resaltar el anuncio que nos hizo el subsecretario de la Marina Mercante sobre el programa para la construcción de 54 patrulleras de vigilancia pesquera y marítima, varias de cuyas unidades serán destinadas a las aguas canarias, y que ha sido aprobado en el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 13.

Igualmente hemos de informar que tanto el subsecretario de la Marina Mercante como el director general de Pesca, una vez finalizada la rueda informativa en el salón de juntas de la Casa del Marino, firmaron en el Libro de Oro de la misma con unas expresivas dedicatorias a la labor desarrollada por el Instituto Social de la Marina en la provincia, así como la obra que supone el propio edificio que alberga la Casa, que ahora se encuentra en reformas de ampliación. ■ JUAN F. FONTE

LA AMPLIACION A DOSCIENTAS MILLAS FAVORECERIA AL ARCHIPIELAGO CANARIO

LAS PALMAS.—El subsecretario de Comercio, Carlos de la Barreda, anunció durante su reciente estancia en Canarias que la Comisión Interministerial de Policía Marítima Internacional ha propuesto al Gobierno la ampliación de las aguas jurisdiccionales a 200 millas.

La noticia —esperada durante mucho tiempo— no vendrá a resolver la situación fronteriza del archipiélago canario porque la petición no significa, ni mucho menos, que la Organización de las Naciones Unidas reconozca esta petición para el archipiélago aunque si para la Península.

Los problemas de esta solicitud, en cuanto a la Península, la chocan directamente con Francia y con Portugal, pero parece que ya se cuenta por parte de las autoridades españolas con el consenso de los otros dos países. Portugal realizará la misma petición que España, y Francia, a través de la CEE, ya ha puesto en vigor dicha medida.

La actitud adoptada en la Conferencia del Mar de la repercusión que el reconocimiento de las 200 millas a los archipiélagos traerá consigo para el tráfico marítimo, que quedaría limitado, en muchos casos, por las dificultades que pudiera crear cualquiera de estos archipiélagos.

Pero si puede ser importante la petición de las 200 millas, para obtener, de una vez para siempre, la línea mediana que separa las islas Canarias de Marruecos, ya que, como es sabido, las 70 millas de las que hoy disfruta Marruecos, hace que aquel país penetre, aunque sea simbólicamente, en dos islas —Lanzarote y Fuerteventura— del archipiélago canario. La obtención de la mediana —la mitad de la distancia existe entre el continente y el archipiélago— hay que apoyarla en las 54 millas que nos separan, pero se tropezaría con el inconveniente de que Marruecos no puede negociar dado que el territorio del Sahara no es suyo y está pendiente de la resolución de las Naciones Unidas.

De todas maneras, es muy posible que se puedan obtener, si el Ministerio de Asuntos Exteriores realiza una intensa campaña, las 200 millas, con fines exclusivamente pesqueros. Esto nos acercaría a la zona de las Salvajes, islas de dominio portugués, y el Banco de la Concepción, que presenta también características muy interesantes para la actividad pesquera. ■

LIBROS

RAMON SOLIS Y SU MAR DE CADIZ

El Cádiz de Ramón Solís es el Cádiz de las Cortes, las casas comerciales y las guerras con Inglaterra y Francia. Es el Cádiz, también, del fin de una etapa y del comienzo de un siglo que llama insistente a la puerta. Todavía llegan las fragatas que venían de Cuba con el azúcar y el cacao o la cochinilla y la grana de Nueva España. El puerto, como lo pinta Baroja años después, relumbra con la gloria de las velas desplegadas. Es, efectivamente, para el mar, el término de su largo medievo, cuyo signo es la batalla de Trafalgar.

Le cupo a Cádiz asistir, desde sus murallas, al incendio y exequias de ese mundo, bajo un cielo manchado de negros nubarrones, con la mar encrespada y un viento loco que durante días y días había permanecido remolón y acostado. "Aunque la tempestad parecía querer devorarlo todo, nadie pensaba en sí mismo; los pensamientos de Cádiz estaban puestos en el mar" (escribe nuestro novelista en la página 95 de su libro "Un siglo llama a la puerta").

En el mar, a la altura de Vejer, próximos ya a la embocadura del Estrecho, la escuadra inglesa del almirante Nelson y la franco-española de Villeneuve y Gravina. Las dos formaciones navales más importantes del mundo, en un encuentro decisivo que cambiaría por completo el rumbo de la Historia. "Cuando los madrugadores se asomaron al mar, entrevieron la tragedia. Próximos a la ciudad, como despojos que la tempestad echara a las rocas, cinco navíos españoles y uno francés, desarbolados, rotas las jarcias, truncados los mástiles, sin banderas ni velamen, luchaban contra el fuerte temporal".

Es claro que el desastre marcaría para siempre a esta ciudad. Durante muchos días, ese mar de azules y verdes, continuaría arrojando sus despojos sobre la arena. Los navíos que consiguen salvarse yacen ahora requemados y moribundos en el puerto o en La Carraca. Un silencio terrible extiende su trágico vacío sobre este litoral. Los comerciantes gaditanos son quienes mejor constatan la importancia de la derrota, ya que ahora sus barcos se verán desprovistos de la necesaria protección en el tráfico americano.

La ciudad, debido a los inmediatos sucesos históricos, no parece captar, de momento, la gravedad de la situación. El entusiasmo patriótico nacional que despierta la guerra contra el francés también llega hasta Cádiz y la ciudad exige de su gobernador la ocupación de la escuadra francesa de Rosily (hasta ayer amiga en Trafalgar) que se encuentra surta en el puerto. Solano sabe perfectamente que esta petición es una locura y se opone rotundamente a ello, lo que no tarda en acarrearle la muerte a manos de las turbas exarcebadas. La ciudad, de esta forma, justifica, en parte, su participación en la lucha, máxime al convertirse, en gracia a su magnífico dispositivo militar (que pudo comprobar, esceptico, el duque de Alburquerque), a la presencia de los buques (ahora amigos) del almirante Collingwood y a los manejos intestinos de las sociedades secretas, en la única ciudad española no ocupada por los morriños gabachos. La ciudad, desde sus baterías, puede adivinar las escaramuzas bélicas que se desarrollan en los pagos de Chiclana, o el cañoneo intermitente desde el Puerto, en la pretensión, inútil, de destruir la heroica batería del puente Suazo. Esto no era óbice para que, en tanto, intramuros la ciudad no avasallada estuviese al máximo contaminada con el espíritu europeo y liberal que traían en sus mochilas los soldados del general Víctor. Se celebraban las Cortes en el oratorio de San Felipe Neri y se discutían los artículos de la Constitución de 1812, que juraría el Desseado. Cádiz, indudablemente, asiste alegre y confiada a los avatares de los tiempos que se anunciaban, sin captar, pensamos, que asistía al último acto de su predominio comercial. Tanto ello es así, que cuando finali-

zan las hostilidades se sorprende vacía y silenciosa...

Durante mucho tiempo, Cádiz vivirá de los recuerdos de aquellos años, asistiendo desde sus torres al arribo de los buques de la Transatlántica (ya en la época del vapor), enlace espiritual entre España y aquellos otras Españas, hijas de su sangre.

Ese mar de entreguerras, en víspera ya de los tiempos que se avecinaban (tan dramáticos) será el que Ramón Solís, historiador y novelista, contemplará desde los muros de la ciudad, la misma que fundara Hércules eritreo y refundará L. Cornelio Balbo en tiempos de los romanos. Tal como queda ahora, como siempre, entre el azul que baña sus piedras, dorada, plateada, dormida sobre las olas. ■ JOSE ASENJO SEDANO.

PINTURA

TURNER, SU EPOCA DE FANTASIA (II)



Si Turner hubiese muerto joven, la gigantesca cota que alcanzó como artista en los últimos años de su vida no habría sido reconocida como un colorista fantástico.

En 1820, a los cuarenta y cinco años de edad, abandona su paleta casi monocroma, entre verdes azules y grises y se lanza a pintar en color, combinando primordialmente sus acuarelas sobre sus obras al óleo.

En la acuarela, Turner es sin, duda alguna, el artista más eminente de todos los tiempos. En el óleo, aunque al principio fue poco afortunado, tomó como modelo a Claudio Lorrain, quien, al tiempo que influía en la elección de sus modelos, fue paulatinamente igualándole y al fin, incluso superándole en colorido, luz y entonación atmosférica, de forma tan ideal y fantástica, que ningún otro artista anterior había conseguido.

La gran variedad de las marinas de Turner fue constantemente desplegada a partir de su época colorista. Las acuarelas luminosas de la siempre encantadora y perdurable Venecia, con delicadas notas de ortos y ocasos, en contraste con el esplendor de color del cuadro titulado "Ulises y Polifemo", que se conserva en la Galería Nacional de Londres. Sus variaciones de genio y humor es una constante marcada en las marinas de este verdadero genio del arte, que no decayó hasta el fin de sus días.

En los años 1830, la historia de la vida marítima holandesa estuvo muy ligada a su pensamiento. Parecía tener en su cerebro al gran maestro fundador de la escuela de marinistas holandesa Van der Velde, los tonos calientes, el estilo y composición de su cuadro "Helvoetsluys", que se conserva en el Museo de Arte de la Universidad de Indiana (USA), hizo exclamar al gran marinista inglés Constable al verlo: ¡Parece como si hubiera visto la explosión de un cañón!".

Las maniobras navales del almirante holandés Tromp ocuparon la mayoría del tiempo de sus temas preferidos en el año 1844.

A medida que Turner se iba haciendo viejo, su amor al color brillante y a la luz resplandeciente creció hasta límites casi inalcanzables para muchos artistas de su tiempo, pero para obtener estas calidades cayó en errores de técnica, tratando al óleo como si fuera acuarela y aun mezclando los dos procedimientos en el mismo lienzo, lo cual explica que muchas de sus más bellas obras estén hoy día en estado ruinoso.

Su extensa obra puede ser admirada en los más prestigiosos museos de Inglaterra. En 1850 hizo su última exposición, y hasta el día 19 de diciembre de 1851, en que falleció, estuvo retirado en una casita de Chelsea junto al río, totalmente alejado y desconectado de sus amigos.

Su gran fortuna la dejó a su país para una fundación de caridad, con destino a la protección de los artistas jóvenes ingleses. Sus últimos cuadros los legó a Inglaterra con la condición de que fueran expuestos en salones exclusivos con el nombre de galería Turner. ■ ESTEBAN ARRIAGA.

FILATELIA

EMISIONES DEL MES DE JUNIO

Los nuevos sellos a aparecer en el mes de junio hay que dividirlos en dos clases. Por una están los componentes que aumentan la actual serie general con la efigie del Rey don Juan Carlos I y que son de los precios de: 0,25, 0,30, 6, 8, 10, 15 y 20 pesetas, de acuerdo con la Orden Ministerial de Hacienda de 12 de mayo ("B. O. del E." de 21 de mayo número 121).

Y por otra están los que son series especiales o conmemorativas, cuyos datos básicos son: 1.ª) Centenario de la fundación de la Compañía de Santa Teresa de Jesús, con un solo sello de 8 pesetas, donde figura el fundador de dicha Orden, el pedagogo Enrique Ossó y Cerveró. 2.ª) Serie de 8, 15 y 25 pesetas, dedicada a conmemorar los centenarios de Juan de Juni, Pedro Pablo Rubens y Vecellio Tiziano. 3.ª) Serie de motivos turísticos, con nominales de: 1, 2, 3, 4, 7 y 12 pesetas, figurando, respectivamente, estos motivos: Puerta de Toledo en Ciudad Real, acueducto romano de Almuñécar, catedral de Jaén, Tajo de Ronda, castillo de Ampudia y Puerta de Bisagra en Toledo.

Es, por tanto, este mes de junio uno de los de este año con mayor número de sellos, y una colección completa de los mismos vale 134,55 pesetas.

EXPOSICION FILATELICA INTERNACIONAL ESPAMER'77

En Barcelona, y en sus Atarazanas Reales, del 7 al 13 de octubre tendrá lugar la tercera exposición Espamer (España-América), pero con la particularidad que en ésta también tendrán entrada los coleccionistas europeos.

El Jurado que ha de juzgar las aportaciones a Espamer'77 se forma con los presidentes de la Federación Internacional de Filatelia (FIP) y de la Federación Interamericana de Filatelia (FIAF), nueve expertos españoles y trece de diversos países hispanoamericanos y europeos.

La presidencia de honor de esta exposición la ostenta S. M. el Rey. Las dos anteriores Espamer se celebraron en Madrid en 1973 y en Montevideo en 1975.

Con ocasión de esta exposición se emitirá un sello, el cual, además, recuerda el bicentenario de la Real Ordenanza reguladora del correo de Yndias, cuyo valor es de 15 pesetas y con una tirada de 8.000.000 de unidades. Este sello irá en pliegos de pocas unidades y en su dibujo figura una reproducción de uno de los buques dibujados y grabados por el artista del siglo XVIII apellidado Berlinguero, de conformidad con la propuesta hecha por quien redacta esta crónica.

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 para gastos de envío.

MARRUECOS: Día del Sello 77 (nov.), 8. Procesión de los cirios de Salé (nov.), 8.

URUGUAY: Centenario del Rowling Club de Montevideo (nov.), 30. Serie de motivos deportivos y astronáutica (nov.), 37. Cincuentenario compañía de aviación Varig (nov.), 4.

PENRHYN: Navidad 77 (nov.), 55. Olimpiada de Montreal (nov.), 301.

COOK: Semana Santa 77 (nov.), 292. Moneda de plata (nov.), 96. Bicentenario de los Estados Unidos (nov.), 252.

MALTA: Monedas (44/148), 192. Corazón (438/40), 44. Expo'70 (411/13), 48. Organización Internacional del Trabajo (389/90), 12. Plantas y pájaros (431/34), 52. Navidad (419/21), 46. Naciones Unidas (416/18), 44. Navidad (435/37), 52.

ITALIA: Campeonato del Mundo de Balandros (923/25), 80.

FRANCIA: Centro de telecomunicaciones espaciales (1.360), 8. Primer enlace por satélite (1.362), 14.

POLONIA: Vuelta al mundo en solitario (1.774), 5. Ciudades (1.766/73), 76. Ciudades (1.449/56), 30. Animales prehistóricos (1.423/32), 168.

ALEMANIA DEMOCRATICA: Cactus (1.602/07), 120. Balonmano (1.608/10), 56. Prehistoria (1.519/24), 112. Cuadros (1.519/24), 84. Ferrocarriles (1.539/44), 128. Astrolabios (1.478/83), 106. Feria Leipzig (1.466/67), 16. Congreso pro paz (1.626), 19. Trabajo (1.630/33), 72. Cuadros (1.580/85), 120. Mausoleo militar (1.484), 12. Paz y trabajo (1.563), 18. Campeonato de Bobsleigh (1.526), 20. Año Internacional del Libro (1.465), 28. Teatro de Brecht (1.545/47), 60. Feria de Leipzig (1.529/30), 16. Pintor Cranach (1.456/59), 88. Rosas (1.450/55), 88. Derechos humanos (1.579), 25. Hermann Matern (1.548), 18. George Dimitroff (1.470), 12. Walter Ulbricht (1.562), 10. Faros (1.633/37), 118. Festival de la Juventud (1.527/28), 24. Corvalán y Allende (1.577/78), 30. Pájaros (1.531/38), 114. Día de la Ciencia y Técnica Soviéticas (1.574/76), 44. ■ LUIS MARIA LORENTE.

El TIEMPO en la MAR



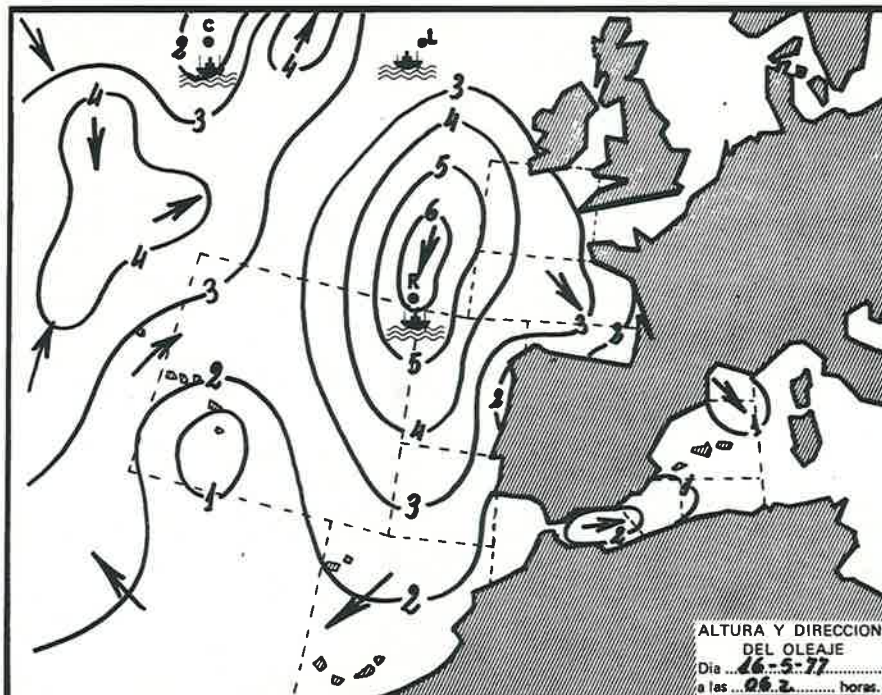
FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE JUNIO

Como ya se preveía en nuestro artículo anterior, decreció considerablemente el número de temporales, durante el pasado mes de mayo, por todas nuestras zonas marítimas, máxime si se compara con abril y mucho más si lo hacemos con los ventosos marzo y febrero. Los temporales —o intervalos de temporal— más frecuentes ocurrieron a mediados de mes, exactamente entre el 12 y el 16. El primer día se registraban intervalos de temporal del W al NW (provocados por una depresión, casi estacionaria, de 988 mb que se centraba en 41° N-15° W), al E del meridiano 12° W y entre los paralelos 41 y 45° N, es decir —más o menos—, en la mitad E de la zona de Finisterre. El último —día 16—, una depresión de 1.004 mb, situada sobre el golfo de Vizcaya, producía rachas atemporadas de componente N en la zonas de Vizcaya y Cantábrico y de componente W en el mar de Alborán. El mapa de olas —número 1— que figura en el adjunto grabado muestra la situación de oleaje a las seis (hora Z) del día 16, que precisamente comentamos. Como apreciarán claramente (los números expresan, en metros, la altura de las olas), se registraba mar gruesa del NW en Gran Sol y Vizcaya, aumentando a muy gruesa en

sus tercios occidentales. También aparecía mar gruesa a muy gruesa del N por la mayor parte de la zona de Finisterre y mitad nororiental de la de Azores, siendo el oleaje ligeramente superior a los seis metros (mar arbolada) en la estación oceánica "R" (45,5° N-15,5° W) y al N de la misma. En el Cantábrico y San Vicente había fuerte marejada a mar gruesa de componente N. En Canarias, marejada a fuerte marejada del NE. En Cádiz, marejada de Poniente, y en Alborán predominaba la fuerte marejada de componente W. En las demás zonas marítimas de responsabilidad española, no pasaba la mar de áreas —más o menos frecuentes— de marejada, siendo del NW en el golfo de León y cuadrante NE de Baleares.

El mapa número 2 da una idea —clara a nuestro juicio— del número de días que a lo largo del presente junio esperamos haya temporal (o ráfagas atemporadas) en nuestras distintas zonas. Como observarán, se incrementa el número de temporales con respecto al pasado mayo, quedando en 3 ó 4 días para Gran Sol, NW de Vizcaya, alta mar del golfo de León y extremo NE de Baleares. De 1 a 3 días de temporal habrá en el resto de Baleares y Vizcaya, en el Cantábrico, Finisterre,



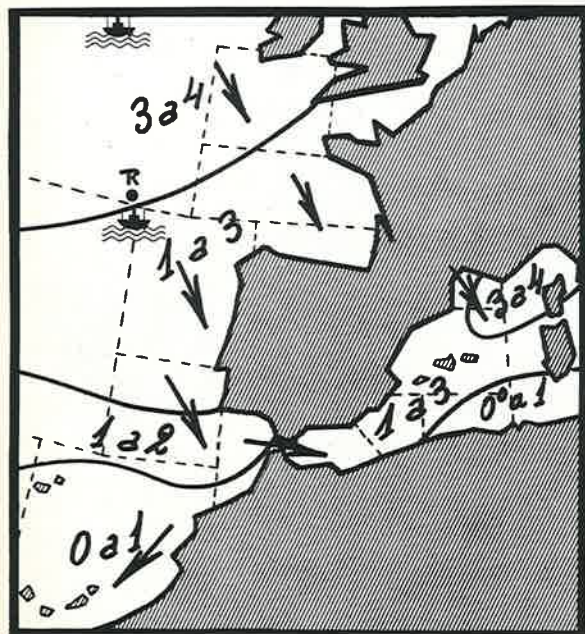
MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas, durante el pasado mes de mayo, por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. Como ven, corresponde a las seis —hora Z— del día 16.

N de San Vicente, Alborán, Palos y NW de Argelia. De 1 a 2 en el S de San Vicente y extremo N de Canarias. Y de 0 a 1 en el resto de las zonas. Predominarán —según indicamos con las flechas— los vientos del W al NW, con la única excepción de Canarias, donde serán del NE.

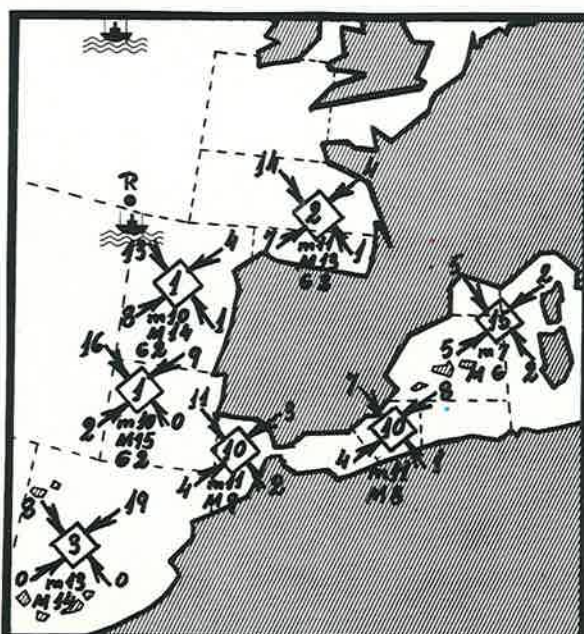
En el mapa número 3 se expone el estado medio previsto de la mar y del viento para este mes de junio. Siguen "mandando" los Ponientes y no parece que la mar se vaya a presentar como muy encrespada. Las flechas que inciden en los lados de cada rombo indican la frecuencia (según la cifra que aparece junto a ellas) con que la mar provendrá del cuadrante de procedencia: N a E, E a S, S a W y W a N. El número que figura en el centro del rombo muestra (para cada zona) el de días de mar llana. Los que faltan (al totalizar) hasta completar los treinta de que consta junio corresponden a direcciones confusas de mares. Por otro lado —y debajo de cada rombo— aparece la media mensual prevista

de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (2 a 3 metros), simbolizada por una "M", y —cuando hay— de mar gruesa o más (de 4 metros en adelante), expresada por una "G". También en este caso tiene validez lo que antes decíamos: que los días que faltan, al sumar, hasta completar los treinta que integran junio corresponden a oleajes intermedios.

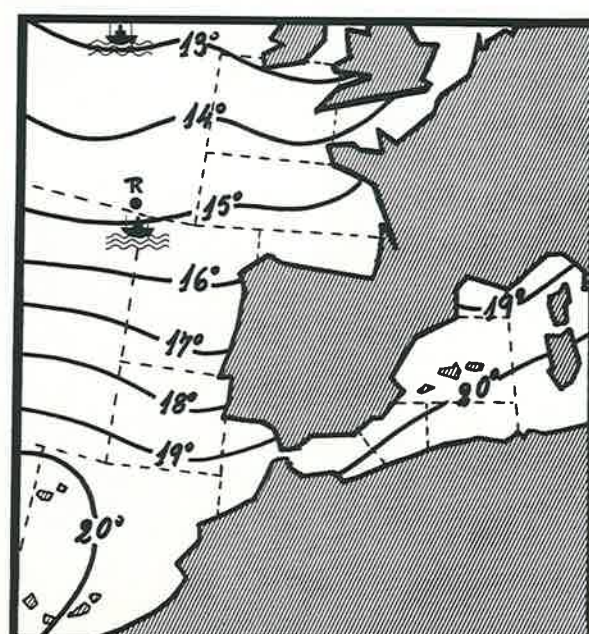
Por fin, el mapa número 4 muestra la temperatura media del agua del mar —en superficie— prevista para el presente mes de junio. Como es norma obligada, las isotermas van expresadas en grados centígrados. Con respecto al mes anterior se aprecia un ascenso de unos dos grados (en Canarias uno) en las zonas atlánticas y de tres a cuatro en las mediterráneas. Y ya saben que, por lo general, la temperatura superficial del agua del mar suele ser ligeramente superior a la del aire situado por encima.



MAPA NUMERO 2.—Número (previsto) de días de temporal en nuestras zonas marítimas para el presente mes de junio. Las flechas muestran la dirección dominante del viento.



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



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



CASA DEL MAR DE GIJON
DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

