

# hoja del mar

NUMERO 142

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

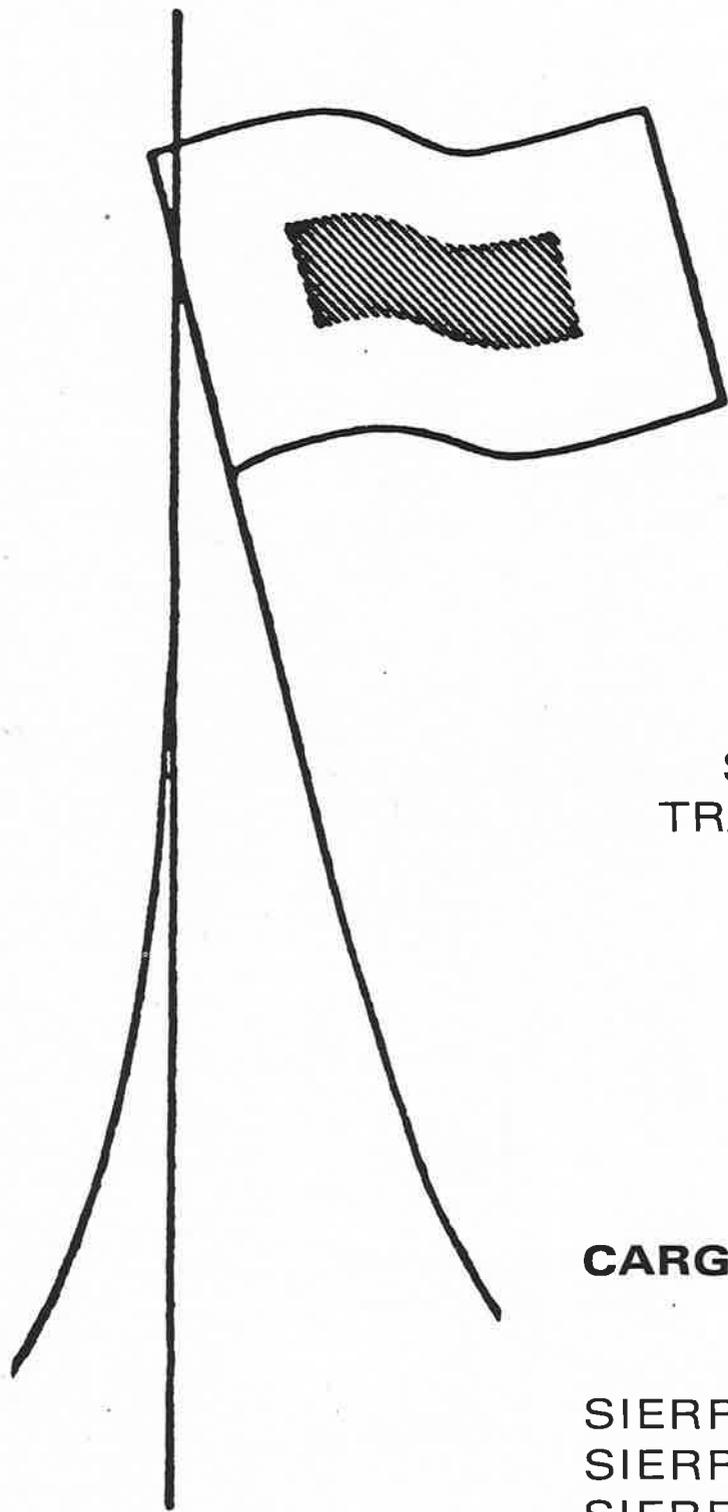
**GRAVE SITUACION PARA LA FLOTA  
PESQUERA ESPAÑOLA  
EN LAS AGUAS COMUNITARIAS**



## **PALANGRE EN GALICIA**

Las actividades de la flota palanquera gallega deben ser protegidas, por la importancia económica y social, e incluso de conservación de las especies, que tiene esta modalidad pesquera. Incluso la extensión de las aguas jurisdiccionales españolas sería una buena medida en su favor. En páginas interiores publicamos una interesante información sobre este tema, del biólogo Santiago Lens.

# MARITIMA DEL NORTE, S.A.



Miño, 4  
MADRID-2  
Teléfono 262 93 00  
Telegramas:  
MARINORTE

LINEAS REGULARES  
SERVICIO FRIGORIFICO  
TRANSPORTE DE MADERAS

\* \* \*

UNIDADES EN SERVICIO

## **CARGA SECA**

SIERRA JARA  
SIERRA MARIA  
SIERRA URBION  
SIERRA BLANCA

## **FRIGORIFICOS**

SIERRA ANDIA  
SIERRA ARANZAZU  
SIERRA ARAMO  
SIERRA LUNA  
SIERRA LUCENA  
SIERRA FRIA  
SIERRA ESTRELLA  
SIERRA ESCUDO  
SIERRA ESPUÑA

# NUEVO GOBIERNO ESPAÑOL

**MADRID (Redacción).**—El pasado día 5 de julio se publicó en el "Boletín Oficial del Estado" el nombramiento de los ministros del primer Gobierno constituido tras las elecciones generales a Cortes, celebradas el pasado día 15 de junio. Es el segundo que forma el presidente Suárez y el tercero de la Monarquía.

*A la vez que estos nombramientos se ha efectuado una reestructuración administrativa de los Departamentos ministeriales para acomodar éstos a la nueva realidad política que vive el país.*

*Los Departamentos ministeriales y los titulares que los rigen son:*

**Presidente del Gobierno:** Adolfo Suárez González.  
**Vicepresidente primero para Asuntos de la Defensa:** teniente general Manuel Gutiérrez Mellado.  
**Vicepresidente segundo para Asuntos Económicos:** Enrique Fuentes Quintana.  
**Vicepresidente tercero para Asuntos Políticos:** Fernando Abril Martorell.  
**Asuntos Exteriores:** Marcelino Oreja Aguirre.  
**Justicia:** Landelino Lavilla Alsina.  
**Hacienda:** Francisco Fernández Ordóñez.  
**Interior:** Rodolfo Martín Villa.  
**Educación:** Iñigo Cavero Lataillade.  
**Industria y Energía:** Alberto Oliart.  
**Transportes y Comunicaciones:** José Lladó y Fernández Urrutia.  
**Agricultura:** José Enrique Martínez Genique.  
**Comercio y Turismo:** Juan Antonio García Díez.  
**Obras públicas y Urbanismo:** Joaquín Garrigues Walker.  
**Trabajo:** Manuel Jiménez de Parga.  
**Cultura y Bienestar:** Pío Cabanillas Gallas.  
**Presidencia:** José Manuel Otero Novas.  
**Sanidad y Seguridad Social:** Enrique Sánchez de León.  
**Ministro adjunto para Relaciones con las Regiones:** Manuel Clavero Arévalo.  
**Ministro adjunto para Relaciones con las Cortes:** Ignacio Camuñas Solís.

Diez hombres de la Unión de Centro Democrático forman parte del nuevo Gobierno, que ofrece una media de edad de cuarenta y cinco años. El teniente general Gutiérrez Mellado, con sesenta y siete años, es el miembro de mayor edad, y José Manuel Otero, Juan Antonio García Díez e Ignacio Camuñas, con treinta y siete cada uno, marcan el mínimo de edad. Junto con el presidente Suárez y el profesor Jiménez de Parga, considerados como independientes dentro de la UCD, se encuentran dos socialdemócratas (Francisco Fernández Ordóñez y Juan Antonio García Díez), dos libe-

rales (Ignacio Camuñas y Joaquín Garrigues Walker), uno del Partido Popular (Pío Cabanillas), dos regionalistas (Enrique Sánchez de León y Manuel Clavero Arévalo), un demócrata cristiano (Iñigo Cavero), y dos de la misma ideología, aunque no directamente inscritos en un partido (Marcelino Oreja y Landelino Lavilla). Puede señalarse también que continúan como ministros, además del presidente Suárez, tres miembros del anterior Gabinete, que siguen en sus puestos —los señores Oreja, Lavilla y Martín Villa—, el teniente general Gutiérrez Mellado tiene prácticamente la misma significación administrativa, pero ocupando el Ministerio de Defensa. Fernando Abril Martorell, hasta ahora titular de Agricultura, pasa a desempeñar la vicepresidencia política, y José Lladó, que era ministro de Comercio, desempeñará la nueva cartera de Transportes y Comunicaciones. ■

## UNA MEDIA DE EDAD DE CUARENTA Y CINCO AÑOS

## DATOS BIOGRAFICOS DE LOS NUEVOS MINISTROS



### DON ADOLFO SUAREZ

Presidente del Gobierno

Nació en Cebrenos (Ávila), el 25 de septiembre de 1932. Presidió el congreso diocesano de las Juventudes de Acción Católica. Estudió Derecho en Salamanca y se doctoró en Madrid. Procurador de Tribunales, ganó las oposiciones del Instituto Social de la Marina. La llegada de Fernando Herrero Tejedor como gobernador civil de Ávila cambiará su destino político. Se puede afirmar que empezó entonces su carrera política y su fulgurante ascensión administrativa. Fue designado jefe de la sección primera del Gobierno Civil y delegado gubernativo en toda la provincia.

Cuando Herrero Tejedor es nombrado delegado nacional de Provincias, le encargó la jefatura de su secretaría particular. Más adelante sería jefe de la Asesoría Política de la misma delegación. Por esas fechas organizó con el señor Herrero Tejedor los cursos de Peñíscola sobre Problemas políticos de la vida local. En marzo de 1965, siendo Manuel Fraga ministro de Información y Turismo, fue nombrado director de programas de TVE, y más tarde, director de la Primera Cadena.

En 1967, en las elecciones a procuradores en Cortes por representación familiar, Adolfo Suárez organizó una campaña electoral moderna en Ávila. Salió elegido entre nueve candidatos.

En 1968, el ministro de la Gobernación, Camilo Alonso Vega, le nombró gobernador civil de Segovia. En 1969, el ministro de Información, Alfredo Sánchez Bella, le nombró director general de Radiodifusión y Televisión.

En junio de 1973 el almirante Carrero Blanco le propuso como ministro del Gobierno, cargo que aceptó, pero debido a un reajuste surgido a última hora, quedó fuera del Gabinete.

Aceptó la presidencia de la Empresa Nacional de Turismo.

El 24 de marzo de 1975, Adolfo Suárez tomó posesión del cargo de vicesecretario general del Movimiento y cesó en el mismo a la muerte de Herrero Tejedor. Fue elegido consejero nacional del Movimiento con carácter permanente, frente al marqués de Villaverde, y consejero de Estado. Promocionó y dirigió la asociación política Unión del Pueblo Español. En el primer Gobierno de la Monarquía, presidido por Carlos Arias, Adolfo Suárez ocupó el cargo de ministro secretario general del Movimiento.

Defendió ante el Pleno de las Cortes la Ley de Asociación Política, y al poco tiempo de tomar posesión del Gobierno inició sus contactos con la oposición democrática, con la que llegó a un acuerdo tácito para iniciar la democratización.

Logró que las Cortes aprobaran, el 14 de julio de 1976, la reforma del Código Penal, paso previo a la legalización y libre actuación de los partidos políticos. Más tarde, el 18 de noviembre de 1976, las Cortes aprobarían la Ley de Reforma Política. Su presentación ante la televisión afirmó su figura política, en vísperas del referéndum del 15 de diciembre, para la aprobación de dicha Ley.

El 24 de abril inició su viaje a México y Estados Unidos, donde se entrevistó con el Presidente Carter.

El 3 de mayo se presentó ante las cámaras de televisión como candidato independiente encabezando la lista de la Unión de Centro Democrático por Madrid. El 15 de junio su partido obtuvo una mayoría en las elecciones, en estrecha concurrencia con el Partido Socialista Obrero Español. Está casado con Amparo Illana y tiene cuatro hijos.



## DON MANUEL GUTIERREZ MELLADO

Vicepresidente primero para Asuntos de la Defensa

Nació en Madrid, el 30 de abril de 1912. Ingresó en la Academia General Militar en 1929 y fue promovido a teniente de Artillería cuatro años más tarde con el número uno de su promoción. Participó activamente en la guerra civil con las tropas nacionales y fue ascendido a capitán en 1938. Alcanzó el grado de comandante en 1944, teniente coronel en 1965 y general de Brigada en 1970. Tuvo el mando del Regimiento de Artillería número 13. También prestó sus servicios en el Estado Mayor, en el Centro de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) y en el Alto Estado Mayor, en donde colaboró con el teniente general Manuel Díez-Alegría.

General de División en 1973, fue destinado al Alto Estado Mayor, donde prestó servicios hasta mayo de 1975, en que fue nombrado comandante general de Ceuta y delegado del Gobierno en dicha plaza. Al ascender a teniente general fue designado capitán general de la VII Región Militar (Valladolid). El 4 de junio de 1976 fue designado jefe del Estado Mayor Central.

Participó en las negociaciones que llevaron a la firma de los tratados militares con Estados Unidos.

El 23 de septiembre de 1976 fue nombrado vicepresidente primero y ministro sin cartera para Asuntos de la Defensa.

Durante su vicepresidencia visitó Francia y Alemania en febrero de 1977, viajes esencialmente militares. El 25 de mayo de 1977 presidió con Eanes, presidente de Portugal, una reunión militar para la revisión del Pacto Ibérico.

Su nombramiento como vicepresidente del Gobierno en septiembre del año pasado tuvo una favorable acogida en la prensa y en los círculos políticos partidarios del paso de España a una democracia de corte europeo.

Es un hombre de prestigio y experiencia internacional, conocido y respetado en los Ejércitos occidentales, muy vinculado al Rey y desvinculado de todo compromiso ajeno a su vocación castrense.

Considerado de la escuela de Díez-Alegría, el teniente general Gutiérrez Mellado fue un duro negociador con los americanos en las discusiones sobre el tratado bilateral. Se le tiene por hombre discreto, sin ambiciones personales y consciente del papel de un Ejército moderno en las democracias occidentales.

Está casado con Carmen Blasco y tiene cuatro hijos.

## DON ENRIQUE FUENTES QUINTANA

Vicepresidente segundo para Asuntos Económicos

Nació en Carrión de los Condes (Palencia), el 13 de diciembre de 1924. Estudió en la Universidad de Madrid, y se doctoró en las Facultades de



Derecho y de Ciencias Políticas y Económicas. Catedrático, por oposición, de Economía Política y Hacienda Pública por la Universidad de Valladolid (actualmente excedente), es asimismo catedrático por oposición de Hacienda Pública y Derecho Fiscal en la Facultad de Ciencias Políticas, Económicas y Comerciales de la Universidad Complutense de Madrid. Técnico comercial del Estado, ha sido director de la publicación *Información Comercial Española*, órgano del Ministerio de Comercio, desde 1958 hasta 1970. En la actualidad es director de Estudios y Programación de la Confederación de las Cajas de Ahorros. Es asimismo director del Instituto Sancho de Moncada, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, y director de la revista *Hacienda Pública Española* (cargo del que dimitió en 1976 por discrepancias con Villar Mir, entonces ministro de Hacienda), del Instituto de Estudios Fiscales.

En la formación del Gabinete anterior, en julio del pasado año, Adolfo Suárez le ofreció la cartera de Comercio o, en su caso, la Comisaría del Plan de Desarrollo, que se recusaría para ese objeto, cargos que él rechazó.

Destacado experto en temas económicos, parece ser que las últimas decisiones importantes en materia económica, realizadas por el Gobierno, precisaron de su criterio.

Se autodefine como demócrata, si la equidad en la distribución de la renta y de las cargas fiscales, y libertad de dedicación empresarial, de consumo y de producción, son pilares de una democracia.

El 15 de junio de 1977 fue nombrado senador por el Rey.

## DON FERNANDO ABRIL MARTORELL

Vicepresidente tercero para Asuntos Políticos

Nació en Valencia, el 31 de agosto de 1936. Doctor ingeniero agrónomo por la EE de Ingenieros Agrónomos de Madrid, cursó también estudios de Ciencias Políticas y Económicas en la Universi-



dad Central. Ejerció su actividad profesional como ingeniero agrónomo en el Servicio de Concentración Parcelaria y Ordenación Rural y, dentro del mismo organismo, como jefe comarcal de Ordenación Rural, fue director técnico del FORPPA (Fondo de Ordenación y Regulación de Productos y Precios Agrarios) —con categoría de subdirector general— y presidente de la Diputación Provincial de Segovia, de febrero de 1969 a febrero de 1970. En 1971 fue elegido procurador en Cortes de representación familiar, por la provincia de Segovia, y perteneció a la IX Legislatura de las Cortes como representante de la Diputación de dicha provincia.

El 8 de julio del pasado año fue nombrado ministro de Agricultura.

El 15 de junio del presente año fue nombrado senador por el Rey. Está casado con María Luisa Hernández Gallego y tiene cinco hijos.

## DON MARCELINO OREJA AGUIRRE

Ministro de Asuntos Exteriores



Nació en Madrid, el 13 de febrero de 1935. Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, ingresó en la carrera diplomática a los veintitrés años. En 1962 fue director del gabinete técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores con Castiella, puesto que ocupó hasta 1970.

En octubre de 1971 fue elegido consejero nacional por la provincia de Guipúzcoa, formando parte de la X Legislatura de las Cortes. Ese mismo año fue nombrado director de Relaciones Internacionales del Banco de España, cargo que ocupó hasta su designación como subsecretario de Información y Turismo, el 11 de enero de 1974, siendo ministro Pío Cabanillas. Diez meses más tarde dimitió de este puesto en solidaridad por el cese de que éste había sido objeto.

Ideológicamente, procede de la Asociación Nacional Católica de Propagandistas y ha pertenecido al grupo Tácito desde su creación. Fue también miembro de FEDISA, donde desempeñó el cargo de consejero secretario.

En diciembre de 1975, en el segundo Gobierno Arias, el ministro de Asuntos Exteriores, José María de Areilza, le llamó para ocupar la subsecretaría del Ministerio. En julio de 1976 fue nombrado ministro de Asuntos Exteriores del Gobierno Suárez.

El 15 de junio de 1977 fue nombrado senador por el Rey.

Está casado con Silvia Arburúa y tiene dos hijos.

## DON LANDELINO LAVILLA ALSINA

Ministro de Justicia

Nació en Lérida, en 1935. Se licenció en Derecho por la Universidad Complutense y se diplomó en la Universidad Social León XIII. Letrado del Consejo de Estado y censor letrado del



Tribunal de Cuentas, ha sido asesor técnico del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, así como colaborador de la Secretaría General Técnica de la Presidencia del Gobierno.

Fue director general adjunto del Banco Español de Crédito y consejero de varias sociedades, entre ellas CAMPSA, Uninsa y Acerinox. Fue presidente del Patronato del Colegio Universitario San Pablo y del Centro de Estudios Universitarios (CEU) y vicepresidente segundo del Consejo de Administración de la Editorial Católica.

En el mes de enero de 1974 fue nombrado subsecretario de Industria, cargo que desempeñó hasta finales de 1975. En mayo del año pasado fue elegido presidente de la Editorial Católica (EDICA), por acuerdo del Consejo de Administración.

En julio de 1976 fue nombrado ministro de Justicia en el segundo Gobierno de la Monarquía. Perteneció al grupo Tácito, de tendencia democristiana. Nombrado senador real el 15 de junio pasado. Está casado con Juana Rubira y tiene cuatro hijos.

## DON FRANCISCO FERNANDEZ ORDOÑEZ

Ministro de Hacienda

Nació en Madrid, el 22 de junio de 1930. Al acabar la guerra civil inició sus estudios en el colegio del Pilar, y más tarde estudió Derecho en la Universidad de Madrid, donde se licenció, en 1951, con premio extraordinario.

En 1954 ingresó en la carrera fiscal. Prestó sus servicios como abogado fiscal en Huelva hasta 1959, fecha en la que ingresó en el Cuerpo de Inspectores Técnicos Fiscales del Estado.

A su regreso de EE. UU., en 1969, fue nombrado secretario general técnico de Hacienda. En febrero de 1974 fue nombrado presidente del INI (Instituto Nacional de Industria). El 1 de noviembre del mismo año dimitió del cargo por incompatibilidad política, a raíz de la crisis de Gobierno en la que cesaron Pío Cabanillas y Antonio Barrera.



En 1976 contribuyó a la constitución de FEDISA (Federación de Estudios Independientes), de la que más tarde se separó con un grupo socialdemócrata para crear lo que denominaron Izquierda Social Demócrata (ISD). La ISD inició contactos con otros grupos afines, con los que llegaron a formar la Federación Social Demócrata. En diciembre del pasado año, Fernández Ordóñez fue elegido presidente de dicha Federación.

Está casado con María Paz García Mayo y no tiene hijos.

## DON RODOLFO MARTIN VILLA

Ministro del Interior



Nació en Santa María del Páramo (León), el 3 de octubre de 1934. Hijo de ferroviario fue becado por los sindicatos y estudió en los agustinos y en la Escuela de Ingeniería Industrial de Madrid. Fue jefe del SEU del distrito de Madrid y jefe nacional de 1962 a 1964. Ese año fue nombrado presidente del Sindicato del Papel y Artes Gráficas, y en 1965, delegado provincial de la Organización Sindical en Barcelona. Al año siguiente fue nombrado director general de Industrias Textiles, Alimentarias y Diversas del Ministerio de Industria.

En mayo de 1966 fue elegido consejero nacional del Movimiento por el tercio sindical de las Cortes. Pasó a ser posteriormente consejero nacional en representación de la provincia de León, y miembro de la Comisión Permanente del Consejo, cargo para el que fue reelegido nuevamente en octubre de 1971.

El 11 de noviembre de 1969 fue nombrado secretario general de la Organización Sindical y elegido consejero del Reino por el grupo sindical de las Cortes.

En octubre de 1973 ocupó la presidencia del Banco de Crédito Industrial y en mayo de 1974 fue nombrado gobernador civil de Barcelona.

Muerto el general Franco, fue ministro de Relaciones Sindicales con el Gobierno Arias. El 8 de julio de 1976 pasa a ocupar la cartera de Gobernación en el Gabinete Suárez. El 15 de junio pasado fue designado senador por el Rey.

Está casado con María del Pilar Peña Medina y tiene dos hijos.

## DON IÑIGO CAVERO LATAILLADE

Ministro de Educación

Nació en San Sebastián, en 1929; estudió Derecho y ejerció durante algún tiempo la profesión de abogado, comenzando sus actividades políticas en el marco de la Asociación Católica de Propagandistas. En 1954 participó en la fundación de la Asociación Española de Cooperación Europea y en 1957 ingresó en la Democracia Social Cristiana, partido de José María Gil-Robles. En 1962, a raíz de su asistencia al congreso de Munich, fue desterrado durante siete meses a la isla de Hierro; en 1965 ingresó en Izquierda Democrática, de Ruiz-Giménez, de la que se separó en el congreso de El Escorial, de



## DON JOSE LLADO Y FERNANDEZ-URRUTIA

Ministro de Transportes y Comunicaciones



1976, al no aceptar el ingreso en Coordinación Democrática por la prevalencia en ella del Partido Comunista. Junto con Alvarez de Miranda creó entonces un nuevo partido, Izquierda Demócrata Cristiana, que más tarde se convierte en Partido Popular Demócrata-Cristiano.

Al producirse la integración con UDE en el Partido Demócrata Cristiano permaneció como secretario general, siendo también miembro de la comisión ejecutiva y congreso político del mismo.

Es profesor de Derecho Político y Constitucional en la Universidad Complutense y en el Centro de Estudios Universitarios (CEU); pertenece al Consejo de Administración del Instituto de Cultura Política, promovida bajo los auspicios de la Fundación K. Adenauer. Es diputado por Madrid por la UCD y secretario general del Partido Demócrata Cristiano. Está casado con Belén Martínez Campos y tiene ocho hijos.

## DON ALBERTO OLIART

Ministro de Industria y Energía



Nació en Mérida (Badajoz), el 29 de julio de 1928. Cursó los estudios de Derecho en la Universidad de Barcelona y obtuvo la licenciatura, con premio extraordinario, en 1950. En 1953 ganó las oposiciones de abogado del Estado, desempeñando estas funciones, primero en la Delegación de Hacienda de Ciudad Real durante cinco años y, hasta 1965, en la Dirección General de lo Contencioso del Estado, del Ministerio de Hacienda. En 1963 se incorporó como jefe del Gabinete Técnico del Ministerio de Hacienda y a la Asesoría de la Dirección General de Presupuestos del Estado.

En 1965 pasó a ocupar el cargo de director administrativo y financiero de RENFE y, dos años después, es nombrado secretario general de dicha entidad, período en el que se negocia el segundo préstamo concedido por el Banco Mundial para el programa de modernización de la empresa.

En 1973 fue nombrado consejero director general del Banco Hispano Americano y consejero del Banco Urquijo. Posteriormente fue designado también consejero de RENFE.

Nació en Madrid el 29 de marzo de 1934. Cursó el Bachillerato en el colegio del Pilar y se doctoró en Ciencias Químicas por la Universidad de Madrid con premio extraordinario fin de carrera. Después de cursar estudios algún tiempo en el seminario de Salamanca, fue de 1960 a 1967 profesor de la cátedra de Química Industrial de la Facultad de Ciencias de Madrid. En 1968 es nombrado director general de Industrias Químicas y de la Construcción, cargo que ocupó hasta que, en marzo de 1976, fue nombrado subsecretario de Mercado Interior del Ministerio de Comercio y ministro de Comercio en julio de 1977 con la formación del primer Gobierno Suárez.

Llado y Fernández-Urrutia es presidente del Colegio de Licenciados y Doctores en Ciencias Químicas y Físico-Químicas, en representación de cuya corporación fue procurador en Cortes; es vicepresidente del Patronato Juan de la Cierva del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Es presidente de Técnicas Reunidas, S. A. Está casado con Pilar Arburúa y tiene cinco hijos.

## DON JOSE ENRIQUE MARTINEZ GENIQUE

Ministro de Agricultura



Nació en Avila, el 2 de enero de 1935. Es licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad de Granada, licenciado en Derecho por la Universidad de Madrid e intendente mercantil por la Escuela Superior de Comercio.

En el año 1957 ingresó en la Escala Técnica del Cuerpo General de la Administración de la Hacienda Pública, con el número uno, desempeñando sus funciones en la provincia de Segovia y posteriormente en el Ministerio de Hacienda en Madrid. En 1960 ingresó en el Cuerpo de Inspectores Diplomados de los Tributos del Ministerio de Hacienda y fue destinado a las delegaciones de Hacienda de Huelva y Málaga.

En 1971 fue destinado al FORPPA (Fondo para la Regulación y Ordenación de Precios y Productos Agrarios), desempeñando los cargos de subdirector financiero de Planes y Programas Económicos y jefe del Gabinete Económico.

En junio de 1973 fue nombrado secretario general de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes y poco después director general de Información e Inspección Comercial del Ministerio de Comercio.

En marzo de 1976 ocupó el cargo de director general de Planificación Sectorial de la Presidencia del Gobierno, hasta julio del mismo año, en que fue nombrado presidente del FORPPA y de la empresa nacional MERCOSA.

## DON JUAN ANTONIO GARCIA DIEZ

Ministro de Comercio y Turismo



Licenciado en Derecho y en Ciencias Económicas, técnico comercial del Estado con el número uno de su promoción, nació en Madrid en 1940. Dedicado profesionalmente a los temas económicos y comerciales desde el inicio de su carrera, fue agregado comercial en las Embajadas de España en Perú y en Bolivia.

Cuando en enero de 1974 se formó el nuevo Gobierno, presidido por Carlos Arias Navarro, tras la muerte del almirante Carrero Blanco, Juan Antonio García Díez, que era vicesecretario general técnico del Ministerio de Comercio, fue nombrado secretario general técnico del mismo Departamento, permaneciendo en el cargo hasta noviembre de 1976, en que cesó en dicho puesto y pasó a la secretaría general de RENFE, desde donde ahora ha sido nuevamente llamado a la política activa. García Díez pertenece al ala socialdemócrata de la Unión de Centro Democrático.

## DON JOAQUIN GARRIGUES WALKER

Ministro de Obras Públicas y Urbanismo

Nació el 30 de septiembre de 1933, en Madrid.

Estudió Derecho en Madrid durante el mandato de Ruiz-Giménez.

En 1957 trabajó en Estados Unidos en el Chase Manhattan Bank. A su vuelta se incorporaría al despacho J. and A. Garrigues, dirigido por su padre y su tío Joaquín Garrigues, famoso abogado y mercantilista.

Desde 1962 se dedicaría a las finanzas. Al año siguiente fue nombrado consejero delegado de Liga Financiera, S. A. Sería, asimismo, consejero delegado de Autopistas Concesionaria Española, S. A.; Conservas de España, S. A.; consejero secretario de Microfilm Española, S. A., y presidente de la SER (Sociedad Española de Radiodifusión).

Creó las Sociedades de Estudios Libra, sobre cuya estructura regional y local surgirá, en 1975, el Partido Demócrata, del que sería más adelante nombrado presidente.



El 16 de junio de 1976 fue elegido presidente de la Federación de Partidos Demócratas y Liberales.

En las pasadas elecciones se presentó a diputado por Madrid dentro de la coalición de Unión de Centro Democrático y obtuvo un escaño.

Joaquín Garrigues Walker está casado con Mercedes Areilza y Churruca, hija de los condes de Motrico. Tienen cinco hijos.

## DON MANUEL JIMENEZ DE PARGA

Ministro de Trabajo



Nació en Granada, el 9 de abril de 1929. Se licenció en Derecho en la Universidad de Granada. En 1953 obtuvo el doctorado en Derecho por la Universidad de Madrid, donde más tarde fue profesor encargado de la cátedra de Derecho Político.

En diciembre de 1957 obtuvo la cátedra de Derecho Político de la Universidad de Barcelona. En 1966 fue vetado para vicedecano de la Facultad de Barcelona y en 1971 para decano.

Ejerce en Barcelona la profesión de abogado. El 3 de febrero de 1976 fue elegido decano de la Facultad de Derecho de la Universidad de Barcelona. Rector en funciones en noviembre de 1976, como sucesor de Fabián Estapé. Dimitió hace unos meses.

En las elecciones del 15 de junio se presentó en segundo puesto en la lista de diputados de la Unión de Centro Democrático por Barcelona y fue elegido diputado a Cortes.

## DON PIO CABANILLAS GALLAS

Ministro de Cultura y Bienestar

Notario, registrador de la Propiedad y letrado de la Dirección General de los Registros y del Notariado, nació en Pontevedra el 13 de noviembre de 1923.



En 1951 ganó, con el número uno, las oposiciones a notarías celebradas en Zaragoza y, en este mismo año, logró también ganar con el número uno las oposiciones a letrados de la Dirección General de Registros y del Notariado.

En julio de 1962 fue nombrado subsecretario de Información y Turismo.

En diciembre de 1971 fue nombrado presidente del Consejo de Administración de Tabacalera, S. A. Es asimismo consejero de Endasa y Acerinox.

El 3 de enero de 1974, Pio Cabanillas fue nombrado ministro de Información y Turismo en el Gabinete ministerial formado por el ex presidente Carlos Arias Navarro, tras la muerte de Carrero Blanco. De este cargo fue cesado nueve meses más tarde por su política de apertura en materia informativa.

Promotor del Partido Popular, fue nombrado presidente del mismo en el primer congreso que este partido celebró el 6 de febrero de 1977.

En las últimas elecciones consiguió su escaño de diputado encabezando la lista de Unión de Centro Democrático en Orense.

## DON JOSE MANUEL OTERO NOVAS

Ministro de la Presidencia



Nació en Vigo, el 23 de marzo de 1940. cursó los estudios de Derecho, obteniendo su licenciatura con premio extraordinario en el año 1961. Diplomado en Derecho Comparado Hispanoamericano. En 1967 ingresó, por oposición, en el Cuerpo de Abogados del Estado. En 1974 ingresó, por concurso-oposición, en la plantilla de Inspectores de los Servicios del Ministerio de Hacienda. Desde 1967 y hasta febrero de 1974, desempeñó la jefatura de la abogacía del Estado en la provincia de Lugo.

En diciembre de 1974 comenzó a ejercer como abogado del Estado del Tribunal Supremo de Justicia. Posteriormente fue nombrado jefe

de los Servicios Jurídicos del Banco Exterior de España.

Fundador y miembro del grupo Tácito. Consejero de la Editorial Católica. En diciembre de 1975 fue nombrado director general de Política Interior, y en julio de 1976, subsecretario técnico del presidente del Gobierno.

## DON ENRIQUE SANCHEZ DE LEON

Ministro de Sanidad y Seguridad Social



Nació el 9 de junio de 1934 en Badajoz. Tras cursar el Bachillerato en el Instituto de Enseñanza Media de su ciudad natal, realizó la carrera de Derecho en la Universidad de Madrid. También siguió estudios en la Facultad de Ciencias Políticas y Económicas. Es licenciado en Derecho, inspector técnico de Trabajo y diplomado sindical.

Ha sido jefe provincial del SEU, en Badajoz; jefe del Servicio Nacional de Seminarios de Formación Política del Frente de Juventudes; delegado provincial del Instituto de Emigración, en Navarra; jefe de la Inspección Provincial de Trabajo, en Navarra; delegado provincial de Trabajo, en Orense; delegado provincial de Trabajo, en Mélega; delegado provincial de Trabajo, en Guipúzcoa; secretario general técnico del Ministerio de Trabajo, presidente de la ponencia de trabajo del II Plan de Desarrollo; delegado provincial de Madrid del Ministerio de Educación y Ciencia; director de la Mutualidad Laboral de Transportes; secretario general de Unión Industrias Bancaria (Bankunión); consejero de Ensidesa y de Bazán, S. A.; director general de Ordenación y Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social y últimamente director general de Política Interior en el Ministerio de Gobernación.

En el mes de mayo último presentó su dimisión como director general para participar en las elecciones al frente de Acción Regional Extremeña (AREX), que se integraría en UCD, diputado por Badajoz.

Casado con doña Santa García Rodríguez, es padre de cinco hijos.

## DON MANUEL CLAVERO AREVALO

Ministro adjunto para Relaciones con las Regiones

Nació en Sevilla el 25 de abril de 1926. Tras cursar el Bachillerato en el colegio de jesuitas de dicha ciudad, comenzó en el año 1942 los estudios de Derecho, licenciándose y obteniendo el doctorado en la Universidad de Sevilla. A los veinticinco años era catedrático de Derecho Administrativo por la Universidad de Salamanca, pasando, en 1954, a desempeñar la misma cátedra en Sevilla.



En 1971 fue elegido rector de la Universidad de Sevilla.

El profesor Clavero fue creador, en 1972, del Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla, del cual ahora es presidente. También ha sido presidente del Montepío y Caja de Ahorros de Sevilla y presidente de Sodian (Sociedad para el Desarrollo Industrial de Andalucía).

Miembro fundador y presidente del Partido Social Liberal Andaluz.

Tras integrarse el PSLA en la Unión de Centro Democrático, Clavero Arévalo obtuvo un escaño de diputado por Sevilla, encabezando la lista electoral de la UCD en dicha ciudad.

## DON IGNACIO CAMUÑAS SOLÍS

Ministro adjunto para Relaciones con las Cortes



Nació en Madrid, el 1 de septiembre de 1940. Se licenció en Derecho en Madrid, en 1961. En 1964 ingresó por oposición en la Escuela Diplomática, graduándose como secretario de Embajada dos años después. No llegó a ejercer la carrera diplomática.

Participó en la creación de "Cuadernos para el Diálogo", a cuya junta de fundadores pertenece. En 1967 creó el grupo editorial Guadiana, especializado en la publicación de obras de Historia contemporánea y Ciencias Sociales, y que edita la revista del mismo nombre (antes "Gentleman"), del que fue presidente hasta diciembre de 1975.

En 1973 fundó la sociedad de estudios Nueva Generación, de orientación liberal, que fue el núcleo del Partido Demócrata Popular (PDP), creado a finales de 1974, del que es secretario general.

En las pasadas elecciones figuraba como candidato número siete en las listas de la UCD para el Congreso en Madrid, habiendo sido elegido diputado. Es soltero.

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

**Editor:**

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo).

**Redacción y Administración:**

Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto social de la Marina.

Génova, 24, planta séptima.

Tels. 419 39 63 y 419 07 24

Madrid-4 (España).

Telegramas: INSOMAR.

Telex: 23746.

**REDACCION**

**Corresponsales:**

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

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

**Redacción Central:**

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

**Publicidad:** Pedro Cánovas.

**Secretarías de Redacción:** Juanita Morillo González y Charo S. Harguindey.

**Director:**

Joaquín Vidal.

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963.



Don Gerardo Harguindey Banet.



Don Manuel Oña Iribarne.



Don Alberto Jarabo Paya.

# TRES HOMBRES DEL I. S. M. EN LAS FUTURAS CORTES

- Don Gerardo Harguindey, vicesecretario general, senador por Lugo.
- Don Manuel Oña, inspector médico provincial, senador por Almería.
- Don Alberto Jarabo, ex presidente del Consejo Provincial, diputado por Valencia.

**MADRID (Redacción).**—En las pasadas elecciones generales a Cortes celebradas el día 15 de junio, tres personas muy vinculadas a los trabajadores de la mar —a través del Instituto Social de la Marina— resultaron elegidos, mediante el voto popular, senadores y diputados por las respectivas provincias por las que se presentaron.

Se trata de don Gerardo Harguindey Banet, vicesecretario general del ISM, que ha sido elegido senador por la pro-

vincia de Lugo; don Manuel Oña Iribarne, inspector médico del ISM en la delegación de Almería, que ha sido elegido senador por dicha provincia, y don Alberto Jarabo Paya, ex presidente del Consejo Provincial del ISM de Valencia, que ha sido elegido diputado por la provincia valenciana.

Estamos seguros de que estas elecciones habrán causado honda satisfacción en el sector marítimo a todos los niveles, como ha ocurrido en el propio Ins-

tituto Social de la Marina, donde tan gran vinculación tienen las tres personalidades citadas. La presencia en el Parlamento de los señores Harguindey, Oña y Jarabo es una garantía más de que los problemas que acucian al sector marítimo-pesquero tendrán allí la adecuada resonancia y su mejor tratamiento. HOJA DEL MAR se complace en felicitar a los senadores por Lugo y Almería y al diputado por Valencia y les desea toda suerte de éxitos en su gestión. ■

## Elecciones generales a Cortes

# GANO LA UNION DE CENTRO DEMOCRATICO

**MADRID (Redacción).**—El pasado día 15 de junio el pueblo español, con una madurez política y un sentido ciudadano que ha asombrado a propios y extraños, eligió democráticamente a sus representantes para las nuevas Cortes Españolas, en unas elecciones generales.

Oficialmente, los resultados de dichas elecciones no han sido dados a conocer en el momento de redactar estas líneas, pues están pendientes de la resolución de las impugnaciones que en distintas provincias, y por diversos partidos o coaliciones, se presentaron en el plazo legal previsto por la Ley Electoral.

De cualquier forma, es un hecho que la coalición Unión de Centro Democrático ha conseguido mayoría de escaños en el Congreso de Diputados y de puestos en el Senado. Como se sabe, la Unión de Centro Democrático se presentó a las elecciones como coalición de los partidos socialdemócrata, liberal (un sector), demócrata cristiano (un sector), e independientes, a cuya cabeza figuraba el presidente del Gobierno, don Adolfo Suárez González.

Tras la Unión de Centro Democrático va en la consecución de puestos en el Congreso y en el Senado —con gran número— el Partido Socialista Obrero Español (sector renovado). A continuación le sigue —en términos generales— el Partido

Comunista de España y, muy cerca de éste, Alianza Popular; después el Partido Socialista Popular y diversos partidos de carácter regional. Estos últimos han conseguido, fundamentalmente, sus escaños en Cataluña y en el País Vasco.

### NUEVAS CORTES EL 22 DE JULIO

La apertura de las nuevas Cortes tendrá lugar el próximo día 22 de julio, en solemne sesión conjunta del Congreso de Diputados y el Senado, y a la misma asistirá Su Majestad el Rey don Juan Carlos, según el Real Decreto de convocatoria publicado en el "Boletín Oficial del Estado" el día 6 de julio.

La misma disposición establece que el día 13 de julio se reunirán, por separado, ambas Cámaras en sendas juntas preparatorias. La elección de las mesas interinas se celebrará entre el 13 y el 22.

La junta preparatoria, cuya duración se prevé muy breve, se levantará una vez que haya sido fijado el día y hora de las sesiones de constitución interina del Congreso de Diputados y del Senado, que se celebrarán también "por separado y de manera simultánea". ■

# MEDIDAS, ANTE LA GRAVE SITUACION CREADA A NUESTRA FLOTA EN LAS AGUAS COMUNITARIAS

Es evidente la preocupación de los órganos de la Administración por los problemas suscitados con motivo de la extensión de las aguas jurisdiccionales a 200 millas y son muchas ya las incidencias que se vienen produciendo en el tiempo y que ocasionan serias perturbaciones al sector pesquero.

Los apresamientos y la retención de los barcos en aguas de la costa africana, tanto mediterránea como atlántica, han creado gravísimos problemas a nuestra flota pesquera; cargada de por sí en esta última etapa con el peso de unas limitaciones que la colocan en el trance más difícil de su historia.

A las limitaciones y restricciones operadas en aguas de distintos países, se añade hoy la gravísima situación suscitada en el área de la Comunidad Económica Europea en la que, tradicionalmente y desde tiempo inmemorial, viene faenando nuestra flota del Cantábrico y del Noroeste.

Los Países de la Comunidad Económica Europea parecen olvidar en estos momentos que más de 14.000 pescadores españoles, con sus familias y con el conjunto de actividades íntimamente enlazadas con el sector, se ven abocados a la crisis más dura y más incomprensible de cuantas se pudieran plantear a cualquier estamento social de cualquier país.

Las autoridades españolas y los organismos competentes llegan reiteradamente a las puertas de la Comunidad Económica Europea para hacer ver cuál es la gravedad de estos problemas, cuya solución no tiene espera ni dilación alguna.

El sector marítimo pesquero es el más débil, el más complejo, el más delicado de todos los sectores productivos de cualquier país, y en este caso los pescadores españoles del Norte y del Noroeste saben que las decisiones de las Comunidades constituyen el hundimiento y la cancelación de la actividad de miles de trabajadores que, prácticamente, por causas bien conocidas, no hay posibilidad de reconvertir aplicándolas en otros quehaceres.

El hombre del mar, que en la mar nace y en la mar muere, sabe de las penurias y de las dificultades de su trabajo, de su abnegación, de que porcentualmente en la tripulación de cada barco está el mayor número de muertos accidentados en relación con las restantes actividades laborales.

Ellos no entienden de fríos intereses económicos que niegan la posibilidad de

trabajar en las condiciones más difíciles y arriesgadas, como son las del mundo de la pesca.

Nos consta que el problema, complejo y difícil, ha sido abordado por los órganos de la Administración, que con los organismos y las cofradías de Pescadores viven intensamente las consecuencias del conflicto.

Hace días que, ante las noticias alarmantes llegadas desde el seno de la Comunidad, se comenzaron a establecer previsiones encaminadas a afrontar situaciones de emergencia, en tanto en cuanto las negociaciones no cristalizaran en soluciones realistas y aceptables.

Los medios de comunicación han informado con puntualidad de las gestiones que se han llevado a cabo, y entre ellas de la reunión celebrada el día 29 de junio, en la que se emitió el siguiente comunicado:

## REUNION EN ASUNTOS EXTERIORES

*MADRID.—Durante la mañana del pasado 29 de junio, y parte de la tarde, los ministros de Asuntos Exteriores y Comercio han mantenido una reunión para tratar del tema pesquero ante las detenciones efectuadas en estos días de barcos españoles por autoridades francesas e inglesas.*

*Tras la reunión, la Oficina de Información Diplomática ha facilitado una nota en la que textualmente dice: "Con objeto de estudiar a fondo la crisis por la que atraviesa el sector pesquero, como consecuencia de la extensión a 200 millas de la zona económica marítima de la Comunidad Económica Europea, se han reunido en el día de hoy los ministros de Asuntos Exteriores, y Comercio, acompañados por los subsecretarios de Asuntos Exteriores, Hacienda, Trabajo y Marina Mercante y de los directores generales de Empleo y Pesca Marítima, así como el presidente del Instituto Social de la Marina.*

*En el curso de esta reunión se ha llegado a las siguientes conclusiones:*

*1.ª Continuar e intensificar las gestiones por vía diplomática cerca de la Comisión y de los Gobiernos de los países miembros de la Comunidad Económica Europea, con objeto de lograr un acuerdo apropiado que permita una presencia adecuada de la flota pesquera española en las aguas sometidas al régimen comunitario.*

*2.ª Adoptar de inmediato y con carácter transitorio, las medidas económicas pertinentes que permitan compensar a la flota pesquera afectada de las deficiencias de*

*explotación producidas por el uso de caladeros situados fuera de la zona comunitaria, en tanto en cuanto se alcance un acuerdo definitivo sobre la materia entre España y la Comunidad o se arbitren otras soluciones.*

*3.ª Utilizar plenamente los mecanismos que ofrece la legislación vigente para situaciones excepcionales en el ámbito económico y social, como son las que actualmente afectan a la flota pesquera de los puertos del Norte y Noroeste de España que faenan en las aguas de la zona económica comunitaria.*

*4.ª Habilitar medidas excepcionales para hacer frente a las situaciones de desempleo que puedan plantearse, no obstante, una vez aplicadas las medidas enumeradas en los párrafos anteriores, a cuyo efecto se arbitrarán los medios oportunos.*

*5.ª Crear una Comisión Interministerial a la que se le confía la urgente elaboración de un plan de reestructuración de la flota pesquera para adecuarla a los niveles reales de capturas que se derivan de la nueva situación, que será sometida al Gobierno".*

El presidente del Instituto Social de la Marina, presente en esta reunión, nos refirió que las soluciones para los problemas del sector no se pueden dilatar más y que hay que afrontarlos con toda valentía y con todo realismo.

Por ello fue creada la Comisión Interministerial, que tendrá que proponer al Gobierno soluciones de emergencia y a medio plazo sin olvidar la decisiva de reestructuración definitiva del sector.

Todo ello, con un profundo conocimiento de la realidad laboral de las modalidades de la pesca, de las circunstancias sociales que concurren en las familias marineras, de los problemas de comercialización y del importante cometido que tradicionalmente realizan las Cofradías en defensa de los intereses sociales y profesionales de cuantos en ellas se integran.

El ISM es consciente de que las incidencias de todo tipo tienen siempre unos resultados finales que repercuten de forma directa en la vertiente social, y por ello, si cabe, hoy más que nunca estrechan sus lazos de solidaridad con las familias marineras, colabora en las negociaciones y busca soluciones y medios que puedan contribuir a capear la más fuerte de las galernas conocidas por los hombres del mar. ■

**CELEBRADO EL 30 DE JUNIO**

# REUNION DEL CONSEJO GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

**INFORMADO  
EL PRESUPUESTO  
PARA 1978  
Y CONCESION DE MEDALLAS  
AL MERITO SOCIAL  
MARITIMO**

**MADRID (Redacción).—**El pasado día 30 de junio celebró reunión el Consejo General del Instituto Social de la Marina, en la sede central del organismo en Madrid.

El Consejo informó favorablemente de la liquidación del ejercicio de 1976 y el presupuesto para 1978. Igualmente aprobó la concesión de medallas al Mérito Social Marítimo.

## COMISION PERMANENTE

También dicho día celebró reunión la Comisión Permanente del ISM, que adoptó los siguientes acuerdos:

## AUTORIZACION DE PROYECTOS DE OBRAS

— Casa del Mar de Cambrils (Tarragona).

— Casa del Mar de Sabinillas (Málaga).

## OBRAS DE ADAPTACION

— Casa del Mar de Camariñas (La Coruña).  
— Clínica y oficinas de la Subdelegación de El Ferrol (La Coruña).

## DOTACIONES

— Para la clínica local de San Pedro del Pinatar (Cartagena).  
— Para la instalación de frío en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Bermeo (Bilbao).

## MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

**El Consejo General del Instituto Social de la Marina acordó conceder las siguientes medallas al Mérito Social Marítimo:**

**En su categoría de oro:**

### SINDICATO NACIONAL DE LA PESCA SINDICATO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE

En reconocimiento a la colaboración prestada durante tantos años por las representaciones de dichos Sindicatos en todos los órganos de gobierno del ISM.

**En su categoría de plata:**

### DON JUAN GOMEZ SOTO

Nacido el 25 de noviembre de 1882, inicia su vida laboral como pescador a los siete años de edad, en artes de volanda (palangre, boguera, etcétera), permaneciendo en este tipo de trabajo hasta los veintidós años, en que empieza a trabajar en la almadraba, a la que dedica 30 temporadas. Entre temporada y temporada de almadraba continúa su actividad en las artes ya citadas.

En 1951, con sesenta y nueve años de edad y sesenta y dos de trabajo, solicita la pensión de jubilación, que le fue concedida en la cuantía, entonces, de 300 pesetas. Dada la exigüedad de esta asignación, se ve obligado a continuar trabajando como asesor, redero, y a veces embarcándose, hasta acumular setenta y cinco años de vida laboral.

A los once años, por enfermedad del patrón, se hizo cargo del mando de la embarcación que tripulaba.

En 1910, el 16 de agosto, fue abordada su embarcación en el Estrecho de Gibraltar y hundida. Fue uno de los pocos supervivientes, siendo recogido después de cuatro horas de permanencia en la mar por la propia embarcación que los había abordado.

Aun hoy día, con sus noventa y cinco años, sentado en una silla en la puerta de su casa, sigue aconsejando,

con la mayor lucidez, a los profesionales de la mar que van en busca de su experiencia.

### DON PEDRO FUSTER MASSANET

Natural de Cala-Ratjada, con sesenta y cuatro años de edad, se ha jubilado el día 1 de enero de 1976, después de más de cincuenta años de trabajos efectivos como pescador.

Hizo compatible su trabajo con el estudio, pasando de marinero y sin casi instrucción primaria a motorista, patrón de 2.º de litoral y patrón de pesca de altura.

Por su competencia, la Federación de Cofradías de Baleares le encarga el mando del barco polivalente "El pescador".

Se le considera el mejor patrón de pesca de bajura de toda la provincia.

Bajo su mandato como patrón mayor de la Cofradía de Cala-Ratjada se consiguió la construcción de un grupo de 100 viviendas para pescadores, en un solar cedido por la familia March, y una pequeña fábrica de hielo, con ayuda del Crédito Social Pesquero.

### DON AGUSTIN BUSCARONS ANTON

Nacido en septiembre de 1912, en el seno de una familia humilde, queda huérfano de padre a los diez años, teniendo que alternar sus estudios primarios con la profesión de pescador.

Siendo patrón mayor de la Cofradía de Rosas ha promovido la construcción de dos grupos de 50 viviendas cada uno para pescadores, y la puesta en funcionamiento de la Cooperativa de Pescadores, dedicando todo su esfuerzo a mejorar las condiciones sociales de los mismos.

Es colaborador asiduo de cuantos planes municipales de mejoras sociales o económicas promueve el Ayuntamiento, dedicando especial atención a la preparación y entrenamiento del

equipo de fútbol de los hijos de pescadores.

Hombre de grandes amistades, es por todos apreciado y con todos generoso.

### DON DOMINGO BILBAO RENTERIA

De setenta y un años de edad, es natural y vecino de Bermeo. Se jubiló a los sesenta y seis años, después de una vida laboral en el mar de cincuenta años. Ejerció mando de capitán de la Marina Mercante desde el 9 de abril de 1939 hasta el 31 de marzo de 1972.

Está en posesión de la Cruz del Mérito Naval de 1.ª clase con distintivo rojo y de la medalla de plata de Salvamento de Náuticos.

En la barra del puerto de Avilés se hundió un barco costero con temporal de NO; los elementos de salvamento del puerto de Avilés intentaron salvar la vida de los tripulantes del barco que se había hundido, sin conseguirlo. A la vista del fracaso de sus intentos acudieron al barco que estaba al mando de este señor para solicitar elementos de salvamento que pudiera tener el barco; el señor Bilbao Rentería se ofreció voluntario para efectuar por su cuenta el salvamento, empleando los diversos elementos que tenía el barco para estos fines y ocupando el barco del práctico del puerto de Avilés; dirigió y organizó el salvamento, salvando a siete u ocho tripulantes tirándose personalmente al agua, ayudado por medio de cabos.

### DON DIEGO SANCHEZ ROSIQUE

Nacido el 28 de septiembre de 1899; con pensión de jubilación de bajura; vive en Lo Pagán, San Pedro del Pinatar.

En su vida profesional figura todo un historial de salvamentos:

Hace aproximadamente unos cin-

uenta años, cuando se encontraba pescando junto a un hermano frente a Los Alcázares, vieron cómo un avión se precipitaba sobre tierra; desembarcaron rápidamente y lograron sacar del avión a un superviviente, que haciéndole la respiración artificial lograron salvar su vida.

Hace aproximadamente unos veinticinco años, cuando se encontraba pescando junto a sus hijos, chocaron dos aviones a la altura del Estacio; uno de ellos logró seguir volando, pero el otro se precipitó sobre el mar Mediterráneo, y como él se encontraba en el mar Menor, cogieron un bote de su propiedad, arrastrándolo por encima de la Manga hasta el Mediterráneo, y lograron salvar la vida del piloto del avión, don Alvaro Martínez Monay, haciéndole la respiración artificial.

Hace aproximadamente unos quince años y cuando se encontraba pescando en el mar Menor junto a sus hijos, se precipitó sobre el mar un avión; rápidamente se apresuraron al lugar del suceso y cogieron al piloto, que se encontraba flotando sin conocimiento sobre el mar, lo metieron dentro de la embarcación y haciéndole la respiración artificial lograron salvar su vida; el piloto era el alférez don Alejandro Soriano.

Tiene concedida la Cruz al Mérito Aeronáutico de 1.ª clase con distintivo blanco.

### DON INDALECIO ALVAREZ PEREZ

Nació el 17 de junio de 1884 en Puerto de Vega-Navia, teniendo su domicilio actual en Avilés, donde vive hace ya muchos años.

Comenzó a navegar a los trece años de edad, siendo su primer barco, como marmitón, un velero de carga llamado "Telmo", pasando años después a otro barco igual, de nombre "Cazador".

*(Pasa a la pág. siguiente)*

# MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

(Viene de la pág. anterior)

Después de ocupar a bordo de estos barcos el cargo de marmitón, cocinero y marinero, y en otros posteriores, ya de vapor, el de fogonero y contra-maestre, obtuvo, a los veintinueve años de edad, el nombramiento de patrón de cabotaje, ejerciendo como tal el mando de los siguientes mercantes costeros: "Anita", "Tomasín", "Lilina", "Iturri-Rapa", "Tercio San Miguel", "Conchita Suárez" y el "Ampurdán", navegando por todo el litoral español.

En su larga vida marinera sólo registra un hecho grave y trágico. La pérdida del barco que mandaba y un hijo de diecinueve años, enrolado como marinero. Era el carguero "Tomasín", que sufrió un abordaje en la mar con el también costero "Anita".

Lo notorio de don Indalecio Alvarez es que, además de haber sido un gran marinero, un gran patrón de barco, haya navegado durante sesenta y siete años. Estuvo aferrado al timón de su último barco, el "Ampurdán", hasta los ochenta y un años de edad, en que creyó llegado el momento de jubilarse.

Dos hijos varones continúan la trayectoria paterna, como éste siguió a la suya.

El señor Alvarez Pérez, a sus noventa y tres años recién cumplidos, añora la mar y especialmente el ejercicio del mando en el que fue, por largos años, el decano de los patrones de cabotaje.

## P. CAMILO GONZALEZ RIAÑO

Misionero oblat de María Inmaculada, que desde la evacuación del Sahara permanece al frente de la misión española en Villa Cisneros.

Es el refugio inmediato de cuantos trabajadores del mar llegan a Villa Cisneros por enfermedad, accidente o naufragio, a los que atiende facilitándoles alojamiento, manutención y algún medicamento hasta tanto es evacuado a Las Palmas, bien por nuestra Delegación si se nos ha comunicado por radio o en el avión mauritano que efectúa un servicio semanal.

Su labor es digna del mayor encomio, habida cuenta las dificultades con que tropieza, por la falta de medios materiales y la total incomunicación en que se encuentra.

## DON ENRIQUE ALUJES ESCODA

Natural de Barcelona, de cincuenta y dos años de edad.

Perito y profesor mercantil. Habla francés e inglés. Piloto civil. Oficial de complemento del Ejército.

Durante quince años fue delegado provincial de la compañía de seguros Iberia en Córdoba, con especial dedicación al aspecto humano y social del seguro de accidentes de trabajo.

Simultáneamente desempeñó el cargo de jefe de importaciones y exportaciones y jefe de transportes de una sociedad anónima.

Fue plantador de algodón y otras plantas tropicales, con cultivo directo de más de 90 hectáreas en regadío.

Como "hobby" practica la radioafición, habiendo intervenido en bastantes

ocasiones en la busca de medicamentos para casos urgentes, y en la transmisión de consultas y consejos médicos para estaciones de radio aisladas por cualquier motivo, y en condiciones de emergencia.

En el año 1967 pudo lograr el salvamento de una expedición científica perdida en el Sahara, logrando rescatar con vida a los 14 componentes de la misma. Por dicho motivo el Instituto Internacional de Comunicaciones le concedió (por primera vez a un español) la medalla de oro Cristóbal Colón, que le fue impuesta en Génova el día 12 de octubre de 1969.

Ha colaborado a través de su estación de radio durante las emergencias de diversas catástrofes, como las inundaciones en Italia, los terremotos en Agadir, Perú, Managua, etcétera.

Ha colaborado con el ISM, haciendo llegar alimentos y la seguridad de no encontrarse abandonados a los tripulantes del carguero español "Tirán", con posterior repatriación de los mismos, que habían sido abandonados en el puerto de Monrovia (Liberia).

Ha colaborado con el ISM en el auxilio material a la tripulación, sin víveres ni agua, y con averías en máquina, del barco español "Federico Ferrer", logrando su llegada a puerto.

Ultimamente ha colaborado en la localización de la súbdita israelí Aliza Kahn, de la que no se tenían noticias desde hacía más de seis meses y que se creía había sido asesinada.

## DON ALBERTO JARABO PAYA

De setenta y nueve años de edad. Ha tenido una dedicación preferente hacia los temas marítimos-pesqueros, facilitando en todo momento la labor encomendada al ISM, así como la promoción del sector.

Propició las realizaciones del Instituto en la provincia y las actividades culturales del Organismo, y todo ello con un equilibrio y un bien hacer que le permitieron ganarse la amistad y confianza de todos los trabajadores del sector.

Es licenciado en Derecho e inspector de Trabajo.

## DON ANTONIO GRAÑA GARCIA

Nacido el 17 de diciembre de 1917, y domiciliado en Marín-Seijo.

Inicia su vida profesional a los diez años como pescador de bajura, en traíneras propulsadas por vela y remo.

El 31 de diciembre de 1949, siendo tripulante de pesca del barco "Guillermo Monís", fue apresado por el cable denominado "leva", sufriendo pérdida de su pierna izquierda a la altura de la rodilla, estando su vida en serio peligro al no ser posible cortar la hemorragia hasta dos horas después.

Llevado al hospital fue atendido con cargo al ISM, siendo intervenido quirúrgicamente dos veces y estando en tratamiento médico durante un período de seis meses, en que fue dado de alta con una secuela de una incapacidad parcial por accidente de trabajo.

Volvió a embarcarse en barcos de bajura y más tarde en barcos de altura.

En 1972 compra una embarcación de bajura denominada "Amelia Soage", de 4,02 TRB, dedicándose a la pesca de mariscos, palangre y trasmallo, hasta el mes de enero de 1973, fecha ésta en que volvió a sufrir un accidente de trabajo en su mano derecha, por lo que tuvo que dejar legalmente su actividad y vender su embarcación, por haber quedado incapacitado para la profesión habitual de marinero, de acuerdo con resolución de la Comisión Técnica Calificadora Provincial, inválido absoluto para toda clase de trabajos.

Es persona que goza de una buena consideración en el ambiente marinero.

Está en posesión del título de patrón de pesca de litoral de 2.ª clase.

En su categoría de bronce:

## DON ELIAS FERNANDEZ SORIANO

Nació el 12 de julio de 1908.

Desde los nueve años se dedica a la pesca de palangre y artes menores, con su padre y un hermano mayor.

Teniendo once años de edad naufragó la embarcación y consigue salvar a su padre, que había perdido el conocimiento, al que mantuvo agarrado al bote, que había dado la vuelta, durante doce horas que tardaron en rescatarlos.

Posteriormente consigue, con otro hermano suyo, construir una pequeña embarcación dedicada a arte de cerco de la que ha sido patrón, hasta que se jubiló por invalidez en el mes de marzo de 1972.

Ha sido en varias ocasiones miembro del cabildo de la Cofradía de Adra, y durante varios años patrón mayor de aquella Cofradía.

En la actualidad sigue prestando su consejo y asesoramiento en todas las cuestiones que se plantean en aquel puerto.

## DON MANUEL MORENO DIEGUEZ

Nacido el 31 de diciembre de 1912. Es pensionista por jubilación en invalidez permanente absoluta desde 1975. Residente en Tarifa, donde nació.

Pescador desde los catorce años. Patrón de pesca.

Intervino en numerosos salvamentos, destacando el de Punta Almina (Ceuta), en la noche del 12 de diciembre de 1949, durante el temporal en que naufragaron varias embarcaciones, logrando salvar a cinco tripulantes.

El 30 de noviembre de 1953, en Punta Ciris (Marruecos), intervino en el salvamento de cuatro pescadores.

En Los Cabezos, en Tarifa, el 22 de julio de 1956, intervino en el salvamento de cuatro pescadores.

En la isla de Alborán, en julio de 1943, cooperó con otras embarcaciones en la búsqueda y salvamento de un avión extranjero.

En 1942 logró salvar directamente a un vecino de Tarifa, en la plaza de La Caleta; y en otra ocasión, el 13 de julio de 1956, salvó a otro vecino de Tarifa en la playa de Los Lances.

## DON GREGORIO PEROJO QUINTANA

Natural de Astillero (Santander), nació el año 1895. Jubilado.

Inicia su vida marinera a los doce años.

A los trece años hacía la ruta de Inglaterra con carbón para Bilbao en el mercante "Portugalete".

En 1913 sufre el primer naufragio, en el que perdieron la vida 25 hombres y resultando con graves heridas el señor Perojo. Recogidos 23 supervivientes por un barco inglés, curó de sus heridas en Liverpool, mientras que en su pueblo de residencia, Lastres, lo daban por desaparecido.

Contando treinta años de edad sufrió el segundo naufragio, al hundirse su barco de pesca, "El petardo", cuando a causa de la niebla se perdió en unos bajos próximos a la costa, en Viavélez (Asturias), teniendo que escalar toda la dotación el acantilado para ponerse a salvo.

El tercero y último naufragio lo sufrió en 1945, al embarrancar y perderse en la costa cercana al puerto de Cudillero el pesquero "Vicente-Pilar".

Pasa a la navegación de gran cabotaje y efectúa largas travesías, tocando en los más importantes puertos europeos y del Norte, Centro y Sur de América.

Es persona muy apreciada en los medios tradicionales de la Villa de Avilés.

## DON ANTONIO FERNANDEZ UHIA

Edad: sesenta y siete años. Natural y vecino de Muros. Es un ejemplar trabajador del mar, que desde los diez años ha dedicado su vida a la pesca. Comenzó su dura vida profesional en los botes de remos de la época. Adquirió posteriormente las titulaciones de patrón de pesca y motorista, llegando a construir un pequeño barco con su propio esfuerzo. En la actualidad es pensionista de este Instituto. Es un ejemplo para todos los trabajadores del mar del importante y marinero pueblo de Muros. Se propone la concesión de la medalla en su categoría de bronce.

## DON LUIS MILLAN ROCA

Natural de Uldecona (Tarragona). Edad: sesenta y cuatro años. Jubilado.

Profesor mercantil. Maestro nacional de orientación marítima y pesquera, que ha formado numerosísimas promociones de pescadores.

Ha participado en las reuniones de la FAO, en Roma.

Ha participado en asambleas y consejos pesqueros celebrados tanto en España como en el extranjero.

Corresponsal de HOJA DEL MAR.

Autor de monografías profesionales tales como "Estudios sobre rendimiento y empleo de la pesca de arrastre" o "La pesca de San Carlos de la Rápita, en cifras".

Publicista de artículos y estudios literarios en diversos medios de comunicación, y muy especialmente en HOJA DEL MAR y revista "Rápita", de información local, de la que ha sido redactor y fundador.

Goza de gran prestigio entre los pescadores y vecinos de San Carlos de la Rápita.

Ha sido coordinador entre las aspiraciones de la Cofradía y del ISM, propiciando la construcción de la fábrica de hielo, la instalación de la delegación local del ISM y la construcción de la Casa del Mar. ■

# COLABORACION PESQUERA ESPAÑA-URSS

MADRID.—La colaboración técnica en materia de pesca entre España y la Unión Soviética va a incrementarse en el futuro, declaró el subsecretario de la Marina Mercante a su llegada a Barajas, procedente de Moscú, donde ha mantenido conversaciones con el ministro de Pesquerías y otras autoridades de aquel país.

El señor Barreda dijo que, junto con el ministro de Pesquerías ruso, señor Iscof, se había redactado un principio de acuerdo que puede ser positivo, por el que los pescadores españoles tendrán un cuota de licencias, que aunque no sea muy grande, resultará razonable.

Este acuerdo contempla, principalmente, las capturas de bacalao, número determinado de barcos, número de tonelaje permitido, así como duración del mismo.

Para ultimar detalles de este acuerdo, permanecen en Moscú el director general de Pesca, Félix Bragado, y otros altos funcionarios de la Marina Mercante.

"Soy optimista en general —dijo el señor Barreda—, pero no se puede decir que esto sea una solución: es una pequeña solución más, para tratar de completar el cuadro de problemas que poco a poco vamos consiguiendo resolver simultáneamente; seguimos negociando con muchísimas naciones y próximamente seguiremos tratando con el Mercado Común".

En cuanto a otras relaciones comerciales, el señor Barreda señaló, asimismo, su optimismo en materia de investigación y desarrollo de la pesca a grandes profundidades, la colaboración para desarrollar técnicas relacionadas con la venta del pescado, y la posibilidad de que aumente el número de barcos rusos que acuden a ser reparados en nuestros astilleros.

Preguntado sobre la situación actual del problema de la pesca en aguas comunitarias, explicó que, prácticamente, está ya en vías de buena solución, pero que "la oposición de Francia nos ha interrumpido este proceso. Esta oposición es, en cierto modo, poco clara, porque quizá tenga raíces políticas, o alguna otra razón que no alcanzamos a ver, pero que nos ha parecido extraña y esto es lo que tratamos de desentrañar, cuál es la causa real de este impedimento que Francia pone para que lleguemos a un acuerdo final con el Mercado Común".

Sobre el apresamiento de barcos españoles, señaló que venían ocurriendo desde hace muchos años, pero que ahora resultaban más espectaculares por el momento crítico que estamos viviendo.

Igualmente, mostró su optimismo en cuanto a que por el momento sigamos pescando, prácticamente, en las mismas aguas de siempre.

Planteado el tema de la posibilidad de creación en España de un Ministerio de Pesca, el señor Barreda aclaró que en muchos países lo había; pero que lo importante es el equipo de trabajo dedicado por entero, ya que "el hecho de constituir un Ministerio, una Subsecretaría o una Dirección General no iba a poner fin a todos los problemas".

Asimismo, preguntado el señor Barreda sobre el acuerdo pesquero con Marruecos, hizo hincapié en que éste se puede mejorar, que está pendiente de ratificación y que hay que aclarar algunos puntos, que espera tengan solución en las próximas semanas.

Finalmente, el subsecretario de la Marina Mercante se refirió a los acuerdos para la formación de empresas mixtas en materia de pesca y dijo que, aunque iban a muy buen ritmo, eran negociaciones lentas y que esperaba darles un buen impulso en un futuro próximo. ■

# AYUDA PARA LOS PESCADORES QUE FAENAN EN AGUAS COMUNITARIAS

MADRID.—Se encuentra aprobado un plan de ayuda económica para aquellos pescadores que faenan en aguas comunitarias y que se ven afectados por la ampliación jurisdiccional a 200 millas de las aguas territoriales de esos países, de forma que puedan prescindir de esos caladeros, según ha podido saber Cifra en fuentes dignas de crédito.

La salida de los caladeros situados en zona comunitaria, hasta que se establezca un acuerdo de pesca definitivo, obligará a los pescadores a trasladarse a otras aguas, lo que causará un quebranto económico

cuya cobertura siempre correrá a cargo del Estado.

Según fuentes cercanas a los armadores de buques de pesca, los barcos detenidos por autoridades francesas deberán depositar una fianza de 40.000 francos franceses cada uno, es decir, 200.000 francos por los cinco barcos detenidos.

Por otro lado, se está preparando una misión española para visitar Mauritania y ultimar el acuerdo pesquero que se encuentra en negociación. Esta misión puede verse acelerada ante la detención de cinco barcos españoles por Mauritania. ■

# DELEGACIONES DE PESCADORES ESPAÑOLES EN BRUSELAS

BILBAO.—Una delegación de representantes de los intereses pesqueros de Ondárroa y Pasajes se ha trasladado a Bruselas, donde ha expuesto ante diversas instituciones de la Comunidad Económica Europea la necesidad de una urgente solución al tema pesquero.

La misión, al frente de la cual figuraba el señor Zulueta, ha sido patrocinada por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, en colaboración con la de Guipúzcoa.

En defensa de los intereses económicos y sociales, no sólo de los dos citados puertos, sino también de otros del país, la delegación española señaló que desde hace más de 600 años se viene pescando en unas aguas que eran tradicionalmente libres y a las que han puesto frontera las decisiones comunitarias.

En lo que se refiere a Ondárroa y Pasajes, con una flota de altura de 238 buques y con una inversión realizada de 1,5 millones de pesetas por puesto de trabajo, las medidas comunitarias afectan negativamente a 4.000 trabajadores del mar, 700 de tierra, 4.900 de las industrias afines, situación intolerable por afectar al 88 por 100 de la población activa que vive de los recursos del mar.

De las 57 licencias concedidas por la CEE a los puertos de Ondárroa y Pasajes sólo permitirá la utilización de capacidad de

pesca equivalente al 23,95 por 100 de los buques de dichos puertos. Entre estas y otras manifestaciones los componentes de esta delegación han señalado a las instituciones comunitarias que:

— La CEE no puede ser ajena a la grave crisis económica y social que sus medidas pueden originar en una zona que en breve plazo formará parte del propio territorio de la CEE.

— Que no puede condenarse a dos puertos a desorganizar su estructura económica sin ningún plazo de transición, ni puede provocarse el desarraigo de unos hombres.

Señalaron también que parece absurdo que, precisamente cuando se va a solicitar la adhesión a la Comunidad como miembro de pleno derecho, se siga tratando al país en cuanto a terceros y que se puede destruir un flota que mañana será comunitaria.

La acogida de las instituciones de la Comunidad que han dispensado a los argumentos de la delegación puede considerarse como positiva, aunque han señalado sus propios problemas internos que dificultan la rápida y más idónea solución al problema.

Un memorándum con todo lo expuesto ha sido entregado en el comité económico y social y en la Comisión Europea que será urgentemente remitido a las máximas autoridades de la Comisión del Consejo. ■

# ARMADORES DEL NORTE PIDEN LA INTEGRACION DE ESPAÑA EN LA C.E.E.

MADRID.—La integración de España en el Mercado Común será la petición que la Federación de Armadores elevará al Gobierno como solución al problema planteado por la ampliación de las 200 millas de las aguas comunitarias, ha declarado el gerente de la Federación de Armadores de Buques de Pesca, Germán Alvarez Castellanos.

Como es sabido, desde primero de año la flota pesquera de altura se encuentra con una serie de dificultades para faenar dentro de estas 200 millas, por el continuo apresamiento de nuestros pesqueros por las lanchas de vigilancia.

Según Germán Alvarez, las 124 licencias concedidas hasta ahora a más de 500 arrastreros españoles, que normalmente faenan en estas aguas, vienen a cubrir una cuarta parte de las necesidades de los armadores, y teniendo en cuenta, además,

que la pesca está reducida a dos especies: merluza y chicharro, hacen poco menos que imposible el trabajo de la flota.

Las mismas fuentes han afirmado que las características de tonelaje y potencia exigidas por los países de la Comunidad Económica Europea no corresponde en absoluto con la de los buques españoles.

La negociación pesquera con la CEE, ha declarado el señor Alvarez Castellanos, atraviesa un período de estancamiento que en nada nos beneficia, y ello es debido a cierta debilidad que en estos momentos España presenta ante el Mercado Común.

Por ello, concluye, los armadores gallegos y cántabros consideran que puesto que España ha demostrado inequívocamente su vocación europeísta, el Gobierno debería solicitar inmediatamente la integración de España en el Mercado Común, pues de esta forma se podría solucionar el problema pesquero. ■

# PETICIONES A LA ADMINISTRACION

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—Presentar a la Administración peticiones concretas que sirvan para aminorar el grave problema creado al sector pesquero ante las restricciones de la CEE, fue el acuerdo adoptado en la reunión celebrada en Santiago por la Asociación de Armadores de buques de La Coruña con representantes de armadores de Vigo y Marín (Pontevedra).

También se trató de la posibilidad de constituir una Federación regional de pesca extractiva para acometer la defensa de los intereses gallegos en este sector. ■

# ARMADORES PIDEN FLEXIBILIDAD A FRANCIA EN EL TEMA PESQUERO

MADRID.—El Ministerio de Asuntos Exteriores y los armadores españoles han pedido a Francia flexibilidad en el tema pesquero hasta que se llegue al acuerdo-marco de la Comunidad Económica Europea, que se espera sea firmado a primeros del mes de julio, ha manifestado el gerente de la Federación de Armadores de Buques de Pesca, Germán Alvarez Castellanos.

El señor Alvarez Castellanos dijo que, normalmente, el problema tiene que desembocar en la firma del acuerdo-marco, pero, de momento, las negociaciones no se deberían poner más tensas hasta que, tras las elecciones, España solicite su ingreso en el Mercado Común.

Como prueba de buena voluntad —añadió— se enviarán al almirantazgo británico las 74 licencias que completarán el cupo de las 124 concedidas. Hasta ahora se habían enviado por parte española 50 licencias, pero ninguna para las pesquerías en aguas francesas.

Según el señor Alvarez Castellanos, este número de licencias resulta insuficiente, ya que no se consigue ninguna rentabilidad, a causa de las limitaciones en el caballaje, tonelaje y capturas. Una cifra aceptable —precisó— podría ser la de 300 a 350. ■

# LOS INGLESES MULTAN A DOS PESQUEROS ESPAÑOLES

MADRID.—Los barcos "Paxemar" y "Pesca-mar", apresados por guardacostas ingleses y amarrados, ahora, en Stornoway, deberán pagar cada uno 35.000 libras esterlinas —unos 4.200.000 pesetas—, según han informado fuentes de la Asociación de Armadores Pesqueros.

Cada barco deberá pagar 15.000 libras por pescar especies prohibidas; 10.000 por pescar sin licencia, y otras 10.000 por secuestro de pertrechos y pescados, según el resultado del juicio celebrado tras el apresamiento.

En el curso del juicio, se dijo por parte de los pesqueros españoles que fueron detenidos cuando estaban a 206 millas de la costa británica, en tanto que la parte inglesa afirmó que estaban a 185 millas. ■

# ACUERDO PESQUERO ESPAÑA-SENEGAL

MADRID.—Se crea una comisión mixta hispano-senegalesa encargada de estudiar los problemas que surjan en la cooperación en materia de pesca entre ambos países.

El Gobierno de la República del Senegal concede el derecho de pesca sobre aguas jurisdiccionales senegalesas a los barcos españoles y ambos Gobiernos se comprometen a promover la cooperación en el sector de la pesca, según una disposición de la Jefatura del Estado publicada en el "Boletín Oficial del Estado" del día 28 de junio.

Este Convenio exige que la tripulación de los barcos españoles esté formada hasta de un 30 por 100 de marineros senegaleses. Los barcos españoles autorizados a pescar en aguas senegalesas serán provistos de una licencia de armamento de pesca. Por lo que respecta a los barcos arrastreros congeladores, la licencia de pesca será concedida a aquellos que no sobrepasen las 700 toneladas de registro bruto. ■

# AUMENTAN LAS TARIFAS DE FLETES ENTRE LA PENINSULA Y CANARIAS

MADRID.—Se aumentan las tarifas de fletes en el servicio de línea regular entre la Península y Canarias, por una orden del Ministerio de Comercio, que insertó el "Boletín Oficial del Estado" el pasado 23 de junio.

Para modificar las tarifas se ha tenido en cuenta la escalada de precios en las materias primas, salarios y demás componentes de la empresa naviera. ■

## NORMAS PARA LA CONSTRUCCION DE ASTILLEROS FLOTANTES

**NUEVA YORK.**—Ha sido publicado recientemente por la Oficina Norteamericana de Navegación (ABS) un libro titulado "Reglas para la construcción y clasificación de astilleros flotantes de acero". Las reglas se aplican a astilleros flotantes de más de 61 metros de longitud, pero pueden ser aplicadas a estructuras más pequeñas.

El libro, de 56 páginas, hace el número 24 de los editados por la sociedad internacional clasificadora de barcos. ■

## ENTREGAS DE BUQUES EN EL ULTIMO DECENIO

**MADRID.**—El promedio anual de entregas de buques españoles en el último decenio asciende a 639.270 toneladas compensadas, de las que 277.321 son el promedio de tonelaje destinado a exportación y 361.949 al mercado interior.

Mientras el promedio anual de entregas a la flota nacional en este decenio 1967-1976 supone un 57 por 100 del promedio anual del total de entregas, la cuota de exportación, por su parte, ha crecido hasta alcanzar un 50 por 100 al comienzo de la década, manteniéndose en torno a ese nivel durante los últimos años, con una penetración media en el total del mercado mundial exterior (que a su vez representa la mitad del tonelaje contratado) del orden del 4-5 por 100.

En el pasado año 1976, el total entregado fue de 742.009 toneladas compensadas, de las que 466.466 lo fueron para el mercado interior y 275.543 para la exportación. ■

## MADRID

# TRES MIL TRESCIENTOS MILLONES DE SUBVENCION A TRASMEDITERRANEA

**MADRID.**—La subvención del Estado a Trasmediterránea alcanzó 3.314 millones de pesetas en 1976, según afirmó el vicepresidente de la compañía, Víctor Mendoza, en una reunión informativa.

El señor Mendoza explicó que este volumen de subvención hace aconsejable la participación estatal en la entidad, a fin de transformarse en gestor de la misma, dada la repercusión de las finanzas de Trasmediterránea en el presupuesto del país.

Respecto a la posible forma de entrada del Estado en la sociedad, el señor Mendoza explicó que el tema está ahora en vía muerta, dadas las peculiaridades del momento actual. De todas formas, se mostró contrario a una nueva prórroga paralizadora de planes e inversiones y favorable a solucionar de una vez el tema.

Mostró su discrepancia con la congelación de tarifas que padece la compañía desde 1974 —pese al visto bueno de la Junta Superior de Precios para elevarlas— y que hace que en estos momentos se pueda pasar el Estrecho por 150 pesetas o ir de Barcelona a Baleares por menos de 200, lo que no es ciertamente rentable para la entidad.

El señor Mendoza anunció que han sido fletados dos buques de Aznar para reforzar

la compañía de cara a la época veraniega entre las Baleares y la Península.

En la reunión, a la que asistieron otros altos directivos de Trasmediterránea, se destacaron también los siguientes puntos:

— El Estado aún adeuda a Trasmediterránea el transporte de la evacuación del Sahara, que es de unos 45 millones de pesetas. Por aquella operación sólo han recibido hasta el momento medallas y felicitaciones.

— El ejercicio presente arrojará unas cifras de beneficios ligeramente inferiores al pasado, debido, en gran parte, a cargas financieras por la tardanza de la Administración en efectuar los pagos.

— No se registra un "boom" de tráfico turístico en este año, aunque sí un ligero alza del volumen de viajeros, y un crecimiento de más del 12 por 100 en el transporte de carga.

— Las posibilidades de llevar el juego a los barcos son, de momento, escasas, debido en buena medida a la poca duración de los viajes. ■

## ESPAÑA CONSTRUYE ASTILLEROS A IRAN

**MADRID.**—Una empresa española construirá la primera fase de los astilleros Bandar Abbas, de Irán, dentro de los acuerdos firmados por la misma, Dragados y Construcciones, con la Persian Gulf Ship Building Corporation.

Las obras a cargo de Dragados y Construcciones suponen un coste inicial de 130 millones de dólares, incluyendo otros 50 millones en exportación de bienes de equipo y servicios españoles.

El proyecto —según Petrogás— consta de tres fases conjuntas, cuyo presupuesto total alcanza los 500 millones de dólares, unos 35.000 millones de pesetas. ■

## REORGANIZACION DE LOS DISTRITOS MARITIMOS

**MADRID.**—El "Boletín Oficial del Estado" publicó el pasado 30 de junio un Real Decreto del Ministerio de Marina por el que se rectifican, crean y suprimen algunos de los actuales distritos y provincias marítimas.

El citado Real Decreto dispone que la Zona Marítima de Canarias comprende las provincias de Las Palmas y de Santa Cruz de Tenerife; modifica las limitaciones marítimas de San Sebastián, El Ferrol del Caudillo, Villagarcía de Arosa, Vigo, Málaga, Almería, Castellón, Ibiza, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, y suprime la de Villa Cisneros. ■

## LEGALIZADA LA FEDERACION MARITIMA NACIONAL

El "Boletín Oficial del Estado" del pasado 1 de junio publicó que, en cumplimiento del Real Decreto de 22 de abril, se hacía público que habían sido depositados los estatutos de la Federación Marítima Nacional (FMN), cuyos ámbitos territorial y profesional son: nacional y trabajadores de la Marina Mercante.

Esta Federación está integrada por las siguientes asociaciones, que también han depositado sus estatutos en la Oficina Central del Depósito de Estatutos de Organizaciones Profesionales: Asociación Nacional de Capitanes, Pilotos y Radiotelegrafistas, Asociación Nacional de Maquinistas Navales, Asociación Nacional de Tráfico Interior de Puertos, Asociación Nacional de Maestranza y Subalternos y Asociación Nacional de Titulados Náutico-Pesquera. ■

## FINANZAUTO PRESENTO SUS NUEVOS SERVICIOS "CAT PLUS"

**MADRID.**—En su sede social de la capital española, los directivos de Finanzauto, S. A., convocaron una rueda de prensa para presentar un número monográfico de su revista "Producción", dedicada a la promoción de los servicios "Cat Plus" para beneficio del cliente.

La revista, editada con profusión de color, fue repartida a los asistentes de la rueda de prensa que se celebró con tal motivo y en la que "Hoja del Mar" estuvo representada por uno de sus redactores. ■

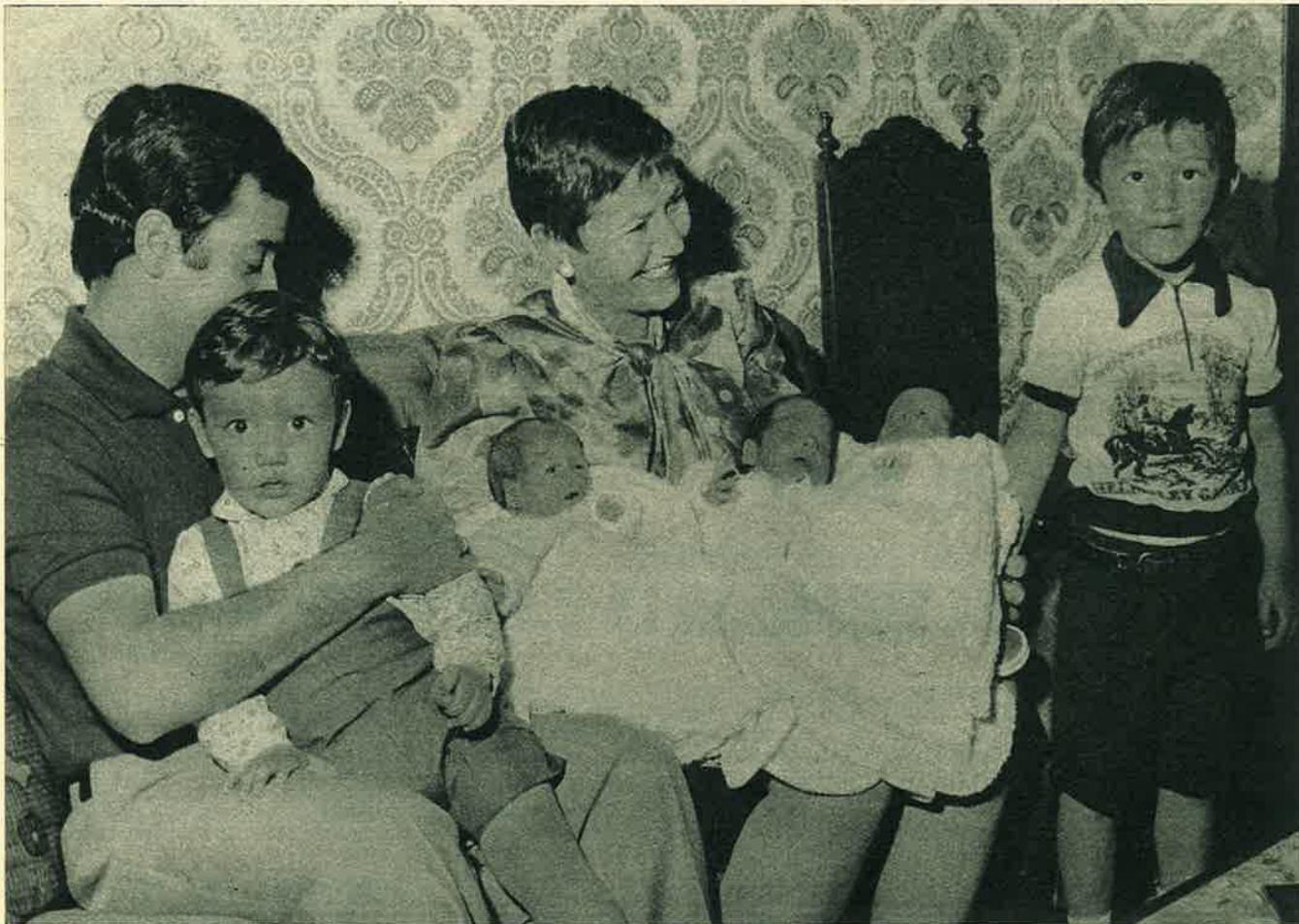
## CONCURSO LITERARIO PARA JOVENES

**MADRID.**—La Liga Naval Española ha convocado un concurso literario para premiar los mejores trabajos dedicados al mar. Podrán participar en él todos los jóvenes españoles entre los doce y los dieciocho años.

Los trabajos, con una extensión máxima de cuatro folios escritos a mano, deberán referirse al espíritu marítimo, aficiones náuticas, pesca..., en suma a todo lo comprendido en lo marítimo.

Los tres primeros premios consisten en un viaje de ida y vuelta a Canarias para dos personas, los primeros, y a Baleares, el tercero. Deberán ser realizados en los primeros días de septiembre del presente año.

Los trabajos han de remitirse a la Liga Naval Española, calle Mayor, 16, Madrid-13, antes del 15 de agosto, haciendo constar al final de los mismos nombre, apellidos, dirección, edad, centro donde estudia y nombre de los padres. ■

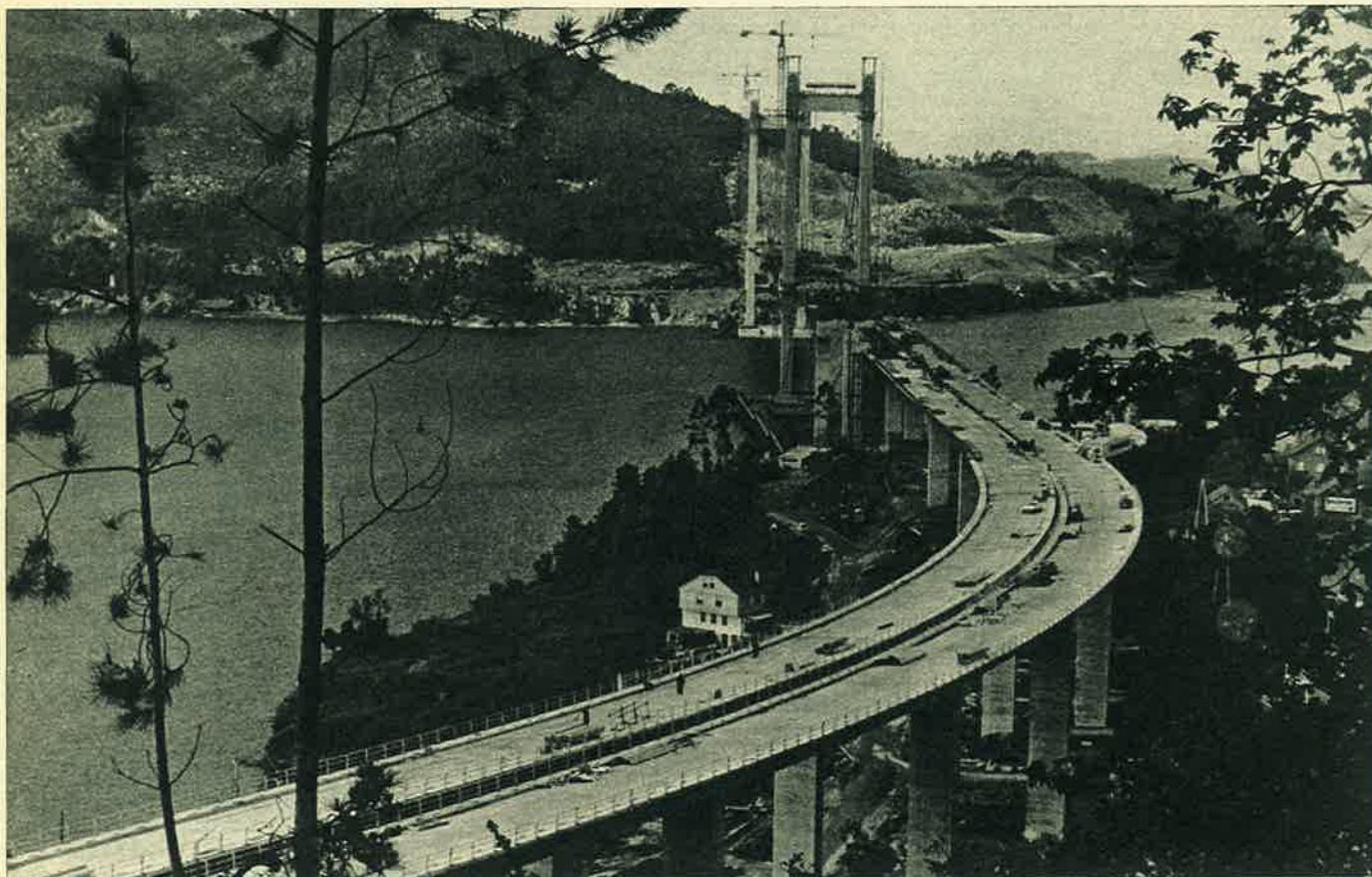


## PARTO TRIPLE EN LA CLINICA NUEVO PARQUE

Feliz y sonriente, doña Francisca García García sostiene en sus brazos a los trillizos que dio a luz, el pasado día 25 de abril, en la clínica madrileña Nuevo Parque. Los recién nacidos —una niña y dos niños— han recibido los nombres de Olga, Iván y Rafael. El padre (que aparece en la fotografía con los otros dos hijos del matrimonio) es don Rafael Cortés Ca-

bras y trabaja de empleado en una compañía marítima.

El delegado provincial en Madrid del Instituto Social de la Marina y el inspector de los Servicios Sanitarios de la misma delegación visitaron en su domicilio de Madrid a los recién nacidos y felicitaron a los padres en nombre del Instituto Social de la Marina. ■



## FUENTE DE RANDE

VIGO.—A finales de este verano quedará inaugurado y abierto al tráfico este soberbio puente de Rande, que, como parte de la autopista del Atlántico, une Vigo con la península del Morrazo. El puente, con vano central y laterales de hierro, tiene una longitud de 1.500 metros, 23 metros de anchura (cuatro carriles para cada dirección) y un coste total de 2.100 millones de pesetas. La pila central, con sus 128 metros de altura, bate el record de España en este tipo de construcciones. (El anterior estaba en 98,5.) Cifra.

### VIGO

## ESPAÑA Y PORTUGAL, DECIDIDAS A UNA EXPLOTACION PESQUERA DE LA ANTARTIDA

VIGO.—La creación de un organismo mixto entre España y Portugal, que permita hacer frente a la explotación conjunta de la zona pesquera de la Antártida, es uno de los temas que se estudiará en una reunión de armadores españoles y portugueses que se celebrará próximamente en Oporto, según se informa en círculos pesqueros gallegos.

En la reunión se estudiará inicialmente la posibilidad de enviar barcos a la Antártida para que lleven a cabo investigaciones sobre los recursos pesqueros de la zona.

Biólogos portugueses ya realizaron estudios previos a este proyecto con resultados positivos, y el proyecto parece estar determinado, en gran parte, por la unidad alcanzada entre los representantes de los sectores pesqueros de España y Portugal en la última reunión de la INAF. ■

## ARMADORES PIDEN UN MINISTERIO DE PESCA

VIGO.—Los armadores vigueses están dispuestos a llevar a cabo una campaña ante los poderes públicos para que sea creado un Ministerio de Pesca, según se acordó en una reunión celebrada en esta ciudad.

Los armadores se manifestaron partidarios, en el caso de que no fuese creado el Ministerio de Pesca, de la constitución de una Subsecretaría de Pesca dentro de la futura estructura del Ministerio de Comercio.

Trataron, asimismo, del tema sindical y propugnaron la constitución de una Confederación Regional de Pesca. También pusieron de relieve la necesidad de que, a través del IRESCO, se prestase una ayuda a la comercialización de la pesca. ■

## LA EMBARCACION MAS ANTIGUA DEL MUNDO, EN EL PUERTO

VIGO.—El "Poseidón", un yate que está considerado como la embarcación más antigua del mundo, y que en la actualidad se encuentra navegando, llegó al puerto de Vigo.

El "Poseidón" fue construido en 1868 en Suecia y tiene una eslora de 40 metros y registra una velocidad de ocho nudos por hora. El barco es propiedad del norteamericano capitán Ewans, jubilado, quien ha iniciado en Suecia el pasado 17 de abril una vuelta alrededor del mundo que proyecta concluir en Norteamérica en febrero del próximo año. La tripulación del "Poseidón" la integran diez hombres y el barco permanecerá en Vigo durante tres días para continuar viaje al continente africano.

M. Ewans ofrece su yate a cuantos universitarios o científicos deseen realizar campañas de investigación en cualquier parte del mundo, cobrando por viajero 400 dólares al mes.

## CONSTITUIDA LA ASOCIACION REGIONAL DE ARMADORES DE BACALADEROS

VIGO.—La Asociación Regional de Armadores de Bacaladeros, que tendrá su sede en Vigo, quedó constituida tras una reunión de empresarios del sector, celebrada en la ciudad viguesa.

La Asociación agrupa a doce empresas, que disponen de 17 parejas y 10 "bous", que representan el 65 por 100 de la flota nacional de esta especialidad.

La creación de esta Asociación tiene como objetivo fundamental fortalecer los organismos empresariales gallegos de la flota bacaladera, que se encuentra amenazada de una grave crisis ante el anuncio hecho por Canadá de limitar considerablemente en sus caladeros las capturas de bacalao. ■

### MADRID

## MULTAS POR "EL FRAUDE DEL BONITO"

MADRID.—Cuatro fábricas de conservas de pescado, ubicadas en las zonas industriales de Vigo y Redondela, han sido sancionadas con multas de 100.000, 150.000 (dos) y 500.000 pesetas, respectivamente, por sus implicaciones en el llamado "fraude del bonito".

Las citadas fábricas enlataron para consumo humano albacora o atún blanco importado para su transformación en harina de pescado por empresa de ámbito nacional radicada en Madrid.

El expediente se remonta al verano de 1975, en que se descubrió este fraude. El Tribunal provincial de contrabando de Pontevedra instruyó un expediente a la empresa importadora e impuso a ésta una multa de millón y medio de pesetas por distinto uso final de una mercancía importada.

Desde el punto de vista sanitario y comercial, recogidas y analizadas las muestras en el Centro de Análisis del Ministerio de Comercio, se descartó el riesgo de ningún problema de tipo sanitario ni, incluso, de calidad, ya que los resultados indicaron que el pescado enlatado estaba en perfectas condiciones.

Sin embargo, y aunque no había ocasionado daño para la salud pública, la Dirección General de Consumidores sancionó la irregularidad comercial cometida por las fábricas conserveras que utilizaron un producto comprado a bajo precio (en torno a las 50 pesetas kilo) y que se consideró no apto para el consumo humano con este destino.

Según afirmaron fuentes bien informadas, la irregularidad que presentaba el bonito no era de deficiencias de conservación, sino de deterioro en su parte externa por operaciones de almacenamiento y transporte.

Las sanciones impuestas por la Dirección General de los Consumidores datan del pasado mes de abril, y para determinarlas en su cuantía, se ha seguido, al parecer, el criterio de tener en cuenta el beneficio obtenido en cada caso, por la práctica de la infracción cometida, recargando la cantidad resultante con un 50 por 100 más. ■

### EL GROVE

## IRREGULARIDADES EN EL MERCADO MEJILLONERO

EL GROVE (Pontevedra).—Los mejilloneros de El Grove y otras zonas de las Rías Bajas están dispuestos a llevar a cabo una manifestación, en caso de que las empresas depuradoras sigan sin respetar los precios generales de compra al productor.

Al parecer, según la Agrupación de Mejilloneros, algunas empresas depuradoras están adquiriendo el mejillón a bajo precio, sin tener en cuenta los acuerdos tomados en una reunión celebrada en Madrid.

Los precios acordados para el mejillón, a partir del productor, se establecieron en 10 pesetas kilo para el mejillón normal y 12 para el extra, en lo que respecta a la venta del cosechador, a las purificadoras, las cuales, a su vez, cargarán el

(Pasa a la pág. siguiente.)

(Viene de la pág. anterior)

precio en 6,75 pesetas por kilo. Teniendo en cuenta la merma tras la depuración, los precios de venta de la depuradora quedaron fijados en 18 y 20 pesetas, respectivamente, para la clase normal y extra.

Concretamente, la firma Alvarez Arenas ha comunicado ya a los mejilloneros afectados que si no se resuelve el problema, se verá obligada a adquirir el mejillón al precio que lo vienen pagando en otras empresas.

Las rías gallegas producen actualmente 210.000 toneladas de mejillones, de las cuales el 78 por 100 salen de las Rías Bajas. Tras los efectos de la denominada "purga de mar" del pasado año, las ventas descendieron de forma alarmante —lo que coincidió con la importación de un millón de kilos de chirla— y el mercado sufrió un grave revés.

Para tratar de paliar la situación de entonces, y defender sus intereses, entre otras medidas, se constituyeron cinco asociaciones de mejilloneros, que agruparon el 85 por 100 del sector, en el que hay 1.800 productores que tiene instaladas un total de 3.147 bateas. ■

## LA CORUÑA

# EL IRESCO DISPONE DE MAS DE QUINIENTOS MILLONES DE PESETAS PARA LA COMERCIALIZACION DE LA PESCA

LA CORUÑA.—El Instituto de Reforma de las Estructuras Comerciales (IRESCO) dispone de 525 millones de pesetas para mejoras de lonjas, para lograr los canales paralelos de comercialización y para la pequeña y mediana empresa, ha manifestado el subdirector general del IRESCO, Juan Manuel Ortega y Díaz-Ambrona.

La afirmación de que Galicia debe tener prioridad en la obtención de ayudas del IRESCO para estos fines la efectuó el subdirector general de este organismo en una reunión de técnicos del Instituto con patronos, armadores de pesca de bajura y exportadores de pescado celebrada en esta capital.

En la reunión se analizó la problemática que se presenta en el sector de la comercialización del pescado. El señor Ortega y Díaz-Ambrona puntualizó que "el conflicto estriba en el fuerte incremento de los precios, por lo que se impone una acción de ayuda al sector" y también destacó que "el aumento de costes viene dado por las deficientes instalaciones portuarias". ■

## PESQUEROS ANTICIPAN SU REGRESO A PUERTO

LA CORUÑA.—Más de setenta arrastreros de base en La Coruña regresaron anticipadamente a puerto por decisión de sus patronos y a pesar de la decisión contraria de los armadores.

Los patronos de las embarcaciones coruñesas celebraron una reunión con las autoridades de Marina en la comandancia de La Coruña en la que señalaron que habían decidido el regreso a puerto ante la posibilidad de que la flota de Pasajes (Guipúzcoa) no sólo faene en el litoral gallego, sino que pueda arrasar los aparejos de los pesqueros gallegos.

Días atrás, pesqueros de Pasajes que estaban faenando entre las seis y doce millas de las aguas francesas fueron obligados a alejarse de aquellos caladeros. Cuando todos los pesqueros de la flota coruñesa de arrastre se hallaban en plena faena comenzó a funcionar la telefonía, pidiendo en un principio solidaridad con la flota de Pasajes y que para ello regresaran a sus puertos-base, pero posteriormente también se les advirtió que si no realizaban el retorno se atuvieran a las consecuencias.

Los patronos coruñeses, en la reunión celebrada en la Comandancia de Marina manifestaron que habían decidido el retorno a puerto porque la flota de Pasajes tiene más de 200 buques con más de mil caballos de fuerza y su presencia en los caladeros gallegos podría crear graves problemas a la flota coruñesa. ■

## EXPOSICION DE PIROGRABADOS EN LA CASA DEL MAR

LA CORUÑA.—Cinco alumnos de la Universidad Laboral Cruceiro Baleares, expusieron recientemente en la Casa del Mar sus obras, compuestas por pirograbados de madera y cuero, con temas esencialmente gallegos.

Los jóvenes artistas han sido galardonados con diversos premios de carácter provincial y nacional, dentro de los certámenes que organizan las Universidades Laborales. ■

## MARIN

# LOS ARMADORES QUIEREN UN BANCO NACIONAL DE PESCA

MARIN (Pontevedra).—Los armadores del puerto de Marín han decidido solicitar la conversión del Crédito Social Pesquero en un Banco Nacional de Pesca, para lo que han enviado sendos telegramas a los ministros de Comercio y Hacienda, según fuentes de los armadores.

El acuerdo fue tomado en una asamblea general en la que también se puso de manifiesto que debido a la importancia socioeconómica del sector pesquero —al igual que a la agricultura y a la industria— se hace absolutamente necesaria esta medida, como instrumento adecuado para el desarrollo de su política crediticia.

Este Banco sería creado bajo la forma jurídica de sociedad anónima, sometida a todas las normas de la vigente Ley del Crédito Oficial. "Queremos tener los mismos derechos que los agricultores, que tienen el Banco de Crédito Agrícola —dicen— y actualmente existe mucha dispersión de competencia entre las diversas entidades de la Banca oficial en materia pesquera: Crédito Social Pesquero, Banco de Crédito a la Construcción, e incluso el propio Banco de Crédito Industrial". ■

## DESAPARECE MARINERO EN AGUAS DEL GRAN SOL

MARIN.—El marinero Manuel Pose Alvarez, de cincuenta y dos años, desapareció del pesquero "José Antonio y Manuel", propiedad del armador Manuel Nores González, cuando se hallaba faenando en las costas del Gran Sol.

Según la opinión de los propios tripulantes del barco, cuando lo fueron a despertar para hacer la guardia de engrasador, notaron la ausencia del compañero. ■

## EL FERROL BARCOS DE PESCA PARA PORTUGAL

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Los cuatro últimos barcos de pesca, de un pedido de diez, que la empresa de pesca de Viana Do Castelo (Portugal) hizo a unos astilleros ferrolanos, han sido entregados a la casa armadora.

Los Astilleros y Varaderos Gumersindo Paz han construido estas embarcaciones enteramente de aluminio resistentes al agua de mar y los ha equipado con un motor de 26,25 b. h. p. y maquinilla de pesca accionada hidráulicamente, para virar arte de pesca de cerco.

Estas embarcaciones llevan un equipo de telefonía de UHF y una sonda de eco para la localización de los bancos de pesca.

El desplazamiento de cada una de las embarcaciones es de 5.500 kilos y puede cargar 3.000 kilos de pescado.

La particularidad fundamental de estas embarcaciones es su insubmersibilidad, que se consigue mediante varios espacios estancos rellenos de material de gran flotabilidad, repartidos a lo largo de las esloras.

Las dimensiones principales de estos barcos son las siguientes: eslora, 8 metros; manga, 2,55 metros; puntal 10,9 metros y calado, 0,6 metros. ■

## CONDENA DE CAPITAN DE MERCANTE RUSO

EL FERROL DEL CAUDILLO.—Alexander Semenovich Melnichenko, capitán del mercante ruso "Morshansk", ha sido condenado a seis meses de arresto mayor, en consejo de guerra celebrado hoy en la Sala de Justicia de la Zona

Marítima del Cantábrico, por delito de abordaje contra el pesquero "Chaparrudo", con base en La Coruña.

Los hechos acaecieron el día 21 de octubre de 1975 en la zona llamada "El Frontón", a 15 millas del cabo Prior, cuando el aludido pesquero faenaba con su pareja "Morales Alvarez", hundiéndose el primero de los pesqueros al ser abordado por la popa, salvándose toda la tripulación, que fue recogida por el barco soviético.

En el fallo del consejo de Guerra, además de la condena citada, el aludido capitán habrá de abonar 7.550.000 pesetas al armador del buque siniestrado, Ramón Seoane Vizcaíno, así como 2.000.000 de pesetas más por daños y perjuicios y 7.000 pesetas a cada uno de los tripulantes del "Chaparrudo".

La fianza constituida por la casa armadora del buque ruso era de 20.000.000 de pesetas. Por otra parte, el seguro español del "Chaparrudo" había abonado a sus propietarios, en febrero de 1976, la cantidad de 2.000.000 de pesetas. ■

## GIJON

# BAJA COTIZACION EN LONJA DEL BESUGO Y LA MERLUZA

GIJON.—Los pescadores de bajura temen verse seriamente afectados por la baja cotización en lonja de sus capturas, sobre todo besugo y merluza. Cudillero, Lastres y Luarca son los principales puertos dedicados a la pesca con aparejos de anzuelos.

Para tratar de solucionar el problema, representantes de casi todas las Cofradías se reunieron en el Sindicato de la Pesca de Oviedo y con el comisario de Abastecimientos y Transportes, así como con el gobernador, quien hizo una gestión ante el Ministerio de Comercio, quien dispuso la adquisición por parte de la Comisaría de las partidas de besugo que en primera venta llegue a su cotización a la baja a 85 pesetas.

En la actualidad, la intervención de la Comisaría no ha sido necesaria y las embarcaciones faenan normalmente. ■

## ARRASTRERO HUNDE UNA LANCHA

GIJON (Corresponsal).—Han resultado ahogados dos pescadores de Gijón cuando la embarcación que tripulaban con otros dos hombres, que resultaron ilesos, fue echada a pique por otro pesquero en las proximidades de la bocana del puerto exterior, en la madrugada del pasado día 11 de junio.

Se encontraban en plena faena, metiendo pescado a bordo de su lancha "Nuevo Lete", de unas cuatro TRB, cuando fueron embestidos por el pesquero de arrastre "Lolo el Nin", que se hacía a la mar. La embestida se produjo por la aleta de estribor, banda contraria a la que se encontraban con el arte de cerco metiendo pescado a bordo, ocasionándole una gran brecha y tumbándola sobre el otro costado, para ir a pique rápidamente y con ella don Bernardo Menéndez Noval, de setenta y un años, casado, más conocido y popular por "Nani", y don Angel Lete Fernández, de cuarenta y un años, también casado. Ambos excelentes patronos de pesca de bajura. Los otros dos tripulantes, supervivientes, por la fuerza del golpe fueron lanzados a la mar y recogidos inmediatamente por el buque abordador y la lancha auxiliar de pesca del "Nuevo Lete". Los cadáveres de don Bernardo Menéndez y don Angel Lete fueron extraídos pocas horas después del siniestro con la embarcación y artes de pesca.

Los dos fallecidos, vecinos del típico barrio pescador de Cimadevilla, eran muy apreciados y queridos, por lo que su fallecimiento en tan trágicas circunstancias ha causado gran consternación. ■ RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN

## AVILES

# SARDINA DE ORO A SEVERO OCHOA

AVILES.—El Premio Nobel, Severo Ochoa, el financiero Ignacio Herrero y el investigador folklorista Modesto González Cobas han sido galardonados con la Sardina de Oro concedida por la agrupación folklórica Sabugo Tente Pirme.

Los galardonados se han hecho merecedores de él por su condición de paladines en defensa de la asturianía. ■



## EL PALANGRE EN GALICIA

Nuestro colaborador Santiago Lens Lourido, biólogo del Laboratorio Oceanográfico de Vigo, es autor del reportaje que publicamos a partir de esta página, sobre el palangre en Galicia. Es opinión del biólogo que esta modalidad pesquera tiene gran importancia, tanto en el orden económico y social como en el de conservación de las especies, por lo que necesita adecuada protección. De todas ellas —dice— es más urgente, y consecuente, la ampliación de las aguas jurisdiccionales.



# EL PALANGRE DEBE SER PROTE

*Entre las pesquerías que existen en la plataforma costera gallega, está la pesca con palangre, a cuya actividad se dedica una numerosa flota, localizada en varios puertos de las provincias de La Coruña y Lugo.*

El año 1960 se puede dar como el de comienzo de esta pesquería en Galicia, etapa en la que sufre frecuentes enfrentamientos con otros tipos de artes selectivos en competencia por la explotación de los caladeros. De todas formas, la importancia del palangre va en aumento y en 1972, como defensa para este arte, se prohíbe la pesca de la volanta en la zona conocida por "O Canto" delimitada por los meridianos 9° 20' y 9° 27' W y paralelos 42° 18' y 42° 31' N durante todo el año. ("B. O. E." núm. 87 del 11-4-1972.) El crecimiento de la flota es lento, pero continuo: el número de barcos de palangre en los puertos de Aguiño y Riveira (La Coruña) en el año 1967 era de 43, mientras que diez años más tarde era de 85. En 1975 vuelven a surgir problemas de explotación del caladero, al hacer aparición en la costa gallega arrastreros dota-

dos de artes semipelágicos que pueden explotar la zona de pesca tradicionalmente ocupada por los palangreros.

En cuanto a la presencia de barcos extranjeros en el caladero, se sabe que no es rara la de pescadores portugueses, también palangreros, y de barcos arrastreros de gran tamaño, algunos de los cuales podrían ser factorías, entre los cuales se ve con mayor frecuencia barcos franceses y rusos, con los que parece ser, recientemente ha habido algún problema.

## ZONA DE PESCA

La zona de pesca de los palangreros se extiende a lo largo del borde de la plataforma continental con una profundidad que oscila de los 300 a los 500 m., siendo la anchura del área de pesca utilizable sobre el cantil de unas 5 millas. Según datos facilitados por los patrones, la distan-

cia de tierra a los Cantos está entre 16 y 18 millas. Por otra parte podemos estimar que la distancia del beril de los 500 m. al punto más próximo de tierra va de las 12 a las 42 millas.

De todos estos datos se deduce que el caladero de los barcos de palangre queda en casi toda su extensión por fuera del límite actual de las 12 millas de aguas españolas.

Hay que advertir que la zona prohibida para la volanta está situada casi por completo por fuera de este límite, y no existe ningún tipo de convenio con otros países sobre la prohibición en dicha zona.

## FLOTA

Actualmente existen en Galicia más de 200 barcos de palangre que pescan en las aguas de este litoral. En esta flota hay que distinguir los barcos que utilizan este arte todo el año, de los que lo comparten con otros, sobre todo cerco y artes de cordel. El caballaje medio de estos barcos es de 200 CV. y van dotados de halador hidráulico para palangre,

sonda eléctrica y radar que se está introduciendo actualmente.

## CAPTURAS

Dentro de este arte de pesca existen dos modalidades de calamento: palangre de fondo y palangre de deriva.

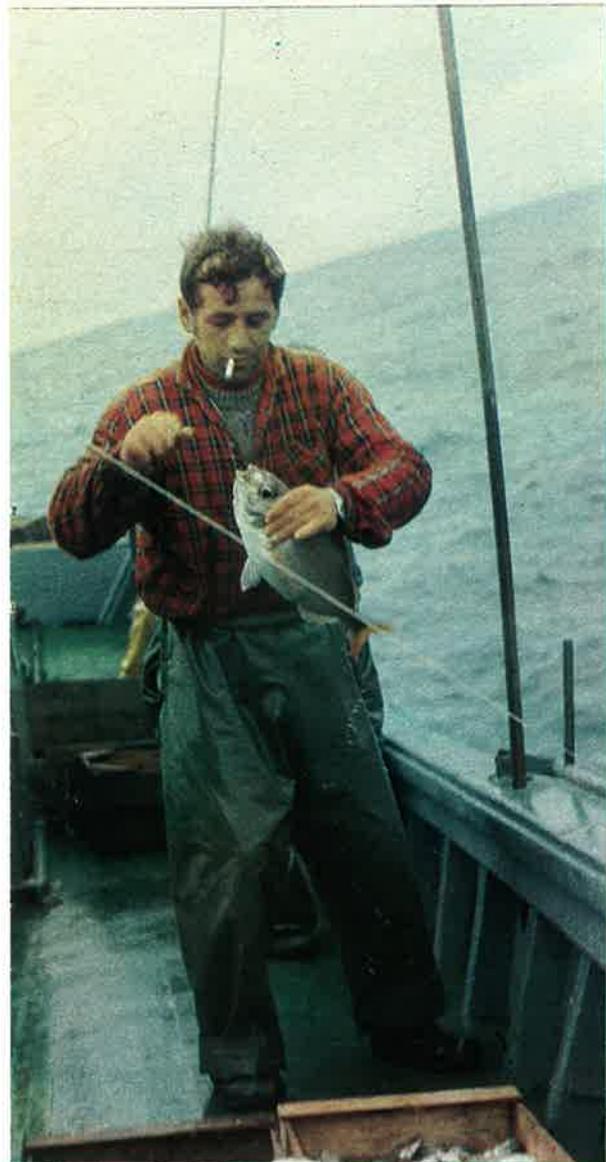
El palangre de fondo, llamado también "en ponte", captura como especie principal la merluza, acompañándole besugo, mero, bertorella, sable, palometa roja y congrio.

El palangre de deriva captura palometa casi exclusivamente, aunque también puede coger pez espada.

Muchas de estas especies se presentan estacionalmente, dando lugar a la alternancia de ambos tipos de calamento.

A partir de los datos obtenidos directamente por un equipo de biólogos, hemos elaborado la siguiente estadística de capturas para dos de las especies más importantes. Estas cifras son aproximadas e inferiores a las reales, ya que no se poseen los datos completos de todos los desembarcos efectuados.

● **LAS CAPTURAS POR ESTE ARTE SON MUY IMPORTANTES, ECONOMICA Y SOCIALMENTE**



# GIDO EN GALICIA

	Merluza (Tm.)	Palometa (Tm.)
1973 .....	1.329	500
1974 .....	1.745	2.000
1975 .....	1.815	5.000
1976 .....	2.800	4.000

## IMPORTANCIA ECONOMICA Y SOCIAL

Estimando el precio medio de la merluza del palangre o "pincho" su-  
bastada en las lonjas gallegas duran-  
te el año 1976 en unas 200 pesetas  
por kilo, siendo esta cifra probable-  
mente inferior a la real, resulta un  
valor en primera venta para dicha  
especie de 560 millones de pesetas.  
Estimando el precio medio de la pa-  
lometa, del mismo modo que la an-  
terior, en 25 pesetas por kilo, nos da  
un valor en primera venta de 100  
millones de pesetas, cifra que tam-  
bién suponemos inferior a la real.

Para conocer el valor total de la  
pesca efectuada por la flota palan-  
grera gallega, habría que añadir a las  
cifras anteriores las capturas de es-  
pecies tan importantes como besu-  
go, mero, congrio, palometa roja,

pez espada, sable, bertorella, etc.

Hay que destacar, dentro de estas  
especies, las capturas de besugo,  
que por datos parciales sabemos su  
importancia y que, junto a su cotiza-  
ción en lonja, lo situaría con una ci-  
fra global de valor en primera ventta  
que suponemos superior a la de la  
palometa. De todas formas, no nos  
es posible corroborar lo anterior con  
datos.

En cuanto al número de personas  
que trabajan en esta flota, podemos  
estimar que oscila entre 1.500 y  
2.000, contando exclusivamente el  
personal de a bordo.

Como conclusión queremos po-  
ner de manifiesto la importancia que  
en todos los órdenes tiene este arte  
de pesca, tanto de conservación de  
las especies, como en el económico  
y social, y la necesidad de una pro-  
tección del mismo adoptando las  
medidas adecuadas. De todas ellas  
la más urgente y consecuente pare-  
ce ser la ampliación de las aguas. ■

**SANTIAGO LENS LOURIDO. Biólogo del Laboratorio Oceanográfico de Vigo.**



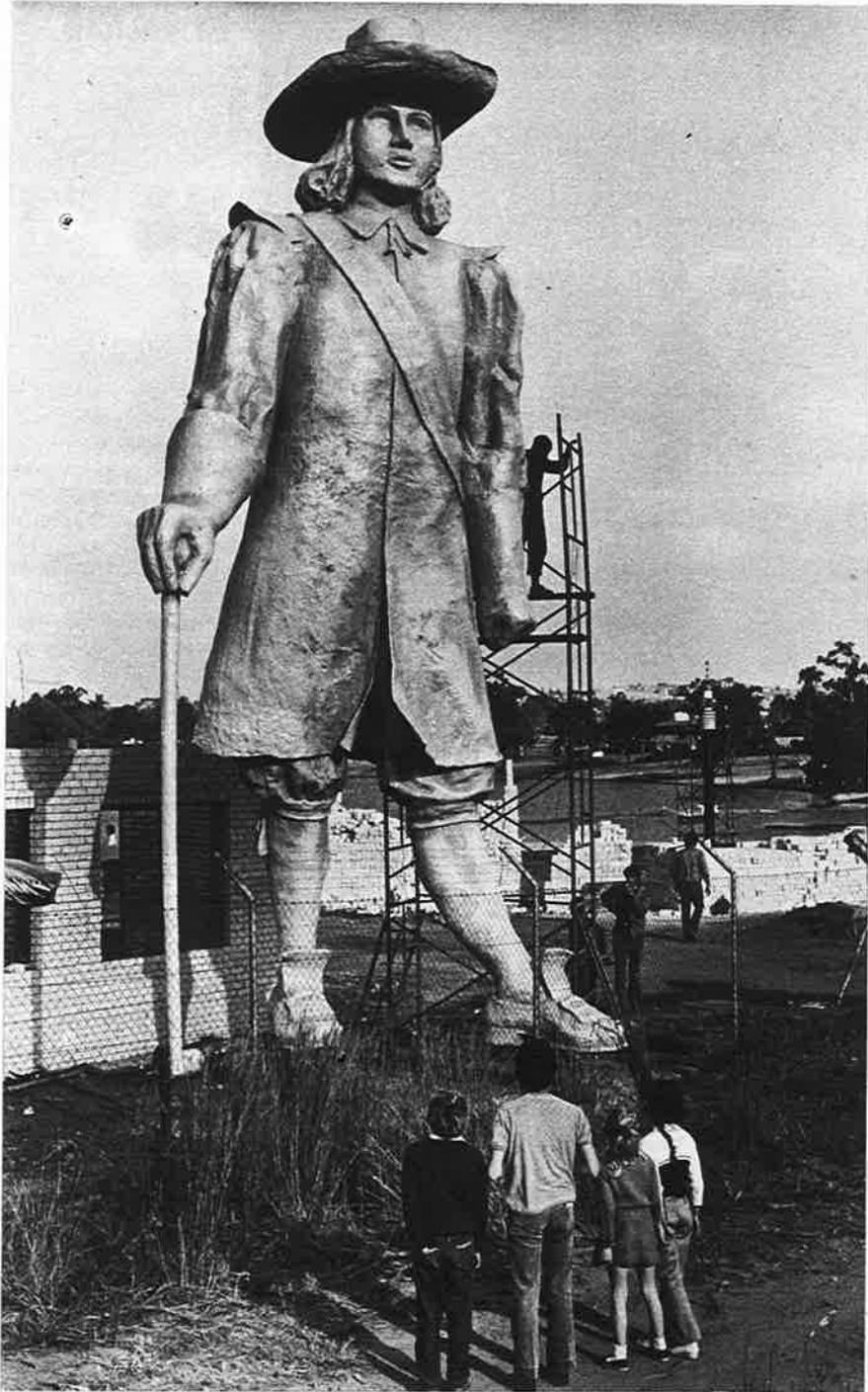




**PALANGRE,  
EN GALICIA**

## **MAS ALLA DE LAS 12 MILLAS**

La ampliación de las aguas jurisdiccionales españolas a 200 millas beneficiará, según el autor del presente reportaje, a las actividades de la flota palangrera, dado que las aguas donde se practica este tipo de pesca (profundidades de 300 a 500 metros) están más allá de las 12 millas, límite actual de nuestro mar territorial.





## UNA CIUDAD EN MINIATURA, CON SU FLOTA PESQUERA

Los trabajadores se dirigen gustosos a su trabajo, pues se trata de la construcción de una ciudad en miniatura según el estilo arquitectónico sudafricano de hace trescientos años. La construcción de este complejo está destinada a los niños, que diariamente acuden por millares a visitar fábricas, oficinas y calles. Tienen la oportunidad de realizar lo que una persona normal hubiera deseado haber hecho durante su vida. El pequeño país de Santarama es la única atracción turística de Sudáfrica.

Actualmente se están construyendo puentes, barcos, casas, todo a escala 1 : 24. Se tiene gran cuidado en reproducir con minuciosa exactitud los estilos y modos de vida de la Sudáfrica de hace tres siglos. La estatua de Jan van Riebesck, el primer blanco que llegó al país en 1652 con tres barcos, da la bienvenida a los turistas que llegan a esta ciudad situada a ocho kilómetros del centro de Johannesburgo.

El proyecto es resultado de la acción conjunta del Ayuntamiento de la ciudad y de la Liga Antituberculosa de Sudáfrica. Semeja al famoso Maduradum de Holanda, aunque las obras representadas son muy distintas. La gente podrá admirar ahora el castillo, la torre de Harbour, el gran Kimberley y una gran variedad de otras famosas e históricas imágenes y escenas.

Aunque la ciudad ya ha sido abierta a los turistas, todavía no está terminada. Los trabajadores se mueven entre los niños construyendo todo tipo de nuevos edificios. Se trabaja intensamente para que la ciudad adquiera un rápido desarrollo. ■ Texto y fotografías por JAN KOPEC.

En las fotografías: Arriba, a la izquierda, Jan van Riebesck, descubridor de Sudáfrica. Abajo, el buque amarrado a puerto, y arriba, una flota pesquera. Como "gulliveres", la blanca señorita y el obrero de color sitúan las embarcaciones para la mejor ambientación de la ciudad sudafricana en miniatura.

## CARGAS EXPLOSIVAS EN EL ADRIATICO

# UNO DE LOS RESCATES MAS PELIGROSOS BAJO EL MAR

Uno de los más peligrosos servicios de salvamento de la historia marítima se acaba de realizar en Otranto, justo entre Grecia e Italia. Se han encontrado, en efecto, 900 barriles conteniendo una poderosa carga explosiva, a una profundidad de unos 90 metros, en el mar Adriático.

Han intervenido en esta expedición de rescate más de 100 hombres, entre ellos, ingenieros, químicos, buceadores y trabajadores especializados. Con gran esfuerzo han podido sacar a la superficie la peligrosa carga del "Cavtat", el buque de carga que se hundió el 14 de julio de 1974 con los 900 barriles... Todos los hombres conocían perfectamente el peligro que encerraba esta operación de rescate; por eso, el Gobierno italiano no ha escatimado cantidades a

la hora de fijar el precio. Unos 100 dólares diarios para cada uno de los hombres.

Paolo Mauri ha sido uno de los hombres que ha intervenido en este apasionante rescate: día tras día ha trabajado a unos 90 metros de profundidad, arriesgando su vida en más de una ocasión. Por un lado necesitaba ganar dinero, por otro quería contribuir en esta labor de que el Adriático sea un mar seguro y limpio de cara al turismo.

Los trabajos se han tenido que realizar lentamente, ya que se trataba de un trabajo muy delicado que encerraba no pocos peligros. Pero los barriles se han ido sacando paulatinamente a la superficie y la labor de rescate ha sido realmente un éxito a todos los niveles. ■







## **ESTUDIOS BIOLÓGICOS SOBRE LA ANCHOA POR EL LABORATORIO OCEANOGRÁFICO DE SANTANDER**

Durante las cuatro últimas costeras de anchoa, el personal del Laboratorio Oceanográfico de Santander ha organizado salidas a la mar en las embarcaciones de Santoña, "Manuel Marino" y "Bahía de Santoña"; de Guetaria, "Mater Purísima", y de Fuenterrabía, "M.<sup>a</sup> R.<sup>a</sup> de los Cielos". El fin de estos embarques fue el estudio de la biología de la anchoa y las relaciones existentes entre la pesca y los factores ambientales. *(Pasa a la pág. 26.)*



**ANCHOA DEL  
CANTABRICO**



# LA LINEA DE CAPTURAS DE ANCHOA EN LOS ULTIMOS AÑOS ES ASCENDENTE

Las tendencias en la pesca de la anchoa en los últimos seis años son una continua línea ascendente. Han sido, a nuestro entender, varios los factores que han influido en estas tendencias:

1.º) La disminución progresiva de la flota en los últimos diez años ha sido algo que se ha dejado notar sobre la población de anchoa, una vez superada la peligrosa situación en el intervalo de 1965 a 1970, en que se pasaron de pescar 80.000 Tm. a 19.000 Tm. (ver fig. 1).

2.º) A partir de 1975 se establecieron unas medidas con el fin de regular los precios a lo largo de la costera. Una fue la de suprimir un día de pesca a la semana, con lo cual los barcos no faenan las noches del viernes, sábado y, por supuesto, el domingo. Esta reducción importante sobre la anchoa se ha hecho notar a los pocos años.

Las repercusiones de estas medidas de ordenación económica han tenido indirectamente unos efectos muy positivos en el aspecto biológico, debido a que al dejar de faenar en esos días, la anchoa, que durante los meses que se extiende la costera está en plena época de desove, se ha visto en mejores condiciones para la reproducción. Las consecuencias de estas medidas se hicieron notar en el verano de 1975, en que biólogos del Instituto Español de Oceanografía, Laboratorio de Santander y los propios pesqueros de anchoa que en aquellas fechas faenaban la pesca del bonito, *Thunnus alalunga*, observaron a todo lo largo de la costa cantábrica fabulosas cantidades de anchoa de pocos meses de vida, provenientes de la puesta o reproducción de la anterior primavera, en que, como dijimos, superó las cotas normales, debido a las medidas de reducción de días de mar adoptadas por los propios pescadores con el fin de mantener los precios de la pesca en el mercado.

En los años de 1976 y 1977 ocurrió lo mismo que en el año 1975, es decir, los barcos faenaban tan sólo cuatro días a la semana y es de esperar que estas medidas sigan afectando positivamente en el futuro desarrollo de la pesca.

Por lo que respecta a la fabulosa costera de 1977, podemos decir que debido al rápido crecimiento de la anchoa (como explicaremos más adelante), el tiempo necesario para adquirir el tamaño comercial más cotizado es de dos años (anchoa de 30 a 40 "granos" en kilogramo; tallas entre los 15-17 cm.), con el cual es forzoso pensar que la importante puesta o reproducción de la anchoa que hemos comentado anteriormente, y que tuvo lugar en la primavera de 1975, es la misma que se está pescando en la actual costera.

Por todo lo que acabamos de comentar, y a la vista de las cantidades de anchoa que se están capturando en esta costera de 1977, suponemos que las tendencias para las costeras futuras

pueden ser igualmente ascendentes, ya que debido a la saturación del mercado, en varias ocasiones se puso bandera en los puertos a mediados de semana, y a partir del 30 de mayo se redujo la tasa por barco a 6.000 kg. y la semana laboral a tres días de pesca, lo que supone reducir todavía más el esfuerzo ejercido sobre la anchoa, dejando, por tanto, más facilidades para que la reproducción sea bastante importante y pueda repercutir favorablemente en las próximas costeras.

## BIOLOGIA DE LA ANCHOA DEL CANTABRICO

La anchoa tiene un crecimiento muy rápido. El nacimiento ocurre a lo largo de la primavera en épocas de costera, es decir, entre los meses de abril y junio.

Hemos calculado las edades de la anchoa a base de tomar medidas de los peces. Este sistema está basado precisamente en el hecho de que al ser la época de desove y, por consiguiente, el nacimiento estacionales, podemos ir siguiendo a lo largo de los años los distintos grupos de peces nacidos en una misma época. A este sistema se le aplican unos métodos específicos por los que podemos calcular las tallas medias por cada grupo de edad. Los resultados que obtuvimos en los estudios de la anchoa fueron los siguientes:

Edad I (un año), 10,5 cm.

Edad II (dos años), 14,4 cm.

Edad III (tres años), 17,2 cm.

También calculamos la talla máxima teórica que puede alcanzar la anchoa y fueron 24,3 cm., que correspondería a anchoas de unos cinco años de edad; sin embargo, esto no quita la posibilidad de que puedan existir anchoas de mayor

tamaño, pues el cálculo es teórico, como se ha dicho.

\* \* \*

Respecto a la reproducción, diremos que la anchoa tiene fecundación externa, es decir, llegado el momento del desove, los grupos de peces de distintos sexos se reunirán en las zonas óptimas y expulsarán al medio marino sus células sexuales (óvulos las hembras y espermatozoides los machos) que por azar formarán los huevos, de los cuales al poco tiempo saldrá una pequeña larva nadadora.

Debido al corto ciclo vital de la anchoa, la reproducción comenzará bien temprano, pues cuando tienen un año ya están en disposición de realizar la primera puesta. A lo largo de la primavera va sucediéndose la reproducción, siendo los grupos de edades II y III los que la realizarán primero, mientras que el grupo de edad I suele reproducirse al final de la costera, hacia finales de junio o incluso entrado el mes de julio.

Respecto a la fecundidad de la anchoa, hemos hecho también algunos estudios para calcular el número de óvulos que puede desarrollar; éstos dependerán en número del tamaño de los peces y, por consiguiente, de la edad, pudiendo llegar a desarrollar hasta los 100.000 óvulos fecundos.

## ESTADISTICA

Como dijimos al principio, los principales motivos por los que la anchoa parece estar recobrando los niveles primitivos de explotación son debidos a la disminución progresiva de la flota en los últimos años, tal como puede observarse en esta tabla:

TABLA NUM. 5.—Relación de la flota de bajura, en número de embarcaciones, del Norte de España dedicada a la pesca de la anchoa en el período 1966-1975.

Año	Guipúzcoa	Vizcaya	Santander	Asturias	Galicia	Total
1966	118	228	138	56	31	571
1967	119	233	133	56	33	574
1968	123	233	133	56	35	580
1969	120	230	133	22	64	569
1970	123	224	129	15	59	550
1971	124	208	121	15	51	519
1972	125	190	113	17	47	492
1973	126	185	109	6	25	451
1974	133	172	94	16	18	433
1975	133	145	96	4	12	390

El efecto que tiene este hecho es que disminuye el esfuerzo de pesca (este término lo utilizamos para expresar la acción que ejerce la flota sobre los cardúmenes o bancos de anchoa y que es proporcional a la mortalidad que se efectúa sobre la población) en la época del desove, cuya consecuencia será un

mejoramiento en la reproducción y que es uno de los motivos por los cuales han ido aumentando las capturas últimamente.

La figura gráfica número 1 representa los desembarcos de anchoa entre 1939 y 1976. Como se puede observar, en la época de los años 50 las capturas au-





Los principales motivos por los cuales la anchoa parece estar recobrando los niveles primitivos de explotación, según nuestros colaboradores Cort y Cendrero, están en la disminución progresiva de la flota que se dedica habitualmente a esta modalidad pesquera.



mentaron progresivamente hasta unos límites supuestamente irracionales, como fueron los de los años 1960 a 1965. Desde entonces el sector entró en una grave crisis, hasta que en 1971 comenzaron a aumentar de nuevo los rendimientos. En tal situación nos encontramos en la actualidad, en que por motivos económicos, como dijimos, se está reduciendo aún más la acción pesquera sobre la especie, lo cual supone unas mejores condiciones para la reproducción.

Queremos recalcar una vez más la importancia que tiene biológicamente el hecho de que no se pesque durante tres días a la semana, pues estamos convencidos de las repercusiones favorables que pueden traer en el futuro desarrollo de la pesca de este importante sector pesquero de bajura.

\* \* \*

Nuestro sincero agradecimiento al personal de las Cofradías de Pescadores del Cantábrico, por habernos proporcionado valiosas informaciones sobre las flotas y capturas.

Del mismo modo queremos agradecer a los armadores, patrones y tripulaciones de los pesqueros "Manuel Marino", "Bahía de Santoña", "Mater Purísima" y "M.<sup>a</sup> R.<sup>a</sup> de los Cielos" por habernos permitido embarcar con ellos, donde hemos realizado unas valiosísimas observaciones. ■ **JOSE LUIS CORT y ORESTES CENDRERO**





## LA ANCHOA DEL CANTABRICO



Estepona (a la derecha, puerto deportivo) es paraíso de la pesca para los aficionados. Busca pesca de lubina, como en la foto de abajo, a la izquierda, o de congrios (bajo estas líneas) son habituales en cualquier jornada pesquera.

## ESTEPONA, PARAISO DE LA PESCA DEPORTIVA



El hombre es por naturaleza pescador, y esta actividad circunscrita a unos pocos, determina que unos muchos pierdan la posibilidad de gozar de un don que la Naturaleza nos prodiga, y que, una vez más, como en otras tantas cosas, el género humano ha desechado.

La vida moderna (¡qué diferencia del hombre primitivo!) ha supeditado el hombre al reloj, al coche, a la prisa, al tráfico, a la destilación permanente de mal carácter y al infarto.

Quizá sea hora de volver a emprender actividades primitivas, que a la par que satisfacen el cuerpo, dan vida al espíritu... antes de que éste muera.

Una actividad regeneradora de nuestra forma absurda de vivir es la pesca, y esta actividad, en sus innumerables facetas, puede proporcionarnos la obtención de ese maravilloso ideal que es la felicidad.

La pesca deportiva empieza a ser el refugio de muchos hombres desengañados que buscan en ella un reencuentro con la Naturaleza, con la felicidad y, en definitiva, con Dios.

Pero, ¡hasta en esto! nuestro mundo y nuestra época es difícil.

Los ríos se llenan de cañas, los cotos de pesca son caros, los lugares públicos no tienen pesca, y una trucha cuesta pescarla una fortuna. En la mar, ¡no digamos!, las playas y las aguas se contaminan, los barcos de pesca deportiva cuestan un dineral y los puertos deportivos se construyen sólo para élites privilegiadas.

No obstante, todavía hoy queda un puerto, allá en el extremo Sur de la Costa del Sol, donde la tranquilidad sigue subsistiendo, donde la moderación es la tónica general, donde las aguas tienen peces y donde los pescadores deportivos pueden practicar su deporte favorito con éxito.

El clima benigno, la influencia de las aguas del estrecho de Gibraltar y la riqueza de sus fondos, hace que las capturas sean abundantes y el buen aficionado a la pesca deportiva pueda satisfacer su deseo.

Pero es que, además, Estepona es un pueblo que milagrosamente no ha sucumbido (todavía) a la vorágine del tu-

rismo masificado, y su estampa, sus calles y sus gentes, son un auténtico regalo a los sentidos.

Hace quince días, un gran amigo mío y un gran pescador deportivo me envió una fotografía demostrativa de un buen día de pesca. Tres chernas, con un peso de 140 kg. eran sus trofeos, su triunfo y, por qué no decirlo, la felicidad y la envidia de muchos pescadores deportivos.

Con esta fotografía quería invitar a todos los que disfrutan de la pesca deportiva a que conocieran esta bella faceta del puerto de Estepona. Quizá el fabuloso hecho de pasar unas horas de pesca en este puerto del Mediterráneo pudiera ser para algún pescador deportivo la oportunidad de reencontrarse con una actividad y en un ambiente que posiblemente tenga olvidado o sencillamente desconocido.

Hay para todos los gustos, desde el bucólico placer del pescador de caña, paciente y tranquilo a la orilla del mar, hasta el arriesgado pescador de altura, en pos de la cherna, del marrajo o del pez espada, sin olvidar aquel tipo medio de pescador que, a una o dos millas de la costa, se deja balancear por el rítmico oleaje del mar mientras chopas, pargos, besugos y alguna vez algún mero, hacen presa en los señuelos o los anzuelos.

Toda una gama de variedades, todo un abanico de emociones, que cualquier pescador deportivo puede satisfacer y tiene al alcance de su mano con sólo organizar un día de pesca en ese bello rincón del Mediterráneo que se llama Estepona. ■ PATXI



## SANTANDER

### FACULTAD DE CIENCIAS DEL MAR

SANTANDER.—El rector de la Universidad de Santander, profesor Gómez Laaz, proyecta crear una Facultad de Ciencias del Mar que puede entrar en funcionamiento próximamente.

Para ello se están estableciendo contactos con universidades extranjeras, ya que en nuestro país no existe esta rama de la ciencia.

El rector ha dicho también que su deseo es que ningún alumno salga de la Universidad sin hablar, al menos, un idioma, aparte del castellano. ■

## BILBAO

### BUENOS RESULTADOS DE LA COSTERA DE LA ANCHOA

BILBAO.—Unos 21.500.000 kilos de anchoa, siete millones y medio más que en la campaña precedente, se han subastado en las cuatro lonjas de Vizcaya durante la costera de este pescado, que concluyó el día 30 de junio en el Cantábrico.

La costera ha resultado excelente, y los precios de cotización de la anchoa pueden ser considerados como aceptables, ya que su promedio ha oscilado sobre las 47,71 pesetas kilo. Ello ha supuesto un valor estimado en 1.025.765.000 pesetas, cifra superior a la de la anterior costera en casi quinientos millones de pesetas.

La campaña de pesca de la anchoa se ha desarrollado sin que se registraran accidentes marítimos de importancia, ni incidentes. ■

### SE CONSTRUYE EL ESPIGON PUNTA GALEA DEL SUPERPUERTO

GUECHO (Vizcaya).—Ciento cincuenta metros se han construido ya del espigón de Punta Galea del superpuerto de Bilbao a los pocos días de iniciarse las obras.

Este avance se debe a que las aguas en esta primera fase son poco profundas y a que no existe el problema del oleaje ni del transporte. Más adelante habrá que contar con estos dos factores, ya que en ocasiones el transporte del material tendrá que hacerse desde el agua.

El dique de Punta Galea tendrá un kilómetro más que el de Punta Lucero, y su construcción será más complicada y más difícil debido a que la incidencia del oleaje es mayor.

Las obras, con un presupuesto inicial de dos mil novecientos ochenta millones de pesetas, estarán terminadas para el verano de 1979, y la longitud del dique será de tres kilómetros y medio; uno más que el de Punta Lucero.

A causa del oleaje el espaldón de Punta Galea contará con dos metros más que el de Punta Lucero, y en una sección del dique, doscientos metros en la zona media de la obra; los tablones de la escollera están reforzados para ofrecer mayor protección. ■

### "PROBLEMAS DEL DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO"

#### Conferencia del profesor Azcárraga en la Escuela de Náutica

GIJÓN.—Dentro del ciclo de conferencias y actos culturales que organiza la Liga Naval Española, en colaboración con la Escuela de Náutica y Formación Profesional Náutico-Pesquera del ISM, don José Luis Azcárraga y Bustamante pronunció en Gijón una importante conferencia bajo el título de "Principales problemas del actual Derecho Internacional Marítimo".

Ocuparon la presidencia del salón de actos de la Escuela de Náutica —repleto de un auditorio verdaderamente interesado— el segundo comandante militar de Marina de Asturias, don Manuel Leira Pena; el presidente del Consejo Provincial del ISM, don Ignacio Bertrand y Bertrand; el delegado de la Liga Naval Española, don Bonifacio Lorenzo Somonte; el delegado provincial del ISM, don José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto, y el director de la Escuela de Náutica y Náutico-Pesquera, don José Manuel Corredoira Vázquez.

El profesor Azcárraga y Bustamante pronunció una brillante

lección de Derecho Marítimo Internacional, en la que supo aunar el mayor rigor científico con la claridad en la exposición y la amenidad de numerosas anécdotas que concentraron el interés del auditorio, compuesto mayoritariamente por los alumnos de la Escuela. De la mano de una meditada sistemática, el conferenciante fue examinando la historia y naturaleza actual de los diversos espacios marítimos: aguas interiores, régimen de las bahías, mar territorial (sistemas de delimitación de sus bases), mares que bañan las islas y archipiélagos, régimen de los estrechos, zona contigua y alta mar. Especialmente, estudió el concepto moderno de "mar patrimonial" o "aguas jurisdiccionales a efectos de pesca" y sus diversas vicisitudes en las recientes conferencias internacionales. También se refirió a la "plataforma continental", y explotación de las riquezas existentes en los fondos marinos, en los tres reinos de la Naturaleza: mineral, vegetal y animal. La parte final de la conferencia la dedicó el profesor a explicar la diversa naturaleza jurídica de los distintos espacios marítimos y los derechos y deberes de los buques cuando navegan, pescan, tienden cables submarinos, investigan o explotan de otra forma este gran patrimonio de la Humanidad que es la mar. La conclusión de esta interesante disertación fue la referencia a la posición de España ante el Derecho Internacional Marítimo, la posible extensión de sus aguas jurisdiccionales y lo que podemos esperar de la próxima y última fase de la conferencia sobre Derecho del Mar.

Don José Luis de Azcárraga y Bustamante fue largamente aplaudido, y después de la conferencia contestó a las numerosas preguntas que le fueron formuladas, en largo y sostenido coloquio. ■

### EL "PATRICIA" NO HARA LA LINEA A SOUTHAMPTON

BILBAO.—Desde el 1 de septiembre, el ferry "Patricia" dejará de hacer la ruta Southampton-Bilbao. La desaparición de esta línea dejará sin trabajo a unos cien marinos, especialmente españoles.

A estos marinos se les ha ofrecido la posibilidad de acogerse al Seguro de Desempleo de Suecia, ya que la empresa que explota la línea es sueca. Pero ello, además de requerir el traslado a Suecia, no ofrece garantías, ya que el tiempo de cobro por desempleo es corto.

El ferry "Patricia" tiene una capacidad de 240 camas, 240 coches y lleva de 28 a 30 containers. Hace unas 84 escalas en Bilbao al año y transporta, también al año, unos 90.000 pasajeros.

La tripulación total del "Patricia" es de 160 marineros, pero se van turnando, ya que hay dos tripulaciones y sólo trabaja el 75 por 100. ■

### FRANCIA APRESA CINCO PESQUEROS ESPAÑOLES

MADRID.—Cinco pesqueros españoles fueron apresados el pasado día 28 de junio por las autoridades marítimas francesas.

Los barcos apresados pertenecen a los puertos de Ondárroa, Pasajes y Santander, y la detención ha tenido lugar en el golfo de Vizcaya. Las lanchas patrulleras francesas han actuado "como agentes de la circulación", situándose en los límites de las 25 millas francesas, impidiéndose la aproximación de los pesqueros españoles, y apresando a los que ya se encontraban dentro.

Estas capturas han causado sorpresa en los medios pesqueros, ante las declaraciones oficiales de días anteriores en cuanto a la consideración especial que se daría a España en esas aguas comunitarias.

En lo que llevamos de mes han sido 18 los pesqueros españoles apresados por Francia e Inglaterra. Se cree que las multas que impondrán oscilarán entre los dos y los diez millones de pesetas, aparte de incautarse de la pesca, y en algunos casos de los aparejos. ■

## VILANOVA I LA GELTRU

### VII SEMANA DEL MAR

VILANOVA I LA GELTRU (Barcelona).—Con el izado de banderas que en presencia de las autoridades tuvo lugar en el paseo Marítimo, junto al monumento dedicado a los hombres de la mar, se ha iniciado oficialmente la VII Semana del Mar.

Seguidamente se procedió a la inauguración y visita a la estación de salvamento de la Cruz Roja del Mar y a las exposiciones de artes y utilajes de fotografías-reportaje, filatelia y dibujo infantil, todas ellas dedicadas a la mar y sus hombres.

A continuación, en el paseo de Nuestra Señora del Carmen se ofreció una audición de sardanas, mientras que por la noche, en el auditorium de la biblioteca Víctor Balaguer, el Orfeo Vilanovi ofreció un concierto de música polifónica, presentando un escogido repertorio de canciones populares.

Los actos prosiguieron el 3 de julio con el desarrollo de un programa de actividades culturales, recreativas y deportivas, todas ellas vinculadas a la mar y sus hombres. ■

## BARCELONA

### CURSO DE PROMOCION SOCIAL DE LA MUJER



Alumnas de un Curso de Promoción Social de la Mujer, sobre corte, confección y cultura general, clausurado en el pasado mes de junio en Barcelona. ■



Exposición de trabajos realizados por las alumnas del Curso de Promoción Social de la Mujer, de corte y confección, celebrado el pasado mes en Barcelona. ■

## TARRAGONA

### LA FLOTA DE ARRASTRE REANUDA SU ACTIVIDAD

SAN CARLOS DE LA RAPITA (16 de junio).—Después de dos meses de veda, hoy se han hecho a la mar las embarcaciones de arrastre. Esta veda voluntaria que las Cofradías de Pescadores de la provincia se impusieron, en virtud de reuniones de sus asociados, en unas playas comenzó el 15 de abril y en otras después.

La venta en la lonja local ha estado muy concurrida y el movimiento de vehículos de los compradores ha recobrado el intenso ritmo habitual.

Hay que esperar unas jornadas para confirmar las primeras impresiones sobre capturas después de este período de inactividad. ■ M.



Visita a las instalaciones portuarias. Muelle pesquero "Parras Alvarez" y lonja.

## EL GOBERNADOR DE TARRAGONA VISITA LOS ALFAQUES

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—El gobernador civil de Tarragona, don Francisco Robert Graupera, ha visitado las instalaciones y dependencias de este puerto acompañado por el señor comandante militar de Marina, capitán de navío don Juan Rubió y Balet; delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Escudero Martín; presidente de la Diputación Provincial, don José Clúa Queixalós, y presidente de la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores, don Gonzalo de la Peña García.

Fueron recibidos en el Ayuntamiento por el alcalde, don Tomás Zaragoza Elías; ayudante militar de Marina, teniente de navío don Luis Barrios González; vicepresidente de la Cofradía de Pescadores, don Ramón Vidal Reverté; delegado local del Instituto, don Jorge Sancho Mitjavila, autoridades locales y directivos.

Después de una detenida visita al nuevo edificio consistorial se dirigió la comitiva al local social de la Cofradía de Pescadores y Delegación Local del Instituto Social de la Marina, para después trasladarse al edificio en construcción para la futura Casa del Mar, por un valor en subasta aproximado a los diecisiete millones de pesetas, dada la importancia pesquera de San Carlos de la Rápita y el movimiento que imprime al puerto la explotación de la zona petrolífera. Esta Casa está ubicada junto al grupo de viviendas para pescadores Santa María de la Rápita.

Fue visitada a continuación la lonja, recientemente inaugurada, de amplia capacidad y condiciones técnicas, así como el espigón de atraque en construcción, que aliviará el actual problema de amarre de pesqueros, siguiendo después al grupo de cien viviendas para pescadores Santa María del Mar, en cuyo Hogar del Marino las autoridades saludaron a los pescadores presentes.

Terminadas las visitas y desde lo alto del cerro Guardiola, junto a la ciudad, las autoridades contemplaron la panorámica que comprende todo el delta del Ebro hasta Peñíscola.

El señor gobernador y acompañantes fueron informados por el señor Escudero sobre las características de las dependencias visitadas para el mejor aprovechamiento. El alcalde rogó ayuda para los problemas locales de más urgente necesidad como son aulas para escolarización y provisión de las vacantes de doctores que se han producido, a lo que el gobernador dio su asentimiento añadiendo el problema de urbanismo. Asimismo los pescadores expusieron sus problemas, siendo el principal en estos momentos el que pueda mantenerse la zona de cría que supone esta zona de la mar del Ebro.

Terminada la visita, la comitiva siguió hacia Levante para la visita a otras zonas pesqueras. ■ MILLAN

## TARRAGONA

### PROTESTA POR LA SUPRESION DE ESCALA DEL "ERNESTO ANASTASIO"

TARRAGONA.—La Cámara de Comercio local ha dirigido un escrito de protesta al presidente del Consejo Superior de Cámaras, por la supresión de la escala en el puerto de esta población del buque "Ernesto Anastasio", perteneciente a la compañía Trasmediterránea.

La medida ha suscitado una serie de protestas por parte de las empresas afectadas, ya que amenaza gravemente al comercio de Tarragona con las islas Canarias, el cual se venía realizando desde hace treinta años, gracias, sobre todo, al contacto establecido mediante el "Ernesto Anastasio".

Asimismo, la supresión de la escala marítima perjudica también a diversas empresas de Lérida y Aragón, a las que se les ha manifestado que a partir de ahora tendrán que embarcar sus productos para las islas Canarias en el puerto de Barcelona, medida casi prohibitiva, ya que encarecerá los costes adicionales de transporte e implicará una pérdida de competitividad en sus productos.

La Cámara de Comercio ha solicitado también al Consejo Superior de Cámaras que esta protesta por la supresión de la escala del "Ernesto Anastasio" sea elevada a la Subsecretaría de la Marina Mercante, al Consejo Nacional de usuarios del transporte marítimo y a la propia compañía Trasmediterránea. ■



### DISTINCIONES DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS

PALMA DE MALLORCA.—Capitanes y tripulantes de los buques "Ciudad de Ibiza", "Ciudad de Burgos" y "Juan

March", todos ellos de la compañía Trasmediterránea, posan tras la entrega de las distinciones de la Sociedad de Salvamento de Naufragos que les fueron otorgadas. ■

## PORTMAN

### PESQUERO ABORDADO POR UN CARGUERO

LA UNION (Murcia).—El pesquero "Diego Gallego", de Santa Lucía (Cartagena), sufrió importantes daños, al ser abordado por un carguero, cuando se hallaba faenando a unas cinco millas de Portman.

El carguero, que por lo visto no se enteró de la colisión, pese a los gritos de la tripulación del pesquero, siguió su camino sin atender a la embarcación abordada.

Los gastos de reparación que deberá efectuar el pesquero se estiman en medio millón de pesetas, cantidad a la que habrá que unir las pérdidas por el mes que la embarcación deberá permanecer en el dique seco.

Por las características del carguero, que llevaba bandera panameña, y según la consulta efectuada en el Registro de buques, podría ser el "Ilse", del que no se tiene constancia de dónde procedía ni el camino que llevaba.

Los cinco miembros de la tripulación del pesquero resultaron ilesos en la colisión. ■

## CADIZ

### INQUIETUD POR LOS PESQUEROS APRESADOS EN MAURITANIA

● Falta por pagar una multa de 20 millones de pesetas, que se considera excesiva.

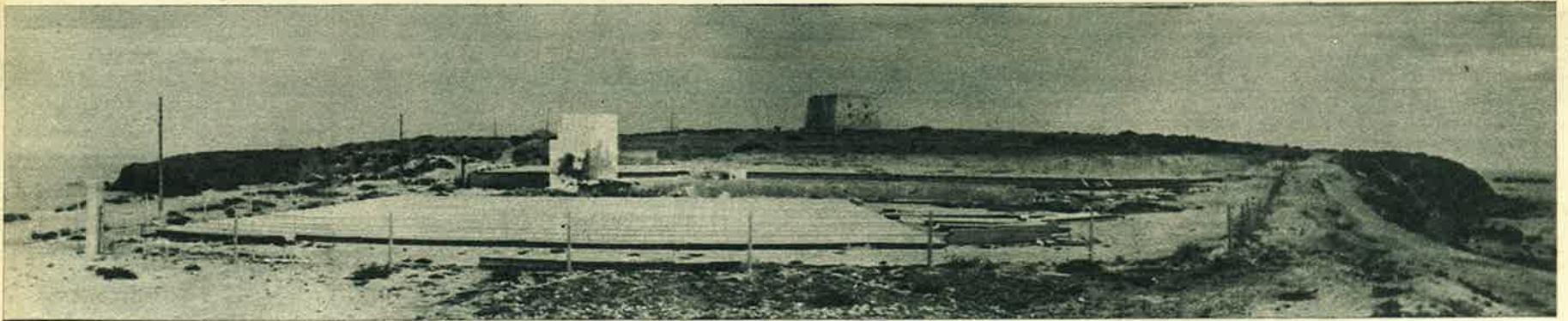
CADIZ.—En los medios pesqueros gaditanos aumenta la inquietud al no producirse la liberación de los dos barcos pesqueros españoles, "Ignacia María" y "Sierra Nevada", apresados el pasado día 5 de junio por las autoridades de Mauritania, cuando faenaban a 32 millas de la costa del país africano.

En virtud de un proceso verbal, diligenciado por la circunscripción marítima de la capital de Mauritania, tanto la pesca como las artes fueron confiscadas. Sin embargo, y como condición previa para poder zarpar rumbo a España, también ha sido impuesta una multa de veinte millones de pesetas, lo que se ha estimado excesivo e improcedente por no estar especificada en el proceso y considerarse que la imposición de la misma obedece exclusivamente a criterio particular del propio jefe de la circunscripción, según una nota facilitada por la Cofradía de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz.

La misma nota señala que este hecho es comentado en el puerto pesquero de Cádiz con mucha extrañeza, dadas las buenas relaciones comerciales que existen actualmente a nivel de ambos Gobiernos, y no se entiende la postura de las autoridades mauritanas, puesto que los buques faenaban a 32 millas de la costa, cuando los límites jurisdiccionales se sitúan justamente a 30 millas.

Con el fin de acelerar la liberación de los buques y sus tripulantes, que permanecen en las embarcaciones y son tratados con toda corrección, el presidente de la cooperativa de Armadores de Cádiz se trasladó a la capital mauritana para efectuar gestiones directamente con las autoridades de aquel país.

Asimismo, y a través de la Cofradía de Armadores, se ha dado cuenta de los hechos a los Ministerios de Marina, Asuntos Exteriores, Comercio y Relaciones Sindicales, así como al presidente del Gobierno y a la Casa Civil de Su Majestad el Rey, a fin de que intercedan cerca de las autoridades mauritanas. También el gobernador civil de la provincia se interesó por la situación y ha cursado diversas comunicaciones a los distintos departamentos solicitando su intervención a nivel internacional. ■



Panorámica de la isla de Tabarca, y en primer plano, la instalación de la planta solar para convertir en potable el agua del mar.

## EN LA ISLA DE TABARCA

# UNA PLANTA DE ENERGIA SOLAR POTABILIZA EL AGUA DEL MAR

### LA ENERGIA SOLAR, ACTUALIDAD

Aunque un poco tarde, el hombre se ha dado cuenta de que era necesario buscar nuevas fuentes de energía para atender a sus múltiples y crecientes necesidades.

La crisis mundial del petróleo, que lejos de ir suavizándose tenderá a hacerse más patente en los próximos años, ha servido de incentivo para que los países con mayor tecnología en su desarrollo movilicen importantes recursos destinados a potenciar nuevas fuentes energéticas.

A la tradicional energía eléctrica de origen hidráulico vino a secundar la procedente del plutonio, dando paso a la multiplicación de centrales nucleares para atender a la creciente demanda de esta energía eléctrica.

Pero es el Sol, tanto por su potencial como por la ingente fuente de recursos que presenta, el llamado a ir cubriendo a partir de ahora buena parte de la energía que la Humanidad precisa.

La energía solar presenta muy diversas facetas en cuanto a su aprovechamiento. Una de ellas, quizá la más elemental, consiste en convertir en algo útil el calor de su irradiación directa sobre la Tierra. De aquí, pues, el interés que supone el aprovechamiento del Sol para la obtención de agua potable a partir del agua del mar, tanto más en aquellos lugares en que los recursos de agua potable son escasos o totalmente nulos.

### LA PLANTA SOLAR DE TABARCA

Tabarca es una pequeña isla mediterránea situada a poco más de cuatro kilómetros frente al cabo de Santa Pola.

En el año 1768 se establecieron en esta isla unos pocos pescadores de coral, de origen genovés, procedentes de la Tabarca Tunecina, de donde proviene el verdadero nombre de esta isla, que es Nueva Tabarca, aunque también se la conoce por la de Isla Plana, debido a su rasa orografía.

Aunque son pocas las familias que permanentemente habitan la isla —unas doscientas personas—, durante el verano son muchos los que diariamente la visitan, constituyendo una excursión muy típica para los que acuden a pasar sus vacaciones a la costa de Alicante.

Desde muy antiguo, Tabarca cuenta con unos depósitos para almacenar el agua que le llevaban los barcos-aljibe.

Y de esta carencia total de agua, unido al creciente número de personas que generalmente visitan la isla, fue lo que dio motivo para construir en ella una planta potabilizadora de energía solar, realizada por el INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial), que, además de cumplir con tan fundamental servicio para la isla, constituye una fuente de estudios y de experiencia para buscar un abaratamiento en los costes de aplicación de la energía solar a la desalinización del agua marina.

Aprovechando la natural topografía del terreno, se han construido tres grupos o sectores en los que se integran 36 módulos o bassetas.

Cada uno de los módulos tiene 30 metros de largo y dos metros de ancho, con una altura de 40 centímetros. Sobre estos módulos se encuentra una estructura o bastidor en el que van instalados los cristales.

Los módulos tienen una estructura ondulada de fibrocemento y llevan en su parte inferior un aislante de espuma, mientras que en el interior, en contacto con el agua, hay una lámina de caucho butilo de color negro.

En un pozo próximo a la playa, de tres metros de profundidad, es recogida el agua del mar, que ya ha sido filtrada por la arena para quitarle impurezas y sólidos. De aquí, por una pequeña motobomba, pasa a los módu-

- **Consta de 36 módulos o bassetas, de 60 metros cuadrados cada uno, sobre los que van montadas unas cubiertas de cristal.**
- **Con una producción anual de dos millones de litros de agua, quedan totalmente garantizadas las necesidades de la población de la Isla.**
- **El agua obtenida es totalmente pura, siendo mineralizada antes de proceder a su consumo.**

los, donde alcanza una altura de ocho centímetros.

Los cristales de la cubierta de los módulos son de tipo corriente y van colocados por parejas, en planos inclinados, a dos aguas. La proyección sobre estos cristales de los rayos solares da lugar a una evaporación del agua interior, que se condensa en la parte interna de dichos cristales y resbala hasta llegar a los conductos o canales que la conducen.

Se trata, pues, de un agua totalmente pura, destilada, que pasa a conservarse en un aljibe o cisterna (de los que había antes construido) con una capacidad de 400 metros cúbicos. Pero antes, para dar la completa potabilidad y sabor a este agua, se hace pasar por un depósito en el que hay piedra

caliza machacada, que es donde el líquido se mineraliza.

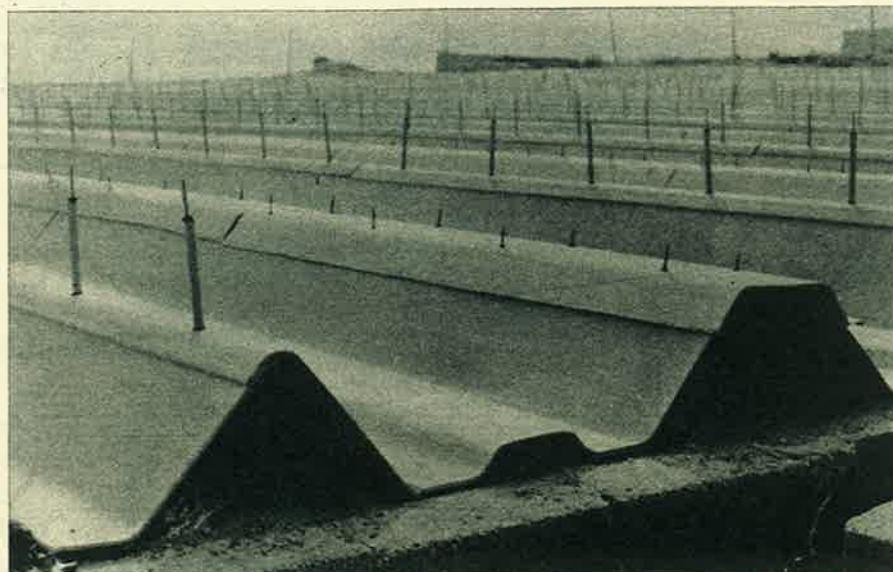
### A 20 CENTIMOS EL LITRO DE AGUA

Esta planta de energía solar tiene dos conceptos económicos para llegar a la determinación del precio de coste a que resulta el agua. Uno de ellos es el gasto de la instalación, que representa unas 2.500 pesetas por metro cuadrado de instalación. El segundo gasto, insignificante, es el de mantenimiento.

Contando con los gastos de amortización de las instalaciones y los pequeños gastos de mantenimiento, el agua de esta planta de energía solar resulta a 20 céntimos por litro. Una cantidad, un precio, que si bien puede ser ciertamente elevada para un gasto amplio de agua en la casa, resulta muy pequeño en relación con los importes de otras aguas de consumo humano, que no tienen mejor calidad que la desalinizada, y posteriormente mineralizada, del mar.

Produce la planta de Tabarca unas 2.000 toneladas anuales de agua, con la particularidad de que en los meses de verano, cuando más gasto de agua produce, la producción es doble a la de invierno.

Aunque la planta solar de Tabarca es hoy una realización de la mayor actualidad, dada la crisis de la energía y la inquietud desesperada en todo el mundo por la búsqueda de otras fuentes de recursos, vale la pena recordar que España, rica en sol, hace muchos años que inició trabajos de esta naturaleza, hasta el punto de que en el año 1963, cuando las aplicaciones solares eran todavía poco menos que ciencia ficción, un coronel de ingenieros aeronáuticos, ya fallecido, don Pedro Blanco Pedraza, puso en funcionamiento una planta de este tipo en Las Marinas (Almería), que luego habría de abandonarse al hacerse a esta localidad la traída de aguas. **GINES DE GEA.**



Esta base prefabricada de fibrocemento, descansando sobre una base de espuma aislante, configura los 36 módulos de que consta la planta solar. Revistiendo a la placa de fibrocemento va una lámina de caucho butilo de color negro, sobre la que luego descansa el agua que evaporará el calor de los rayos solares.

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

## TALLERES DEL ATLANTICO, S.A.

REPARACIONES GENERALES  
DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL  
Y REPUESTOS DE LAS MARCAS:  
BURMEISTER AND WAIN, SULZER,  
NOHAB-POLAR, WERKSPOOR Y STORK  
VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS  
**CADIZ**

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



*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

## TARIFA (CADIZ)

### PUESTA A FLOTE DEL CARGUERO DANES ENGALLADO

TARIFA (Cádiz).—Puesto a flote el carguero de bandera danesa "Susanne Jorf", de unas 800 toneladas, que en la tarde del pasado 18 de junio encalló en la playa La Caleta en esta ciudad.

Favorecido por la pleamar de última hora de la madrugada, el carguero salió por sus propios medios de la situación en que se hallaba, sin haber intervenido en la operación ningún remolcador.

Una vez conseguida su normal situación de flotación, el buque zarpó a primera hora de esta mañana rumbo a Levante, probablemente hacia Gibraltar, para realizar una inspección de su casco y reparar posibles averías en el mismo. ■

## PUERTO DE SANTA MARIA

### CAPTURAS EXTRAORDINARIAS DE CABALLA

PUERTO DE SANTA MARIA (Cádiz).—Una captura de caballas, considerada como extraordinaria en los medios pesqueros de esta ciudad, se registró en aguas gaditanas durante el pasado mes de junio.

Quizá motivado por el buen tiempo y los fuertes vientos de Poniente, se registraron jornadas en las que más de cuarenta pequeños barcos pesqueros entraron en puerto portando más de cinco mil cajas, en veinte días, cada una de las cuales alcanza un promedio en lonja de 600 pesetas.

La venta de la caballa en la lonja en los dichos veinte días fue del orden de los 25 millones de pesetas como primera venta. ■

## HUELVA

### INCENDIO EN UN PESQUERO

HUELVA.—Un incendio se ha registrado, por causas que se desconocen, en la zona de la sala de máquinas del barco "Pesquera Onubense", con base en Huelva.

El "Pesquera Onubense" se encontraba atracado en este puerto frente a la Glorieta Norte, cuando se produjo el siniestro.

Inmediatamente se dio aviso al parque de bomberos, que trabajó esforzadamente hasta conseguir la extinción de las llamas, aunque no pudo evitar que los daños producidos hayan sido de consideración.

Por fortuna no ha habido que lamentar desgracias personales de ningún tipo. ■

### CONSIGUE PARAR UNA MAQUINA A PESAR DE ESTAR HERIDO

HUELVA.—Un marinero de Isla Cristina consiguió parar una máquina a pesar de haber recibido un golpe cortante en la tibia de la pierna izquierda.

Miguel García Eugenio, de veintisiete años, fue enganchado por una máquina cuando se encontraban tendiendo un cable en el muelle Agadir.

A pesar de haber quedado prisionero de uno de los ejes, logró parar la máquina y evitó así recibir más heridas.

Trasladado primero a la casa de socorro de Isla Cristina y a la residencia sanitaria de Huelva después, le tuvo que ser amputada la pierna izquierda a la altura de la rodilla.

### CINCO PESQUEROS ESPAÑOLES, DETENIDOS POR MAURITANIA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Cinco patrones y otros tantos pesqueros españoles permanecen retenidos por las autoridades mauritanas en Villa Cisneros, según

noticias llegadas a los medios portuarios de Gran Canaria.

Cuando los barcos españoles se encontraban cerca del buque factoría "Lugo", una lancha patrullera se les acercó y pidió a los cinco capitanes que acudieran a tierra con sus respectivas documentaciones.

Una vez en el puerto, los cinco pescadores fueron trasladados al hotel-residencia Dalha, de la ciudad saharauí, donde aún permanecen, y aunque se les permite salir por las inmediaciones, no pueden volver a sus barcos, mientras las documentaciones permanecen retenidas por los mauritanos.

Los barcos pesqueros retenidos de esta forma son: "Chirimoya", "Santa Cruz de Llaneza", "Castelutarra", "Allones" y "Almiquechu". Mientras en medios portuarios se señala que no ha existido ninguna explicación oficial por parte de las autoridades mauritanas.

Como se recordará, dos pesqueros más, con base en Cádiz —el "Ignacio María" y el "Sierra Nevada"— llevan retenidos en Mauritania más de veintitrés días. ■

### PROTESTA DEL SECTOR POR LA FALTA DE EFICACIA DE LA ADMINISTRACION

LAS PALMAS.—El sector pesquero de Las Palmas protestó, en una rueda de prensa, por la falta de decisión y eficacia negociadora por la Administración española ante la detención de cinco pesqueros españoles por parte de Mauritania.

La citada agrupación solicita que se llegue a un claro acuerdo con Mauritania que resulte beneficioso para ambas partes y que permita a nuestros pesqueros faenar en unas aguas que antaño fueron hispanas.

Además de estas cinco unidades, otros dos pesqueros se encuentran detenidos en Nouadhibou desde hace más de veinticinco días, sin que Mauritania haya dado ninguna clase de explicaciones. ■

## ARRECIFE DE LANZAROTE

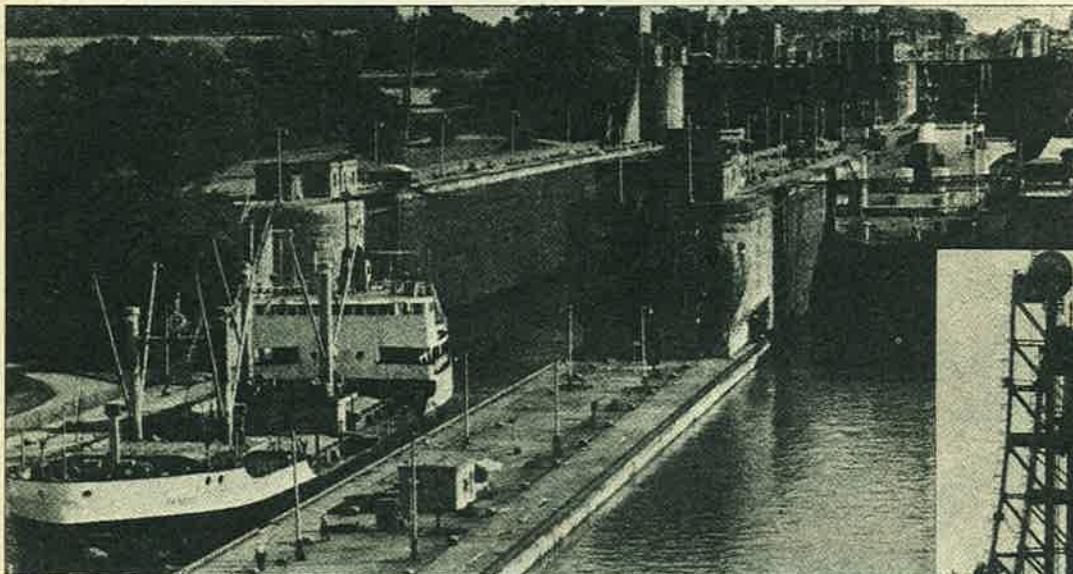
### PROBLEMAS EN EL SECTOR CONSERVERO

ARRECIFE DE LANZAROTE.—La industria conservera de Arrecife tropieza con importantes dificultades al registrarse últimamente escasez de pesca en las aguas del Sahara, donde habitualmente trabajan los buques de la flota de Lanzarote, por lo que se ha tenido que recurrir a traer la materia prima de bancos pesqueros lejanos, a bordo de congeladores polacos.

Además, en los últimos meses ha habido duros temporales que han impedido faenar a los barcos, lo que también ha incidido en la crisis. Afortunadamente, parece que hay algunas mejores perspectivas al registrarse últimamente alguna mayor abundancia de pesca en las costas saharianas. ■

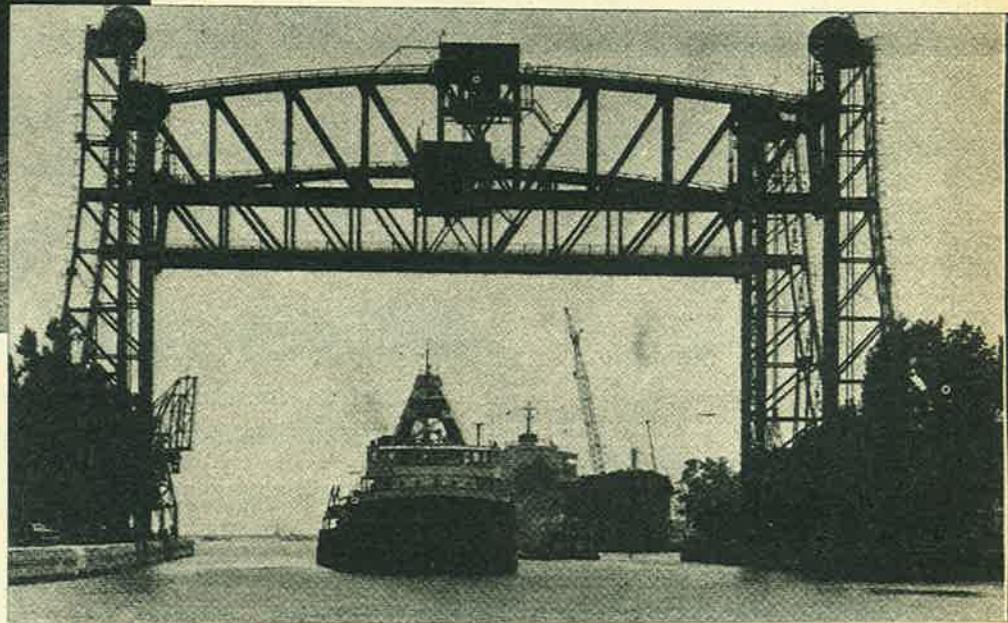
## AVISO

Para cambios de domicilio  
de los suscriptores que desean  
continuar recibiendo la revista:  
Deben comunicar sus nuevas señas,  
pero también las antiguas,  
completas, y exactamente igual  
que como figuran éstas  
en las fajas de remisión  
por correo de cada ejemplar.



"Debería convertirse en una corporación capaz de mantenerse con sus propios recursos", manifiesta el presidente de la Vía Marítima.

La Vía Marítima fue inaugurada en 1959 por la Reina Isabel II y el Presidente Eisenhower.



## LA VIA MARITIMA DEL SAN LORENZO DEBE MODIFICAR SUS TARIFAS

**OTAWA (Canadá).**—La Comisión de la Vía Marítima del San Lorenzo toma actualmente medidas para salir del atolladero financiero en que se encuentra. Se han venido celebrando reuniones entre los Estados Unidos y Canadá para llegar a un nuevo acuerdo sobre el sistema de tarifas de paso por la Vía Marítima.

Canadá tiene la intención de aumentar sus tarifas, se espera que de acuerdo con los Estados Unidos, para el comienzo de la temporada de navegación de 1978.

Antes de la apertura de la temporada de navegación de este año, el Gobierno canadiense tomará medidas para eliminar la enorme deuda de la Vía Marítima, que ya se aproxima a los 850 millones de dólares, transfiriendo el principal a valor líquido y convirtiendo la acumulación de intereses impagados en un préstamo sin intereses, que se consideraría entonces cancelado.

La Vía Marítima del San Lorenzo, que fue inaugurada en 1959 por la Reina Isabel II y el Presidente Eisenhower, consiste en un sistema de canales y esclusas que unen el Océano Atlántico a los Grandes Lagos para la navegación de barcos mercantes. Los dueños de embarcaciones de recreo también aprovechan dichas instalaciones.

A lo largo del sistema hay 16 esclusas, entre Montreal y el lago Superior; siete entre Montreal y el lago Ontario; ocho en el canal Welland, entre el lago Ontario y el lago Erie; y uno en Sault Ste. Marie, entre el lago Hurón y el lago Superior.

### RESPONSABILIDADES DE CANADA

Canadá mantiene y opera trece de dichas esclusas. Las de Estados Unidos se encuentran en Sault Ste. Marie y las esclusas Snell y Eisenhower, en Massena, Nueva York, en la sección comprendida entre Montreal y el lago Ontario.

Según el acuerdo de 1959 de la Vía Marítima, Canadá y Estados Unidos establecieron tarifas de paso basadas en cálculos de tráfico futuro. Un barco que navega en la sección comprendida entre Montreal y el lago Ontario paga cuatro centavos por tonelada bruta de desplazamiento, más cuarenta centavos por tonelada de carga a granel y noventa centavos por tonelada de carga general. En el canal Welland, dichas tarifas al principio eran de los centavos por tonelada bruta de desplazamiento, dos centavos por tonelada de carga a granel y cinco centavos por tonelada de carga general.

Carga a granel se refiere a granos, mineral de hierro, carbón y líquidos tales como productos petrolíferos. Carga general se refiere a artículos manufacturados.

Las tarifas de 1959 se establecieron para obtener directamente de los usuarios los ingresos ne-

cesarios para cubrir los gastos de operación y mantenimiento, pago de intereses y devolución del capital sobre un período de cincuenta años.

En el caso de Canadá, las cosas suceden de otro modo. Los ingresos por tarifas recaudadas en la sección comprendida entre Montreal y el lago Ontario se dividen entre los dos países —73 por ciento para Canadá y 27 por 100 para los Estados Unidos—. Dado que en 1970 se perdonaron los intereses adeudados por la Corporación Americana de la Vía Marítima, ésta ahora puede amortizar su deuda anualmente, mientras que la deuda de la Administración canadiense de la Vía Marítima de San Lorenzo es enorme y va aumentando al punto que, al ritmo actual, podría alcanzar 1.000 millones de dólares para 1981.

### PERDIDAS DE LA VIA MARITIMA

La soga al cuello de Canadá está representada por el canal Welland. Las pequeñas tarifas establecidas para este canal en 1962 fueron suspendidas por el Gobierno en 1962. Durante el período 1967-71 se introdujo gradualmente una tarifa única de 800 dólares por barco, independientemente de su carga (400 dólares para un barco vacío), pero este ingreso no produce lo suficiente para cubrir ni siquiera el 25 por 100 de los costos de operación y mantenimiento de esta sección de la vía.

Desde 1973, los costos de operación y mantenimiento han superado a los ingresos y el déficit aumenta constantemente. Un ajuste periódico de las tarifas, para mantenerlas a la par de la inflación —práctica mercantil normal— podría haber evitado o minimizado el problema.

Desde 1959 se ha estudiado en dos ocasiones —en 1964 y 1967— la posibilidad de modificar las tarifas, pero en ninguno de los dos casos las recomendaciones canadienses para aumentar dichas tarifas han contado con la aprobación de los Estados Unidos.

Actualmente, la deuda de la Vía Marítima se eleva a 625 millones de dólares, en préstamos con cuya suma se pagó la construcción de la sección comprendida entre Montreal y el lago Ontario y las modificaciones introducidas en el canal Welland, completadas en 1972. Además, se deben otros

220 millones de dólares en concepto de intereses acumulados diferidos.

El señor Normandeau, presidente de la administración de la Vía Marítima del San Lorenzo, propone la siguiente solución:

- Convertir la deuda de 625 millones de dólares en derecho de propiedad transferido al Gobierno Federal.
- Convertir los 200 millones de dólares de intereses impagados en un préstamo sin intereses que sería perdonado.
- Pagar al Tesoro Federal un 1 por 100 anual sobre los 625 millones de dólares invertidos en la Vía Marítima.
- Aumentar las tarifas suficientemente para proporcionar a la administración de la Vía Marítima un ingreso anual capaz de absorber los costos de operación, las inversiones normales de capital y que permitan el reintegro al Gobierno del 1 por ciento antes mencionado.
- Establecer una tarifa uniforme para la sección comprendida entre Montreal y el lago Ontario y el canal Welland.

El señor Normandeau añadió que "por este procedimiento, la Vía Marítima del San Lorenzo debería convertirse en una corporación capaz de mantenerse de sus propios recursos, como fue inicialmente su objeto, y poder establecer objetivos financieros realizables, tan importantes para la administración al proporcionar incentivos a la eficiencia y moral de la organización".

### MEDIDA VENTAJOSA

El señor Normandeau considera esta medida como "ventajosa", ya que libera a los usuarios de la Vía Marítima de la obligación de cargar con el peso de tan enorme deuda. "En lugar de aproximadamente doblar las tarifas tendríamos que multiplicar por cinco para hacer frente a nuestras obligaciones iniciales", dijo el señor Normandeau.

Productos a granel —carbón, grano y mineral de hierro— representan 85 por 100 del tráfico que pasa por la Vía Marítima. La carga general representa una parte relativamente pequeña que sólo aumenta lentamente.

La nueva medida financiera y los aumentos de tarifas entrarán en vigor en 1978. El señor Normandeau opina que los aumentos de las tarifas —incluso el doblarlas— es una medida relativamente insignificante, ya que los ingresos calculados ascenderán a unos 55 millones de dólares por

año en lugar de los actuales 25 millones de dólares. El señor Normandeau añadió: "Esto no es nada si lo comparamos con el valor de más de 8.000 millones de dólares de mercancía transportada en 1976. Los derechos de peaje representan una fracción tan pequeña tanto del valor de los artículos transportados como del costo total de su transporte, que los aumentos propuestos no deberían ejercer impacto alguno en el tráfico futuro".

Para colocar a la Vía Marítima en la debida perspectiva, el señor Normandeau explicó que cuando se inauguró la Vía Marítima en 1959 los armadores cargaban ocho centavos por bushel de trigo transportado de la bahía del Trueno a Montreal. En la actualidad cargan 16 centavos. Durante estos diecisiete años, la administración de la Vía Marítima ha venido cargando un céntimo y medio por bushel por derechos de peaje y ahora quiere aumentarlos a tres centavos. Durante este mismo tiempo, el cosechero de trigo ha visto el precio de su grano aumentar de 1,50 dólares bushel a más de 3,00.

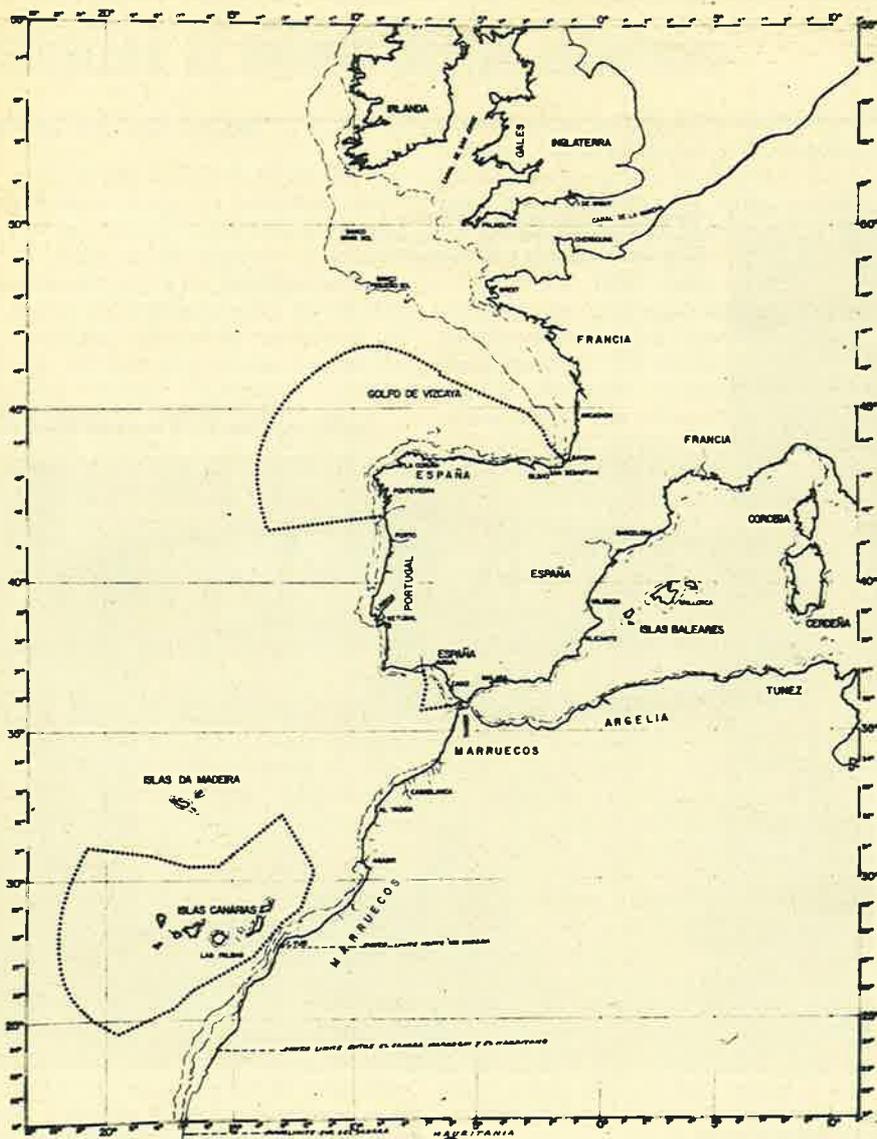
La Vía Marítima carga cuatro centavos y medio por transportar una tonelada de carbón en el canal Welland, mientras que el precio de dicho carbón ha aumentado de 12 a 52 dólares por tonelada.

El señor Normandeau añadió que, en Ontario, las siderurgias y Ontario Hydro son los que más se benefician de la Vía Marítima. En Ontario, los artículos manufacturados se transportan en su mayoría por camión y ferrocarril; por lo tanto el tráfico de carga general por la Vía Marítima no es un factor de importancia.

El señor Normandeau espera cierta oposición a los aumentos que propone, debido a los temores del efecto adverso que puedan tener sobre el costo de transporte del grano. Añadió que los derechos de peaje son un factor insignificante en el costo total del transporte de granos.

Alberta y la Columbia Británica no resultarán afectados, ya que utilizan exclusivamente puertos de la costa occidental. Tal como sucede en los puertos de la costa Este del país, el aumento de los derechos de peaje podría mejorar la posición competitiva de los puertos de la costa occidental.

Y el señor Normandeau añadió: "Simple y sencillamente expuesto, la verdad es que si los derechos de peaje se hubieran mantenido a la par de la tendencia inflacionaria desde el principio, no nos hubiéramos visto obligados a tomar medidas tan tajantes para salir del atolladero en que nos encontramos". ■



## LAS 200 MILLAS ESPAÑOLAS

MADRID.—El mapa señala en el límite de puntos cómo quedarán las aguas jurisdiccionales españolas ampliadas a 200 millas.

Se espera que la medida se adopte en Consejo de Ministros de forma inmediata para paliar en lo posible los problemas por los que atraviesa nuestra flota pesquera. ■



## EXTREMAS MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA REUNION DE LA OPEP

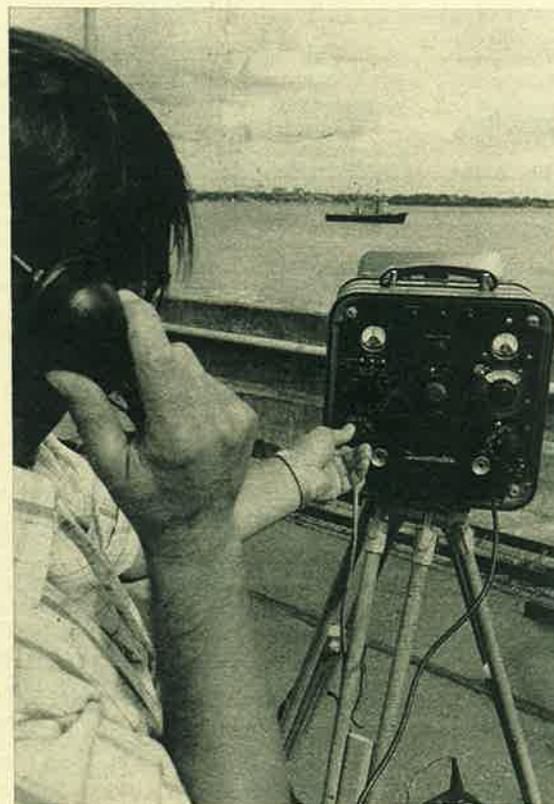
ESTOCOLMO.—De los días 12 al 15 de julio se reunirán cerca de ciento cincuenta delegados de Arabia Saudita, Irán, Irak, Kuwait, Emirato Arabe Unido, Qatar, Libia, Argelia, Nigeria, Gabón, Indonesia, Venezuela y Ecuador, países productores de petróleo y miembros de la OPEP, en el gran hotel Saltsjöbaden de esta capital.

Se trata de proponer nuevos acuerdos respecto de los precios internacionales del petróleo y las medidas de seguridad acordadas por el Gobierno sueco son extremas: corte de carreteras que rodean la zona y de accesos marítimos durante esos días, transporte de los delegados en helicóptero y otras similares que impidan posibles ataques terroristas. ■



## CONCENTRACION DE PESQUEROS EN EL TAMESIS

LONDRES.—Este es el buque congelador "Jumella" que remontó el Támesis como avanzada de la concentración de protesta de los pesqueros por la política del Mercado Común en materia de pesca. ■



## RADIOFARO MARINO

LONDRES.—Una firma especializada británica ha desarrollado un radiofaro transmisor de f. m., no direccional, con elementos sólidos, para radionavegación aeronáutica y para su uso por parte de estaciones costeras y torres de perforación submarinas para orientar a los helicópteros de transporte en toda clase de condiciones atmosféricas. El BK125M tiene un consumo de potencia excepcionalmente bajo y, en caso de emergencia, puede funcionar con una batería de 24 V. de un vehículo, siempre que se instale un convertidor de corriente interno. Este equipo requiere un mínimo de mantenimiento y puede dejarse desatendido. Tiene dispositivos para partición de tiempo y operación automática de advertencias de niebla. Como pesa solamente 47 kilos, puede ser portado por una sola persona y su compacto tamaño permite su instalación en áreas de difícil accesibilidad. El

bajo consumo de corriente se debe al especial diseño de sus circuitos de salida que, se asegura, hacen al BK125M un 50 por 100 más eficiente que una etapa de salida de faro convencional.

La disipación térmica interna ha quedado reducida en aproximadamente, 4 : 1, de manera que los transistores funcionan a una temperatura mucho más baja que en los equipos clásicos. Esto reduce el riesgo de fallo y elimina la necesidad de ventiladores. Los circuitos pueden resistir las cargas desadaptadas causadas por una antena defectuosa y pueden funcionar con toda seguridad sin un grado de disipación de transistores a un sistema de antenas desintonizado. El radiofaro, con una capacidad portadora de energía de 125 W., radia en un solo canal sumamente estable controlado por cristal, en cualquier punto de la gama de 200-420 KHz en onda continua modulada. El consumo de energía es inferior a 400 WA. ó 300 W., a 125 W. de onda continua de salida y voltaje nominal. Este equipo puede ser suministrado para instalación sencilla o doble. El radiofaro doble comprende dos transmisores BK125, una unidad automática de intercambio y una emisora automática de claves. ■

## INSISTEN EN LA IMPORTANCIA DE LA PESCA PARA LA ECONOMIA NACIONAL

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Junio es el mes de las elecciones generales en el Parlamento irlandés. Lo interesante, y que diferencia las elecciones de este año de las del pasado, es que todas las candidaturas que se presentan insisten en que el desarrollo de nuestra industria de pesca se ha hecho una cuestión de urgencia para el desarrollo de la economía nacional. Cada partido promete que apoyará la continuación de la zona de 50 millas impuesta en abril por el Gobierno actual. Es la primera vez que una cuestión marítima atrae la atención de todos los jefes de partido aquí, durante unas elecciones generales. El Instituto Marítimo y otros intereses marítimos esperan que esta situación conducirá no tardando mucho al empuje de la legislación marítima que le falta al país, desde el establecimiento del estado libre irlandés en 1922. Sobre el cabotaje (la mayor parte en manos de armadores extranjeros), sobre los puertos, la enseñanza náutica, la necesidad de crear un servicio hidrográfico nacional, la protección de tesoros arqueológicos hundidos en nuestras costas, reglas para impedir la salida irresponsable sin calificaciones de patronos de yates y otros buques de recreo, y la contaminación del mar de Irlanda; cuestión esta última de actualidad inmediata.

### PREOCUPA LA CONTAMINACION

Existe, en efecto, una ley del Parlamento que acaba de desaparecer que da a las autoridades portuarias posibilidades considerables de control de la contaminación normal, por petróleo, etc... Pero lo que asusta a muchos científicos de las dos orillas del mar de Irlanda es la posibilidad —probabilidad, dicen algunos— de una contaminación nuclear catastrófica de este mar por el centro nuclear inglés de Windscale en Cumbria, a menos de cien millas de la costa irlandesa.

Desde su establecimiento, este centro vertió en el mar de Irlanda residuos no peligrosos, pero ahora tiene la intención de hacerse el centro no europeo, sino mundial; de reconversión de productos nucleares superfluos originarios de países tan lejanos como el Japón. Según los científicos, no hay prueba de que los vertidos actuales sean inofensivos, y la llegada de grandes cantidades de productos radiactivos en buques por el mar de Irlanda añade no solamente el peligro de contaminación de las aguas de este mar por residuos mucho más poderosos que los de hoy, sino también la posibilidad de un accidente serio de un buque cargado de productos radiactivos en el espacio muy limitado y de mucho tráfico que ocupa el mar de Irlanda.

La sociedad de Conservación de la isla de Man, situada en la costa de Cumbria, expresó el año pasado sus dudas sobre la situación actual y sus miedos por el futuro, y el Instituto Marítimo de Irlanda se puso sin tardar en comunicación con ella. Otros ciudadanos de la isla comenzaron a protestar y las protestas se extendieron hacia Gales y regiones litorales del Noroeste de Inglaterra. Por fin el Gobierno británico se sintió obligado a establecer una Comisión de investigación para decidir en primer lugar si la extensión de las actividades del centro de Windscale eran justificadas desde el punto de vista de la salud de las regiones litorales y en segundo lugar si en realidad la situación actual está como aseguran los jefes del centro.

Se supone, sin embargo, que, puesto que el Centro de Windscale pertenece al Gobierno británico, la presentación de pruebas favoreciendo a los jefes del centro se hallará favorecida y la de los antagonistas dificultada, no por los comisarios, hombres de valor, sino por falta de dinero para la plena presentación de argumentos contrarios. Por eso, se ha creado en Irlanda un comité, del cual el miembro más conocido es Sean Macbride, antiguo ministro de Asuntos Exteriores y comisario de las Naciones Unidas

por Namibia, y apoyado por el Instituto Marítimo, para asegurar la presentación del caso contrario como se ve en Irlanda por el doctor Blackith, biólogo de la Universidad de Dublín y autor de un libro extremadamente erudito sobre los peligros en el mundo. La primera reunión pública del Instituto Marítimo de la temporada 77-78, en septiembre será consagrada a esta cuestión y los doctores Blackith y Wahs, científico del Colegio de Maymoth de la Universidad Nacional, expondrán sus ideas y sus preocupaciones respecto a este problema de interés mundial.

### BUQUES DE RECREO

En cuanto a los patronos irresponsables de buques de recreo, ya a principio del verano las estaciones de lanchas de socorro reciben llamadas para enviar una lancha en busca de un yate aparentemente perdido y cuando a lo mejor el yate habrá cambiado de destino y estará sano y salvo en algún puertecillo, los de a bordo bebiendo alegremente en algún bar sin pensar en la preocupación suscitada por su larga ausencia en el lugar donde fue esperada su llegada y en su casa. Es un suceso muchas veces repetido cada verano en el mar de Irlanda, como también es el de la salida de buques de recreo poco a mal equipados para la posibilidad de un accidente.

En el Instituto Marítimo, que va a abrir el 1 de julio una exposición de modelos y documentos en su nuevo centro de Dun Laoghaire, se esperan con impaciencia noticias del Proyecto Breogan del profesor Romero y sus gallegos de Santiago, y el Consejo del Instituto le ha pedido al profesor Romero que preste su embarcación tipo celtibero después de cumplir el viaje histórico a través del golfo de Gascuña a la exposición de Dun Laoghaire.

Llegó durante el mes al puerto de Belfast el buque "Kathleen", 2.208 toneladas, de Liberia, que había zarpado del puerto de Vigo, y al de Dublín, nuestro antiguo amigo el buque de cabotaje español de 337 toneladas, el "Bayren".

■ JOHN DE COURCY IRELAND.

### Crónica de Saint-Pierre

## NORMAL CAMPAÑA BACALADERA DURANTE ABRIL Y MAYO

SAINT-PIERRE ET MIQUELON.— Desde hace ya un par de meses quiero hacer público el agradecimiento que los capitanes y patronos de las parejas bacaladeras españolas tienen con los operadores de la Radio Costera de Saint-Pierre, pues son numerosas las veces que les hacen de puente en sus llamadas a la Costera de St. John's (San Juan de Terranova), ya que por dificultades de idioma, dicha Costera no comprende a los patronos de nuestros buques, teniendo entonces que intervenir la Costera de Saint-Pierre, en la que todos sus operadores hablan perfectamente el castellano y el inglés, avisando a la de St. John's de que hay buques españoles llamándola. Otras veces es esta Radio Costera de Saint-Pierre la que recoge el mensaje de la pareja española y lo pasa a la de St. John's, por serle al buque completamente imposible comunicar con St. John's. Por lo tanto, desde HOJA DEL MAR agradecemos a los operadores de la Costera saintpierreña su ayuda y servicio permanente a nuestras parejas bacaladeras.

Por lo que corresponde a la marcha de la campaña de pesca del bacalao, durante los meses de abril y mayo se han defendido regularmente las parejas cubriendo, con más o menos tiempo, los cupos que tenemos concedidos de pesca del bacalao por las autoridades de pesca canadienses; saliendo varias parejas, una vez cubierto su cupo de pesca en los grandes bancos de Terranova, con rumbo a Noruega para finalizar, no sin penas y trabajos, su campaña de pesca. Muchas parejas han efectuado la mayor parte de sus capturas fuera de las 200 millas de aguas canadienses, pues dentro de las mismas el pescado era de tamaño pequeño y escaso, prefiriendo pescar mejor calidad, aunque con más dificultades fuera de dichas 200 millas.

### ACCIDENTES

Siguen los accidentes entre las tripulaciones de nuestra flota bacaladera, pues debido a la dureza de estos mares y algunas veces la excesiva confianza de los tripulantes se producen accidentes que pudieran ser evitados. Durante el mes de mayo hay que lamentar la desaparición del contraalmirante del buque "Virgen del Cabo", don Miguel Pérez Trinanes, que el día 1 de mayo se cayó al mar, siendo imposible recuperarlo, desapareciendo rápidamente. Miguel Pérez Trinanes era natural de Cabo de Cruz (La Coruña); de veintiocho

años, casado. También hay que lamentar el fallecimiento por accidente de trabajo al tripulante del "Costa Cantábrica", don Ramón Lampón Pérez, natural de Santa Eugenia de Riveira (La Coruña); de treinta y nueve años, y también casado. Su cadáver fue llevado por el buque citado al puerto de Saint John's y desde allí enviado a España. El accidente se produjo el día 14 de mayo en las faenas de pesca.

Durante estos dos meses, las entradas de pesqueros extranjeros en este puerto fue menos abundante que en los primeros meses del año; aunque los pesqueros japoneses entraron durante el mes de abril, efectuando transbordos y descargas a los frigoríficos locales, dando alguno movimiento a la actividad portuaria local.

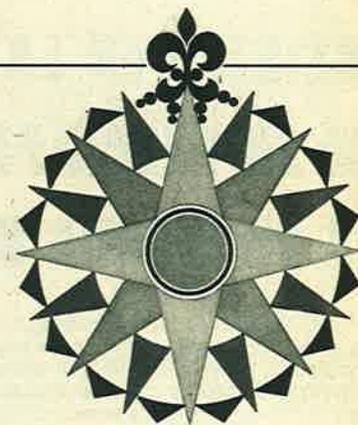
Los tres bous locales "Croix de Lorraine", "La Goelette" y "La Normandie" siguen con dificultades en las faenas de pesca, pues la vigilancia pesquera canadiense les impide pescar en diversas zonas que hasta ahora los pesqueros de Saint-Pierre consideraban de su propiedad, teniendo que cambiar continuamente de playa. A mediados de mayo, el bou "La Goelette" fue detenido y llevado al puerto de Corner Brock por el buque de vigilancia pesquera canadiense y condenado a una multa de 1.500 dólares por no estar sus aparejos de pesca con la malla reglamentaria.

También ha sido multado, esta vez por el Tribunal Correccional de Saint-Pierre, el pesquero español "Olaberrí" por verter a las aguas del puerto una pequeña cantidad de lubricante, debida a una avería en la máquina del mismo; la multa fue de 1.500 francos, ya que las autoridades portuarias de Saint-Pierre constataron que fue debido a un accidente fortuito e imprevisible y por ser la primera vez que en los veinticuatro años que vienen a este puerto los buques españoles jamás se ha producido un hecho similar, lo que demuestra la vigilancia y el cuidado que tiene el personal de máquinas de nuestros buques, cuidando de no verter residuos de lubricantes o combustible a las aguas del puerto.

El tiempo va mejorando y vamos teniendo días más cálidos, aunque las mínimas siguen por 4 y 5 grados sobre cero y las máximas en los 8 y 10 grados, aunque el pasado día 28 de mayo cayó una buena nevada durante todo el día, esperando que haya sido la última, pues ya en el mes de junio es raro —pero ya se ha dado— que caiga una nevada. ■ JOSE L. LOURIDO.

## 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.



## LOS DIOS DEL MAR

**H**ACE pocos días que he recibido el regalo de un par de discos en los que una anciana finesa recita trozos del gran poema "Kalevala". Y uno de los trozos recitados corresponde a aquel momento en que, Runa XXII, el gran héroe Wainamoinen canta, acompañándose del instrumento llamado kantele, que él mismo inventó, en una de las colinas de la montaña de oro. Todos los seres vivos que pueblan la Tierra acuden a escucharlo, desde el lobo gris al salmón plateado. El canto del héroe llega hasta las profundidades de los mares, y el dios del mar y de las aguas, Ahto, lo escucha. Y dice la runa que Ahto, "antiguo como el océano, el de la larga barba, asomó fuera de las olas, y su fértil mujer, que se estaba peinando con un peine de oro, al oír el canto se estremeció de placer, y el peine le cayó de sus manos; y saliendo del abismo verde se acercó a la costa y se echó de bruces sobre una roca, escuchando la voz del kantele mezclada a la voz de Wainamoinen. Y lloró". Ahto podía cubrir su cuerpo con escamas rojas o azules, y en los días de niebla tocaba con el dedo meñique de su enorme mano los barcos que quería guiar a buen puerto. Las grandes tempestades eran sus sueños, sueños en los que peleaba con los grandes vientos, a los que lograba, tras largo y ruidoso combate, hundir en los abismos del mar.

Este dios del mar de los fineses antiguos es un dios simplote y gamberro, caprichoso; al contrario de otros dioses del mar. Poseidón de los griegos o Llyr de los celtas, nunca intervendrá en asuntos que no se refieran al mar, y puntualmente, todos los veranos, le hará un hijo a su esposa, la cual dará a luz en el medio de un coro estupefacto de ballenas. El Poseidón de los griegos fue quien primero, dios con forma humana, se ambarcó. Lo cual supone que sabía construir una nave, o tenía con él súbditos que carpinteaban de ribera. Hermano de Zeus, llegó a pensar en destruirlo, pero terminó sometiéndose, y aún le ayuda en sus aventuras amorosas. Separa las aguas para que Zeus pueda pasar cuando convertido en toro rapta a Europa. Es vengativo, y cuando dos ríos transformados en árbitros le dan la razón a Hera, la diosa de los vacunos ojos, que pretende la Argólida, los seca para siempre. Los cauces y las riberas del Cefiso y del Asteris, nunca más conocerán el agua. Era —estos dioses de antaño se han ido muy lejos— un enamoradizo turbulento, y con una gran capacidad de metamorfosis para llevar a feliz término sus aventuras. Por ejemplo, Deméter rechazaba sus insinuaciones, y para evitar que Poseidón siguiese incomodándola, se transformó en yegua. En seguida que lo supo Poseidón se transformó en caballo, y se fue al prado donde pacía la hembra, e incontinentemente la cubrió. Hay quien dice que siete veces seguidas. Lo que fuese. De-

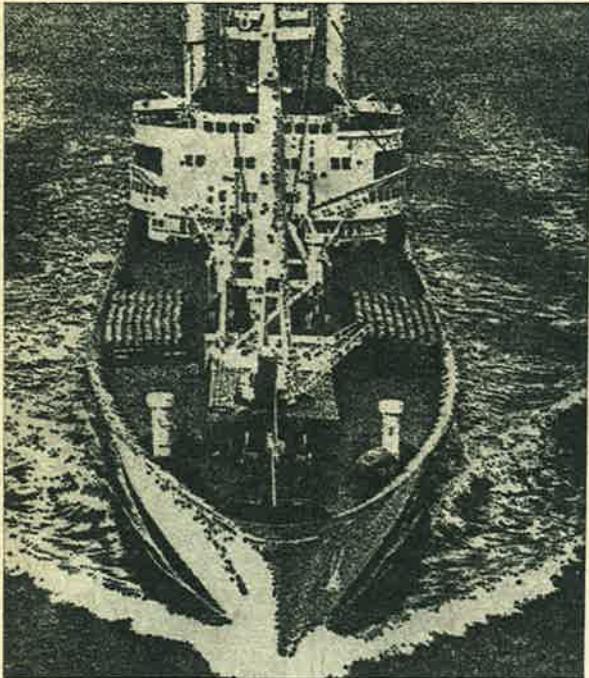
méter parió una hija "que no puede ser nombrada", y un potro Arión, dotado de inteligencia, que aprendió a leer y a escribir, y tuvo por tanto el don de la palabra. La lujuria de Poseidón no tiene par. Viola a la Medusa, un centauro hembra de gran belleza, en el mismo templo de Atenea, y se acuesta con Gea una noche y hace en ella dos gigantes, a los que dará muerte Hércules. Y con otras hembras tiene hijos que son terribles monstruos, saltadores de caminos, cíclopes y otras criaturas extrañas. Y hasta un boxeador de una ninfa, un tal Amico, el cual morirá a manos de Pólux, cuando Jasón va en busca del toisón, del vellocino de oro. El caballo era su animal favorito —las olas del mar avanzando hacia tierra sugieren caballos de planteadas crines; donde yo veía mejor este ejemplo era en San Sebastián, en el puente que preside la llegada del Urumea al mar—, y parece ser que fue quien inventó el arte de domarlo. Pero ésta será una invención posterior.

Los celtas tenían un dios del mar que se llamaba Llyr, Llwyrr, Ller... Parece ser que el gran Rey Lear, célebre desde Shakespeare, el anciano Rey del reparto, es el mismo antiguo dios. Los gallegos, con eso del celtismo nuestro, estábamos muy contentos porque en una cantiga de los cancioneros gallego-portugueses se mencionaba al viejo dios del mar. El trovador cantaba:

En Lisboa sobre lo mar  
Barcas novas mandei labrar.  
En Lisboa sobre lo ler  
Barcas novas mandei facer.

Este **sobre lo ler**, este **ler**, era interpretado como otro nombre del mar, el nombre del dios celta del mar usado para designar el mar. ¡Se hacían las barcas sobre la piel salada del dios del mar, del dios-mar! Pero los filólogos han acabado con nuestras ilusiones. Ler, como glera, llera, Laredo, lo que significa es una playa guijarrosa. No había, pues, memoria de Ler o Lear o Llyr, en la gente marinera de Galicia, ni en Portugal, "ouh meu pais das naos e mais das flotas!". Ler inventó las más antiguas de las embarcaciones de Irlanda, pero no inventó la dorna, que es bien menos antiguo, al parecer, de lo que se viene creyendo. Admirable embarcación, de una absoluta perfección formal, su nombre procede una medida de capacidad, especialmente usada para el vino. Corominas en su "Diccionario" da una amplia explicación.

Hay otros dioses del mar, pero estos tres, Ahto, Poseidón y Ler, serán siempre los mayores. ■



En 1974, los astilleros alemanes repararon barcos por una cifra global de 950 millones de marcos. En 1975 esta cifra sólo fue de 924 millones y en 1976 ha llegado escasamente a los 905 millones de marcos.

## MENOS PRODUCCION EN LA INDUSTRIA NAVAL

**Sin la ayuda del Estado peligran gran parte de los 74.000 puestos de trabajo ocupados por los astilleros alemanes.**

HAMBURGO (Especial para "Hoja del Mar", por MANUEL NOALES).—Según palabras del presidente de la Asociación de Constructores Navales Alemanes, en una conferencia de prensa, en Hamburgo, que tuvo lugar el pasado mes de mayo, "la industria alemana de construcción naval se verá obligada a seguir reduciendo la producción de sus astilleros, dada la situación económica general".

La situación económica general se agudiza aún más bajo la fuerte competencia que supone la capacidad productiva de la industria naval mundial. Sobre todo la industria japonesa supone para los constructores alemanes un serio competidor. Y esto, en opinión de los constructores alemanes, fundamentalmente dados los bajos salarios — muy bajos en comparación con los alemanes— que se pagan en los astilleros japoneses.

### UN 30 POR 100 DE DESEMPLEO

Entre julio de 1975 y diciembre de 1976 —en 18 meses— una cifra de 5.870 trabajadores de la construcción naval se han quedado sin trabajo, debido principalmente al cierre de talleres que trabajaban para empresas constructoras de buques y despidos de personal en diversos astilleros de Hamburgo. La mencionada cifra supone un 30 por 100 de desocupación laboral en la rama de la industria naval. Esta situación no pilla de sorpresa. Ya hace un año, la Asociación de Constructores Navales, anunció que, según cálculos no demasiado pesimistas, sería necesario ahorrar alrededor de unos 10.000 puestos de trabajo, ante la necesidad inminente de reducir la producción. Los afectados por la crisis son, en primer lugar, aquellos obreros sin calificación profesional determinada, mujeres y empleados administrativos.

### FUERTE COMPETENCIA MUNDIAL

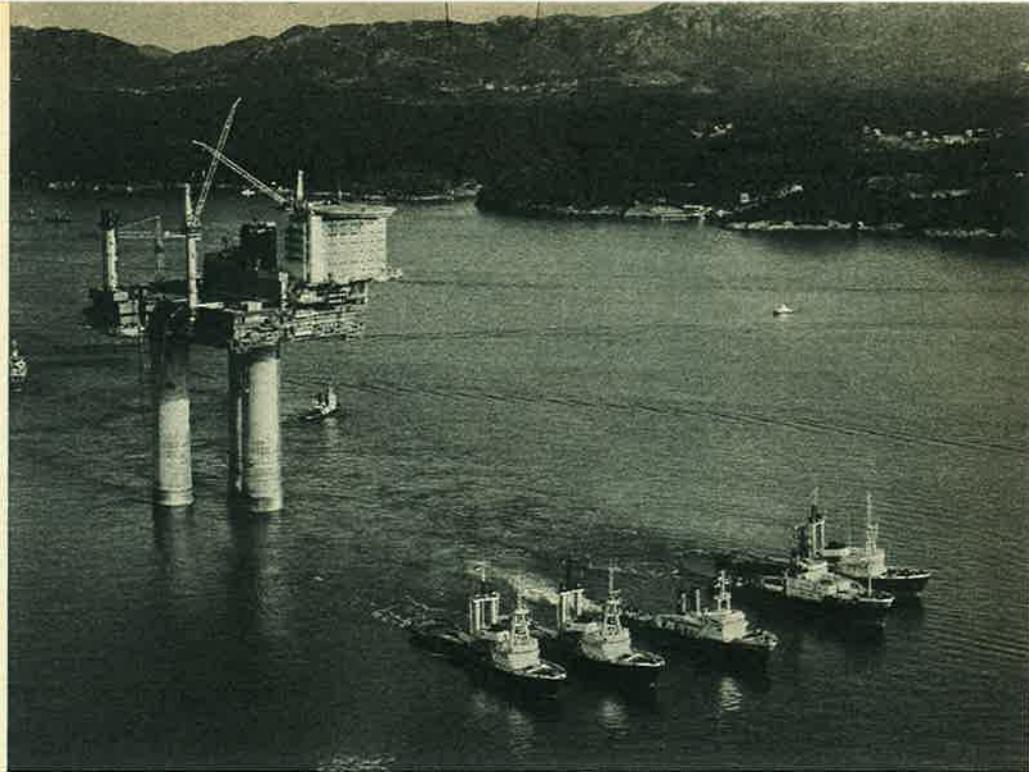
Las posibilidades de producción que los astilleros alemanes padecen bajo la fuerte competencia mundial, viene a subrayar en su informe anual la Asociación de Constructores Navales Alemanes. Ahora ya, en el primer trimestre de 1977, la cartera de pedidos sólo ha registrado un total de 14 encargos por un valor de 213 millones de marcos. Esta cifra alcanza, si llega, solamente un 20 por 100 de la capacidad de producción normal actual, suponiendo para la mayor parte de los 38 astilleros navales dedicados exclusivamente a la construcción de buques nuevos una difícil situación respecto a las posibilidades de ocupación del personal.

### AYUDA ECONOMICA DEL ESTADO

Sin la ayuda económica del Estado, la difícil situación por que atraviesa la industria naval alemana seguirá empeorándose, siendo previsible, ya que un gran número de los 74.000 puestos de trabajo ocupados hoy aún por la industria naval se vean fuertemente reducidos en un futuro no lejano.

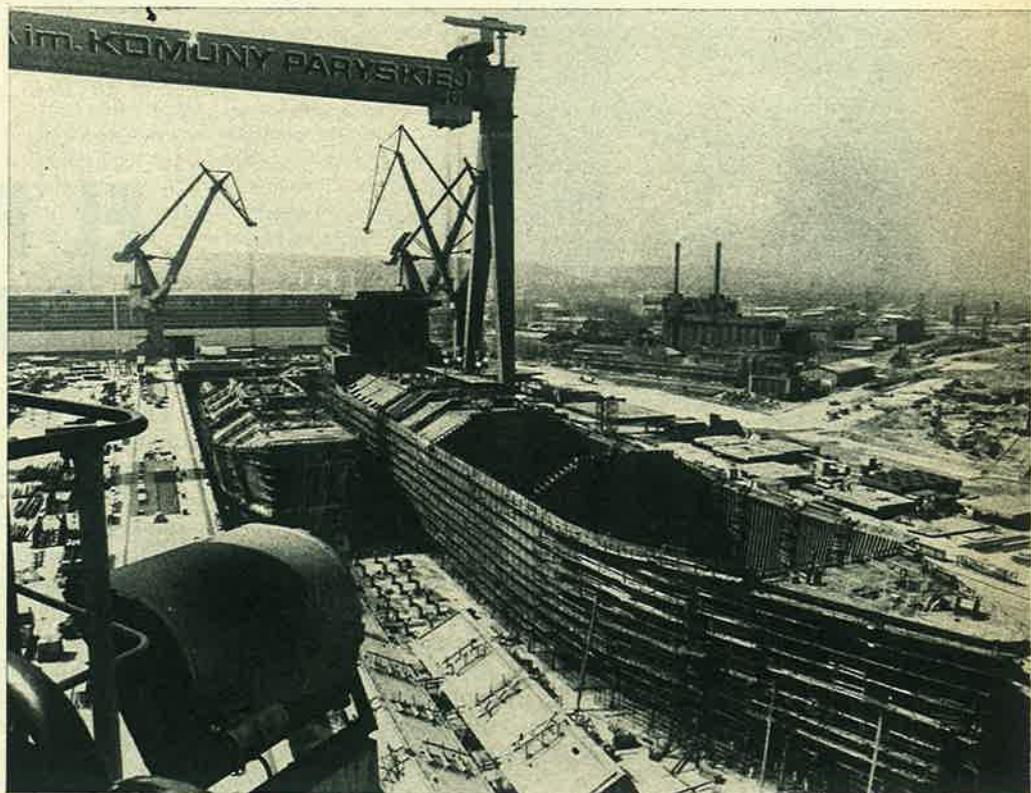
Mas no es sólo la construcción de buques nuevos la que padece bajo la situación general del mercado internacional, sino también aquella parte de la industria naval dedicada a la reparación de barcos. Muchos armadores dejan reparar sus barcos en astilleros extranjeros en los que los costes son más bajos. En este terreno, también las cifras estadísticas arrojan resultados poco optimistas. En 1976 la reparación de buques, en astilleros alemanes, alcanzó un volumen de 905 millones de marcos, mientras que en 1975 este volumen fue de 924 millones y de 950 millones en 1974. Esto supone un 20 por 100 de reducción de la producción en el sector de reparación de buques.

En cuanto a la situación en que se encuentran los astilleros dedicados a la construcción y reparación de embarcaciones para la navegación fluvial, tampoco es mucho mejor. Los astilleros dedicados a construcciones fluviales trabajan en la actualidad con el 40 por 100 de su capacidad de producción. En 1976 sólo se construyeron 32 barcos nuevos (en 1975 fueron 42) por un total de 47.599 toneladas de carga, así como 65 remolcadores y buques auxiliares (en 1975 fueron 78) sin capacidad de tonelaje de carga. ■



## TRASLADO DE PLATAFORMA PETROLIFERA

BERGEN (Noruega).—La mayor plataforma petrolífera construida en el mundo, para destino de las explotaciones del mar del Norte, es arrastrada por cuatro vapores a su punto de destino.



## MODERNOS ASTILLEROS POLACOS

POLONIA.—El segundo dique seco de Komuna Paryska, en Gdynia, que se ha construido como parte del proyecto de extensión y modernización, permite la construcción de buques de hasta 400.000 toneladas.



## PASAJEROS A SALVO

KUALA LUMPUR.—Algunos de los 900 pasajeros del barco de lujo "Rasa Sayang" que fue pasto de las llamas en el estrecho de Malaca.

Aunque ningún pasajero resultó muerto, dos miembros de la tripulación fallecieron y tres se dieron por desaparecidos a consecuencia del accidente.

Con Sabor y Acento



Por  
**NESTOR  
LUJAN**

## EL PULPO GALLEGO DE FERIAS Y ROMERIAS

**Q**UIERO hablar hoy del pulpo atlántico, que no del pulpito pequeño que tomamos en nuestro Mediterráneo. Leí, no hace mucho tiempo, un libro de los científicos submarinistas J. Y. Cousteau y Philippe Diolé en el que se habla del pulpo de una manera desmitificadora, muy distinta de lo que hasta ahora habían creído los ictiólogos. Es el fin de un malentendido entre el hombre y el pulpo, malentendido que viene quizá, desde el monstruo Escila, que Homero describe tan terriblemente. Hemos de decir que en estos libros de los buceadores, hemos aprendido muchas cosas y entre ellas la composición de los célebres vinos griegos y romanos. Philippe Diolé, por ejemplo, capturó cántaras de vino que estaban cerradas con una tapadera de barro cocido recubierta de pámpanos y arcilla y atada y sellada herméticamente. Se ha podido estudiar la composición de los vinos que contenían en los que entraba la miel, el áloe, el tomillo, la mirra, las bayas de mirto, e incluso a veces el agua de mar.

Pero volvamos a nuestros pulpos. Según nuestros arqueólogos buceadores, el pulpo no es agresivo ni repugnante y dentro del agua se desplaza con una especie de elegancia esbelta y misteriosa. Los hombres de Cousteau y de Philippe Diolé se hicieron amigos de los pulpos en las islas frente a Marsella. Sin embargo, si el pulpo es amable con el hombre —en contradicción de lo que creyeron Víctor Hugo y Julio Verne— es ávido de cangrejos, pequeñas langostas y moluscos y crustáceos que devoran con tremenda avidez.

La palabra pulpo, como tantas veces se ha dicho, viene del griego "polipus", que quiere decir varios pies. De hecho, el pulpo sólo tiene ocho brazos, un cuerpo oblongo en forma de saco. Vive en las anfractuosidades de las piedras y como he dicho es de una extremada voracidad. Pero todo esto atañe poco a estas páginas y a esta sección: lo que interesa es que es un plato tradicional en las ferias y romerías campesinas de Galicia y en no pocas fiestas patronales, como las del apóstol en Santiago, la de los Remedios en Orense, las de San Froilán en Lugo, las del portal en Ribadavia y otras muchas. El magnífico libro "Mariscos de Galicia", de Luis Villaverde, que ha editado, catalogado y anotado Valentín Paz Andrade, nos entera de que el pulpo es el marisco más popular de Galicia. Curado y bien cocido al estilo de feria, sazonado con aceite, sal y pimentón se come durante todo el año. Pero también se consume fresco y es preferible comerlo así

en los meses de septiembre a marzo que es cuando es más sustancioso, mientras que en adelante desova y se torna un manjar un tanto triste y desfibrado. Y Luis Villaverde aporta un refrán excelente: "Mientras canta o cuco non comas reia nin pulpo".

Para su preparación, el pulpo necesita la clásica paliza previa: unos sesenta golpes a los grandes y la mitad a los pequeños, que siempre serán de carne más tierna. Lo mejor es golpearlo contra una piedra moderadamente, para que no se desprendan las ventosas. La paliza del pulpo es un procedimiento antiguo y acreditado. El "pulpo de feira" es el tentempié universal, como hemos dicho en todas las bulliciosas romerías y alegres fiestas gallegas. Se sazona con ajo, aceite y pimentón. Y queda su carne elástica, blanca y rojiza, y a veces semejan sus raciones, con los cráteres de las ventosas, trozos de paisaje lunar. Con esta excelente tapa casan muy bien los vinos un tanto ácidos, jóvenes y retozones de la tierra gallega.

También existe el pulpo guisado con patatas que mucho me agrada, y éstas se han de cocer después de haber retirado el animal de la misma vasija con las aguas y los jugos de la cocción anterior, sazonándolas con un poco de sal. Y éste no es sólo un guisote gallego, sino también una buena y gustosa comida del Mediterráneo.

Conviene al pulpo el aceite. Y para ello hemos de citar la antigua relación simbólica entre el pulpo y el olivo. Esto viene de muy remotos tiempos. Opiano de Anazarbe, poeta didáctico griego del siglo II que escribió dos poemas, uno dedicado a la caza y otro a la pesca; en el de la pesca nos describe las afinidades electivas que existen entre el pulpo y el olivo: "La fascinación que le atrae hacia este vegetal, la alegría que le inspira esta planta oleaginosa parecen ser un prodigio". Opiano había observado que los marinos de su tiempo —como todavía lo practican los del litoral provenzal— atraían al pulpo agitando en la boca de su guarida un ramo de olivera. Y el pulpo que estaba allí, y lo conocían por su respiración, normalmente acababa saliendo. Parece ser que Opiano, con toda su sabiduría, no comprendió, como han sabido tantos y tantos pescadores, que lo que tentaba al pulpo no era ninguna atracción misteriosa de las hojas del olivo, sino porque éstas, con su blanco plateado y espejeante, le parecían pequeños pececillos que excitaban la inextinguible voracidad del cefalópodo. Un misterio de muy fácil explicación.

## PROTAGONISTA: LA MAR

### PINTURA

## JOHN CONSTABLE

Este pintor inglés, que merece un capítulo aparte en la historia de la pintura del paisaje y del mar, nació en East Bergholt (Suffolk), el 11 de junio de 1776 y murió en Hampstead, el día 1 de abril de 1837, legando al arte de su época una nueva escuela de paisaje cuya influencia perdura aún en los actuales marinistas ingleses, por su diversidad de gradaciones de color y la extraordinaria rima de composiciones entre luces y sombras inspiradas en la realidad de la Naturaleza, aunque, si bien en contraste con estas grandes cualidades, adolecía en la mayoría de sus obras del uso exagerado de la espátula y hasta, según los críticos de su época, adolecía también de la imaginación que sobraba y rebosaba, por el contrario, en las obras de Turner.

En realidad, analizando en conjunto toda la obra de Constable, muy pocos pintores, incluso hasta hoy día, han logrado trasladar al lienzo la atmósfera de bruma del paisaje marítimo inglés, la lluvia y las tempestades en la costa británica.

Su padre, Godding Constable, era el molinero de su pueblo natal y en principio decidió que su hijo Juan se dedicara a la Iglesia, a pesar de su gran afición infantil a la pintura. Pero no pudiendo vencer la escasa vocación religiosa de su hijo, lo obligó a trabajar en su molino, puesto que en aquella época la pintura no daba para cubrir el sustento.



La amistad casual con el coleccionista inglés sir Jorge Beaumont, que le mostró en su residencia importantes obras de Claudio Lorena, lo hizo decidir su vocación por la pintura y trasladarse a Londres a los diecinueve años, para iniciar sus estudios de bellas artes en los talleres del pintor Farrington y del grabador Thomas Smith, donde asimismo copió multitud de obras de los grandes maestros de su época anterior.

Su primer contacto con el mar lo tuvo a los veintisiete años, en un viaje a bordo del velero "Coutts" desde Londres a Deal, invitado por el capitán del barco que era amigo de su padre. Durante el mes de permanencia en

el navío, todo su tiempo lo dedicó a realizar dibujos de barcos navegando en todas las situaciones, bocetos que hoy día se conservan en el Museo Británico Victoria y Alberto y que recuerdan su aprendizaje sobre los dibujos y las pinturas de los Van der Velde.

Estos dibujos y bocetos fueron los que le sirvieron posteriormente para que al embarcar tres años más tarde en un navío británico a participar en acciones bélicas, le permitiera realizar sus famosas acuarelas sobre la batalla de Trafalgar. Poco afortunadas por cierto, pues no era su fuerte la pintura de las acciones dramáticas. En realidad, si Turner llegó a ser un auténtico realizador melodramático, de sus versiones sobre las batallas navales, Constable era el polo opuesto, que mostraba una gran frialdad en la expresión de tales temas.

Pocos años más tarde, la British Institution ofreció importantes premios a los artistas que realizaran obras sobre temas de la batalla de Trafalgar, pero Constable se excusó de participar diciendo que no le apasionaban esos temas.

Por aquel entonces, sobre el año 1824 fue cuando produjo sus obras maestras inspiradas en escenas rurales del Sur y el Este de Inglaterra. Su obra titulada "The hay wain", pintada en 1821, había producido ya una gran impresión en el Salón de pintura de París, y ese año, en el que volvió a pintar el mar como sujeto visto desde la costa, un especulador francés adquirió y expuso en París tres de sus mejores obras; obtuvo tal éxito entre pintores famosos, como Delacroix, Rousseau y Dupré, que a pesar de la novedad de su estilo personal obtuvo la medalla de oro.

En 1827 muere su suegro, legando a su esposa una considerable fortuna de aquella

época: 500.000 francos, con los que, liberado de su malsana economía, decía a sus amigos: "¡Ahora pinto telas de seis pies con el alma tranquila!". Pero este bienestar fue entristecido irreparablemente por la muerte de su esposa un año más tarde, en el que le admitieron en la Real Academia de Bellas Artes de Inglaterra.

Las principales obras de Constable pueden verse en la Galería Nacional de Londres, la Galería Nacional de Arte Británico. En el Museo Victoria y Alberto. En la Real Academia. En la Galería Nacional de Irlanda. La de Liverpool, Oldham y Museo del Louvre. ■ E. ARRIAGA

### FILATELIA

## EMISIONES MES DE JULIO



En el mes de julio solamente hay una serie, y se trata del grupo número 8 de la emisión relativa a los uniformes militares. Como sus precedentes, van estampados en huecograbado multicolor y con tiradas de 8.000.000 de ejemplares para cada valor, los cuales son, así como los uniformes reproducidos, los siguientes: 1 peseta, oficial de administración militar, 1875; 2 pesetas, lancero de Caballería, 1883; 3 pesetas, comandante de Estado Mayor, 1884; 7 pesetas, trompeta de Artillería Divisionaria, 1887, y 25 pesetas, oficial de Sanidad Militar, 1895. Con estos nuevos sellos, ya son un total de cuarenta los emitidos.

### EXPOSICION FILATELICA EN CADIZ

Con el nombre de Exfilca-77, el Club Guadalete, del Puerto de Santa María, y con el patrocinio de la Caja de Ahorros de Cádiz, se ha celebrado en esta ciudad una fenomenal exposición filatélica. A ella han concurrido nada menos que 37 expositores, más otros doce de la clase juvenil, con lo cual significa bien claramente la importancia de esta exposición, centrada sobre el sello dedicado a los buques. Estaban presentes muy bonitas colecciones, en especial dos de sello clásico nacional y otras dos de marcas postales prefilatélicas, de la provincia de Cádiz, precisamente.

La promoción de la Caja de Ahorros de Cádiz permitió la concesión de hasta dos medallas de oro, así como una buena cantidad de vermeil y de plata. Una exposición con categoría y que prestigia a la sección filatélica del Club Guadalete, del Puerto de Santa María, que en un breve número de años ha constituido un amplio grupo de filatelistas con excelentes dotes de organización.

### 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.

ALEMANIA DEMOCRÁTICA: Feria de Leipzig 1974 (1.611/12), 16. Personalidades (1.621/25), 60. Personalidades políticas (1.514/18), 56. Hongos (1.613/21), 160. Copérnico (1.525), 32. Inventores (1.875/78), 90. Naturaleza (1.879/83), 140. Carlos Federico Gauss (1.891), 12. Gaspar David Friederich (1.639/42 y HB 35), 144. Enrique Heine (HB 32), 80. Feria de Leipzig 77 (1.884/85), 30. Trajes típicos femeninos (1.886/90), 180. Vuelta ciclista de la paz (1.892/94), 90.

GRAN BRETAÑA: Boda princesa Ana (700/01), 48. Navidad (669/71), 46. Aniversario boda real (672/73), 60. Comunidad europea (675/77), 68. Conservación de la Naturaleza, roble (678), 34. Cricket (672/74), 58.

JERSEY: Serie general (125/37), 134. GIBRALTAR: Churchill (314/15), 46. Uniformes militares (308/11), 66. Comunidad Europea (292/93), 36. Miguel Angel (329/31), 44. Unión postal universal (305/07), 44. Escudo de Gibraltar (278), 12. Navidad (288/89), 20. Navidad 76 (nov.), 87. Nueva serie general (nov.), 883.

ISLA DE MAN: Centenario del tranvía (nov.) 74. Navidad 76 (nov.), 74. 25 aniv. coronación Reina (nov.), 75.

UNION SOVIETICA: Se hace la advertencia que todas las series reseñadas son usadas por el Servicio Filatélico de Moscú. 35 aniv. Komsomol (3.233), 8. Spartakiada escolar (3.234), 8. G. Gai Bzhichkian (3.235), 8. Sen Katayama (3.297), 10. Torre de la televisión (3.298), 29. Comisión para la lucha contracontrarrevolución (3.304), 8. Congreso de Sindicatos (3.329), 12. Estaciones climáticas del Báltico y flores (3.299/3.303), 80. Cuadros del museo Tretiakov (3.320/28), 20. Congreso de minerales (3.360), 10. Congreso de Etimología (3.362), 10. Conferencia energética mundial (3.361), 10. Literato Sadridin (3.366), 8. Comisión consultiva de estudios postales (3.367/68), 24. Deportes (3.381/85), 60. Congreso internacional de Aceites (3.363), 10. Partido Comunista de Ucrania (3.386), 6. Organizaciones deportivas (3.387), 8. Universidad de Tbilisi (3.394), 8. Semana de la Carta (3.402), 8. Día del Sello (3.403), 8. Comisarios de Bakú (3.404), 8. Político Antikainen (3.405), 10. Marina Mercante (3.406), 10. Radio Nizgorodsk (3.421), 8. Escritor Turgueniev (3.414), 8. República de Hungría (3.468), 8. Personalidades políticas (3.408/11), 32. ■ LUIS MARIA LORENTE.

### LIBROS

## "CUARTA NAVEGACION"

En lo que pueda suponer, en un futuro, de antología literaria del mar, creo no debe pasar inadvertida la colección "Juan Sebastián Elcano" que, dentro de sus actividades culturales, inició, en 1974, la Casa del Mar de Cádiz.

La colección surgió con motivo de la creación, con carácter nacional, y para todos los que escriben en nuestra lengua, del premio de cuentos que lleva el nombre del famoso marino vasco de Guetaria que diera la prime-

ra vuelta al mundo y que arribara, en 1522, al puerto de Sanlúcar de Barrameda, de donde había partido en 1519.

Desde 1974, la colección ha publicado diez relatos marineros agrupados en tres volúmenes, con los títulos de "El mar en tres relatos", "Cuentos para tres mares" y "Cuarta Navegación". Muy de destacar son los relatos titulados "Discurso tremens del navegante llamado el Diablo, ajusticiado en la plaza de Gibraltar", del escritor sevillano José Luis Ortiz de Lanzagorta; "Escúchame bien, Tonia", del escritor gaditano Eduardo Domínguez Lobato, de Sanlúcar de Barrameda, quien nos ha dejado una página bellísima sobre los primeros barcos de pesca a vapor en Bajo Guía, y el relato "Krisner, el delegado", de José Mario Páez, funcionario de las Naciones Unidas, con sede en Ginebra.

"Krisner, el delegado" (que fue el último (Pasa a la pág. siguiente)

(Viene de la pág. anterior)

ganador del Juan Sebastián Elcano), junto a los cuentos titulados "Larga estela de muy blanca espuma con delfines y tintorerías", de Eduardo Sierra, profesor del Instituto Alejandro Satorras, de Mataró; "Cuando murió la mar", de Eduardo Jover Robles, periodista, y "Zalasa", del onubense Francisco Pérez Gómez, forman el volumen número cuatro de la colección, puesto a la venta con el título común de "Cuarta navegación".

Igual que los anteriores, el presente volumen ha sido impreso en los talleres tipográficos de Editorial Católica Española, S. A., de Sevilla, en edición bien presentada, con buen éxito tanto de crítica como de público.

Destacamos la calidad literaria de esta tercera edición del concurso, con relatos que van desde el fino humor de Krisner a la belleza estética de Zalasa, pasando por el estilo y buen hacer de "Larga estela..." y el dinamismo de "Cuando murió la mar".

Recordamos que el segundo volumen de la colección fue dedicado a un tema monográfico, "Cine y mar: una aproximación", del colaborador de esta revista Juan-Fabían Delgado.

Las personas interesadas en la adquisición de los números de la colección pueden solicitarlos directamente de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, Casa del Mar. Cádiz. ■ JOSE ASENJO SEDANO.

## EL MINISTRO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL, EN EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MADRID (Redacción).—El pasado día 6 de julio visitó la sede central del Instituto Social de la Marina el ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Enrique Sánchez de León, acompañado del subsecretario de la Seguridad Social, don Victorino Anguera Ansó.

Acompañados del presidente del ISM, don José Luis Taboada García, el ministro y el subsecretario mantuvieron

un cordial cambio de impresiones con los cargos directivos del Organismo, interesándose vivamente por la acción del Instituto Social de la Marina mediante el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores de la Mar.

Posteriormente, el señor Sánchez de León recibió a los funcionarios, que le cumplieron, y les saludó personalmente uno por uno. ■

## CADIZ

### MAURITANIA LIBERA A CUATRO PESQUEROS ESPAÑOLES

CADIZ.—Cuatro de los ocho pesqueros españoles apresados por Mauritania han sido liberados hasta ahora, gracias a las gestiones que ha llevado a cabo el embajador de España en Mauritania, según un telegrama del ministro de Asuntos Exteriores enviado al alcalde de Cádiz.

Por parte de las autoridades mauritanas continúan los expedientes en relación con los dos barcos gaditanos que, según dichas autoridades, pescaban en sus aguas jurisdiccionales, al Sur de Cabo Blanco, sin licencia y con artes que violan la legislación de este país, al igual que ocurre con los dos barcos de "Pescanova" apresados en aguas de la costa saharauí.

Por otra parte, el Gobierno mauritano insiste en la necesidad de respetar la legislación de su país y pide a los armadores españoles que no faenen en sus aguas si no cuentan con las oportunas licencias.

## VIGO

### ASAMBLEA DE ARMADORES

VIGO.—Enviar un telegrama al presidente del Gobierno solicitando una entrevista, ha sido acordado en asamblea extraordinaria celebrada por los armadores de Vigo y Marín.

En esta entrevista se expondría al presidente Suárez la gravísima problemática que actualmente padecen los buques que tradicionalmente operan en aguas de la Comunidad Económica Europea.

"Tan gravísima problemática —dice un escrito hecho público por los armadores— nos aboca a un inmediato e irrevocable amarre, y nos vemos obligados a esta petición de audiencia toda vez que las gestiones que hemos efectuado a distintos niveles de la Administración no han tenido concreción en respuestas a la actuación a seguir, sumiéndonos en un total desconcierto y abandono e indefensión de nuestro Gobierno".

Los armadores de Vigo y Marín se entrevistaron con el director general de Pesca para requerir cuáles serían las ayudas concretas de la Administración en el supuesto de que la flota de fresco que opera en aguas comunitarias fuera necesario amarrarla.

La flota de buques de Vigo y Marín es de 77, y la de la zona cantábrica y gallega de un total de 500 barcos. ■

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

## MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL 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).

# El TIEMPO en la MAR



FERNANDO MEDINA

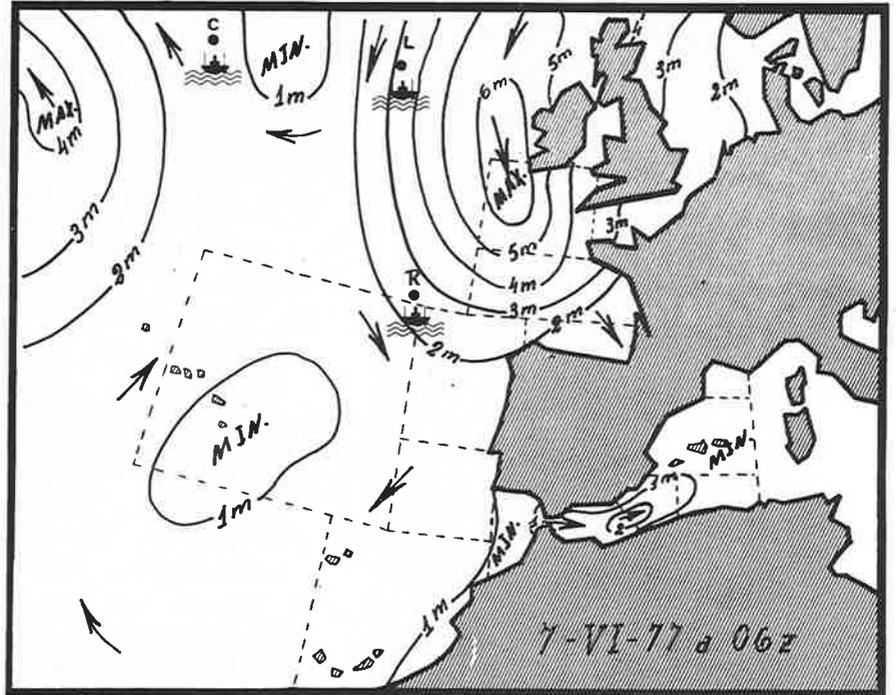
## CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

Continuaron amainando los vientos y —con ellos— disminuyendo las mareas durante el pasado mes de junio por todas las zonas marítimas de responsabilidad española. Y además lo hicieron progresivamente a lo largo de la primera quincena, hasta el extremo de que durante la segunda fueron ya escasísimos los temporales y, por lógica secuela, las mares encrespadas. Pero, aunque sea sucintamente, hagamos un poquito de historia.

Se inicia el mes con intervalos de temporal del NE en Vizcaya y Finisterre, los cuales se mantienen —prácticamente— durante toda la jornada, amainando ya en la madrugada del día 2. No vuelven a registrarse vientos fuertes (fuerza 7 o más de la escala de Beaufort) hasta el mediodía del 6, en que aparecen ráfagas atemporadas del NW en Gran Sol y Vizcaya, incrementándose el 7, en que una depresión de 988 mb se centra —a las 12, horas Z— en 40° N-1° E, desplazándose lentamente hacia el NE y provocando vientos de fuerza 7 a 8 al E del meridiano 13° W y al N del paralelo 45° N. A este día, precisamente, corresponde el mapa —número 1— del grabado adjunto, en que lo más destacable es la mar muy gruesa y arbolada del NW (olas de cinco a seis metros o más) sobre la mitad NW de Gran Sol. En el resto de

esta zona y en todas la de Vizcaya se registra mar gruesa, viniendo del N al NW. Por lo demás, hay que significar la fuerte marejada de componente N en el tercio septentrional de Finisterre, extremo noroccidental del Cantábrico y, a intervalos, en las mitades E de Alborán y W de Palos. En las demás zonas, como apreciarán, predomina simplemente la marejada. Poca cosa, en definitiva. Máxime si tenemos en cuenta que, en conjunto, este día (y este mapa) fue —a nuestro juicio— el más significado del mes de junio. Para terminar esta pequeña historia añadiremos que el día 10 se registraron ráfagas atemporadas del NW en Vizcaya. El día 13 intervalos de temporal del N en Gran Sol, Vizcaya y Cantábrico. Y el 14 rachas atemporadas del NW en el golfo de Vizcaya.

En el mapa número 2 se esquematiza el número previsto de días en que se espera temporal en nuestras zonas marítimas de responsabilidad durante el presente mes de julio. Como apreciarán, sigue decreciendo su número, al tiempo que —salvo en el Estrecho— predominando los vientos de componente N. De dos a cuatro días de temporal se prevén en los dos tercios noroccidentales de Gran Sol, de uno a tres en el resto de esta zona y en Vizcaya, Cantábrico, Finisterre, SW de Canarias, León y mitad



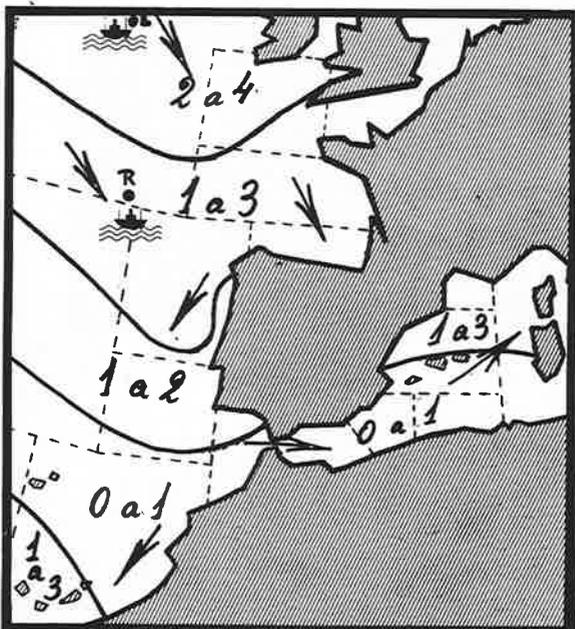
MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas, durante el pasado mes de junio, por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. Corresponde, como ven, a las 6 —hora Z— del día 6.

NW de Baleares. En las demás zonas, a lo sumo, se registrará un día.

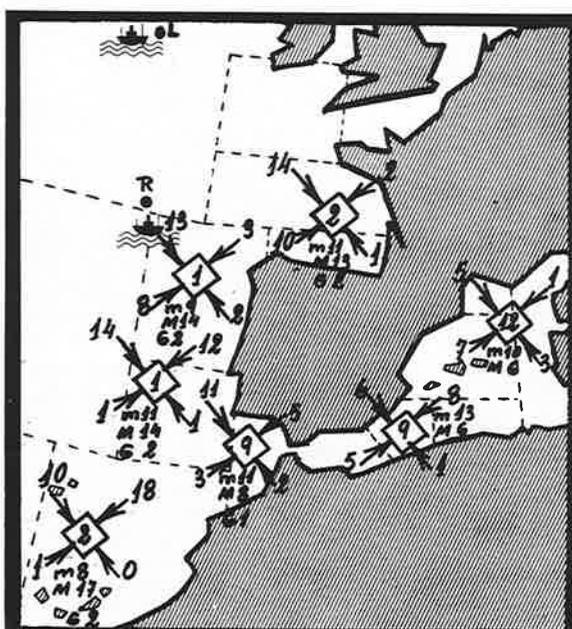
El mapa número 3 da una idea del estado medio previsto de la mar y del viento para el mes en curso. En el Mediterráneo predominarán los vientos de Poniente, mientras que en las demás zonas serán de componente N. No parece —como apreciarán— que, salvo excepciones locales, vaya a presentarse la mar muy 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, es decir: 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 (al totalizar) faltan hasta completar los treinta y uno de que consta julio, corresponden a direcciones confusas de mares. Por otro lado —y debajo o a la derecha de cada rombo— aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada

por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos o tres metros), simbolizada por una "M", y —cuando hay— de mar gruesa o más (cuatro metros en adelante), expresada por un "G". También en este caso tiene validez lo que antes decíamos: que los días que faltan —al sumar— hasta completar los treinta y uno que integran julio corresponden a oleajes intermedios.

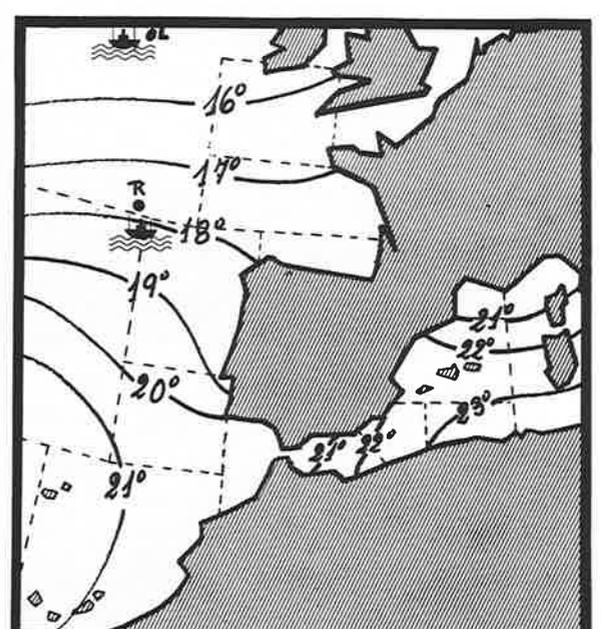
Por fin, el mapa número 4 muestra la temperatura media del agua del mar en superficie prevista para el mes en curso. Como apreciarán, si la comparan con la de junio, representa —en general— un incremento de unos dos grados (tres en el Mediterráneo y uno en Canarias) con respecto al mes pasado. Las isoterms, como es norma obligada, van rotuladas en grados centígrados. Recordaremos —ya para terminar— que la temperatura superficial del agua del mar suele ser ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima, si bien en verano suele —a veces— suceder justamente lo contrario. ■



MAPA NUMERO 2.—Previsión de días de temporal en nuestras zonas marítimas para el presente mes de julio. Las flechas indican la dirección prevista del viento.



MAPA NUMERO 3.—Estado previsto del viento y de la mar para el actual mes de julio en las zonas marítimas de responsabilidad española.



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



**haga rentable  
el negocio  
de la pesca con  
CATERPILLAR**

Motores marinos propulsores: desde 125 a 1125 BHP  
Grupos auxiliares: desde 75 a 1250 BHP.



F-7-77

**MOTORES MARINOS CATERPILLAR**  
**para no perder ningún día de pesca**



**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 - MALAGA - LA CORUÑA - LERIDA - PALMA DE MALLORCA

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.