

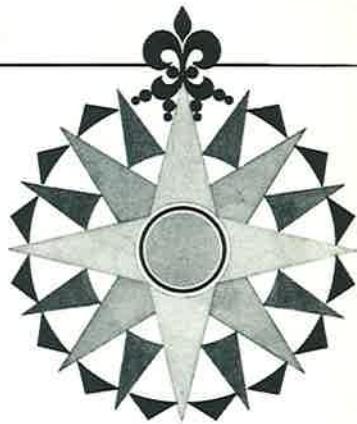
hoja del mar

NUMERO 143.

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

PARTE DE LA FLOTA DE ALTURA DEL NORTE. EN SUS BASES

Parte de la Flota de altura de los puertos españoles del Norte, la que habitualmente faena en los caladeros que ahora se encuentran dentro de las aguas comunitarias, regresó a sus bases. Parece ser que los patronos de los barcos, por temor a posibles apresamientos, decidieron regresar a sus puntos de origen. Ante el problema planteado, se celebraron numerosas reuniones. Mientras, los buques abarrotaban los puertos, como el de La Coruña, del que ofrecemos una vista parcial.



EL VELLOCINO DE ORO, EN GALICIA

Los griegos han supuesto que es en algún lugar de! Mediterráneo oriental, o pasados en los estrechos bizantinos, más allá de donde Troya fue, en alguna ribera del mar Negro, donde Jasón fue a buscar el toisón de oro, el vellocino de oro, y lo encontró, y a la hermosa y terrible Medea. Pero ahora yo les hablo, no como erudito en el asunto, sino como un escritor de imaginación, y como un gallego que quiere para el océano que baña las costas de su pequeña patria una nueva aventura marinera. En Ribadeo, en lugar nunca precisado, ha aparecido una joya, una pieza diminuta, de oro, que ya es célebre en el mundo de la orfebrería occidental. Es el ya famoso carnero alado, que "El Correo" de la UNESCO ha divulgado en la portada de su último número. Una pieza pequeña, de seis centímetros y medio de largo y otros tantos de alto, y que pesa cincuenta y dos gramos. Es un "castrón de ouro", y el orfebre que realizó la pieza ha imitado en la piel del carnero los vellocinos, la lana de oro que fue a buscar Jasón el griego. La joya, que es seguro que no fue hecha para colgante ni para aplicación, que se sostiene perfectamente en sus cuatro patas sin apoyo exterior, pudo haber sido hecha fuera de Galicia, o entre nosotros, gente adornada de oro en los días prerromanos. Pudo ser obra de la orfebrería de Tartessos, ya que los tartésicos negocian con pueblos atlánticos. El profesor Blanco Freijeiro, que ha dedicado al carnero alado un esclarecedor estudio, nos recuerda que las fuentes literarias hablan de griegos. Los nostoi, los viajes de los griegos a Galicia están muy desacreditados, y todos tienen por fábula el que hubiese establecimientos griegos en la región gallega. Nadie cree hoy que Diome-

des, después que Troya fue, llegase a la desembocadura del Miño y fundase Tuy, en memoria de su padre Tyde. Nadie cree que una mañana de abril llegase Lérez arriba hasta donde hoy está la puente de Pontevedra el valeroso Teucro, y fundase la villa en alto castro sobre el río: "Fundate, Teucro valiente" ... Pero hay escritores antiguos que atestiguan las navegaciones de los griegos hasta nosotros, y que se establecieron aquí. Estrabón, por ejemplo, en el que puede leerse que había griegos entre nosotros, y polis helenas, como Hellenis y Amphikokoi. Nadie cree en las navegaciones y asentamientos de los griegos, pero cuando aparece algo como el carnero alado de Ribadeo, Blanco Freijeiro nos dice que hay que ponerse a pensar. Y digo yo que a imaginar.

Yendo hacia el oscuro final del mundo conocido a buscar el toisón, ¿no sería al Finisterre, al punto extremo de la tierra conocida, a donde navegó Jasón? La geografía de la aventura griega, como la conocemos por la literatura, sería establecida muy "a posteriori" de los acontecimientos. Los griegos y los fenicios del comercio del estaño conocerían un pueblo rico en oro en la ribera del océano, y situarían en él el carnero de oro —como gracias a los libros de caballerías los conquistadores españoles buscaban en Indias el país del Dorado, donde todo era de oro, desde los árboles a las puertas de las casas y los guijarros del camino—. Y entonces, en la nave "Argos", con la centena osada de sus compañeros, el intrépido Jasón navegó hasta nuestras costas. Larga navegación, saliendo por las Columnas de Hércules al Tenebroso, con peligro de llegar a su borde, donde sus aguas se precipitan en enormes abismos, y con temor de las grandes bestias que giran como remolinos en su superficie. Y como fuese, la nave ancló una serena y grave tarde, digamos que de mayo, en aguas de la ría del Eo, frente al castro sobre el que fue construido Ribadeo. Desembarcaron los helenos, y fueron recibidos, cumpliendo los gallegos las leyes de la hospitalidad.

Supongamos que Eetes era Rey de los gallegos del Eo. Los argonautas verían en la frente, en el cuello, en los brazos y en los muslos, sobre las rodillas, las diademas, los torques, los brazaletes de oro. El Rey tenía una hija hermosísima, de mirada fascinadora, en el sentido literal de la palabra. Se peinaba con peine de oro, como más tarde, quizás habiéndolo aprendido de ella, se peinarán en las playas, tumbaradas al sol, las sirenas de misterioso canto. La hija del Rey Eetes se llamaba Medea. Era perita en magias. Era lo que ahora llamaríamos los gallegos "unha meiga", una bruja, una "socière", sabía en hechizos de toda clase, en filtros de amor y en venenos, y sutil dialéctica, con el razonar convincente y lento que suelen los gallegos... Y Jansón se enamorará de Medea, y gracias a ella conseguirá el vellocino de oro, y podrá regresar a su patria. Con ella, claro. El resto, el regreso, los celos, las muertes, ya las conocen por la tragedia... ¡Medea gallega! La nave "Argos" sale de la ría, dejando a la izquierda las Quebrantas, en las que rompe violento el mar que será llamado de los cántabros. A popa va Medea, y a su lado Jasón, que le ciñe con su fuerte brazo la estrecha cintura. Medea se despide de las colinas verdes que cercan la ría, de las lejanas montañas azules... El "castrón de ouro", el carnero alado, será la imagen en oro que recuerde el carnero verdadero, cuya lana de oro era el más singular de los oros que los gallegos usaban para su estupefaciente joyería.

La nave de Jasón se encamina hacia Grecia, dejando atrás el Ortegal y el Finisterre, durmiendo en las noches de tempestad en el abrigo de las rías, pasando ante Lisboa, donde quizás había griegos que recordaban a Ulises, y finalmente buscando el estrecho, para penetrar en el mar bien conocido, donde rige Posidón. Medea, pese a su "terribilidad", irá durmiéndose de dulzura en los brazos de Jasón. Medea la gallega, Jasón en Finisterre y en Ribadeo. ¿Imposible? Yo no diría tanto. ■



Carnero alado
de Ribadeo.
Museo de Lugo.
Tesoro Alvaro
Gil Varela.

hoja del mar

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

Editor

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

Redacción y Administración:

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

Génova, 24, planta séptima.
Tel. 419 39 63 y 419 07 24

Madrid-4 (España).

Telex: 23746 y 22107.

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizábal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chilida. Cartagena: Juan Oliva Cervantes. Castellón: António 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 Rápida: 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 Bermúdez Arce.

Redacción Central:

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

Publicidad: Pedro Cánovas.

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

Director:

Joaquín Vidal.

hoja del mar

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.

EL GOBIERNO ESTUDIA SOLUCIONES PARA LA PESCA

MADRID (Redacción).—El Consejo de Ministros, celebrado el pasado día 29 de julio, estudió las primeras conclusiones y propuestas de las medidas de la Comisión Interministerial, creada el 11 de julio, presidida por el subsecretario de Presupuestos y Gasto Público del Ministerio de Hacienda, para proponer soluciones al problema de la flota pesquera del Norte de España.

El Consejo acordó que se propongan con la máxima rapidez las oportunas disposiciones.

SOLUCIONES

Las medidas en sus líneas generales se refieren fundamentalmente a:

- 1) Medidas tendentes a paliar los efectos económicos del personal a consecuencia del cese de actividad: seguro de desempleo, asistencia social, asistencia sanitaria y programa de readaptación laboral.
- 2) Jubilación anticipada.
- 3) Medidas para sostener la actividad, crediticias, fiscales y de apoyo o subvención directa, y otros tipos de incentivos.
- 4) Moratorias crediticias.
- 5) Primas al desguace.

REUNION DE LA COMISION INTERMINISTERIAL

Posteriormente, y con carácter de urgencia, se reunió la Comisión Interministerial a fin de, en cumplimiento de lo acordado en el anterior Consejo de Ministros, analizar la situación pesquera del país y proponer al Gobierno las soluciones adecuadas a los problemas que afectan al sector, tendentes, en todo lo posible, a no paralizar la flota. Las 124 licencias concedidas por la CEE podrían servir para que siga faenando una cuarta parte de la flota del Norte y del Noroeste en aguas comunitarias.

Ahora bien, la Comisión Interministerial estudia soluciones encaminadas a que el 75 por 100 de la flota no quede inactiva, por los graves perjuicios que se derivan, no sólo a las tripulaciones, sino también a los sectores interrelacionados

con este importante grupo de la pesca de fresco.

Porque si del seguro de desempleo garantiza su percepción el Instituto Social de la Marina a quienes pudieran acogerse a este derecho por inactividad laboral, no hay que olvidar los legítimos intereses de las empresas pesqueras, con sus inversiones, sus créditos y su proyección al sector social.

España, que realiza capturas por valor de 70.000 millones de pesetas, e importa pescado por valor de 40.000 millones de pesetas, es evidente que figura entre los demás países como un consumidor de primera línea. Restar estos bienes de consumo nacional representa, no solamente una drástica restricción en la cesta de la compra, sino condenar a una gran parte del sector pesquero, con sus familias, a la inactividad, con todas sus consecuencias. ■

POR LA RIGIDA APLICACION DE LAS DOSCIENTAS MILLAS DE LA C. E. E. PARTE DE LA FLOTA DE ALTURA DEL NORTE, AMARRADA

- El ministro español de Asuntos Exteriores trató en Bruselas, con preferencia, el problema planteado a nuestros barcos.
- De 8.000 a 10.000 tripulantes, en paro indefinido.

MADRID (Redacción).—Los graves problemas que afectan a las flotas pesqueras del Norte y Oeste de la Península, como consecuencia de la rígida aplicación del régimen de las doscientas millas comunitarias, han motivado el amarre progresivo de los barcos en los distintos puertos, lo que como consecuencia mantiene la inquietud entre los trabajadores del sector y sus industrias afines.

Al cierre de esta edición, prosiguen las conversaciones entre los marineros y armadores, reuniones que se celebran en diversos locales y en las Casas del Mar, del Instituto de la Marina, así como los contactos de éstos con la Administración, quien por boca de don Marcelino Oreja, ministro de Asuntos Exteriores español, que se desplazó a la sede de la CEE para solicitar el ingreso de nuestro país en el seno de la misma y tratar del grave problema que tiene planteado España en materia pesquera por la ampliación de las aguas comunitarias, manifestó la preocupación del Gobierno y sus deseos de solucionar el conflicto.

MIEDO AL APRESAMIENTO IRLANDES

Aunque en algún momento determinado del conflicto se habló de una posible confusión respecto de quién partió la decisión del regreso a puerto de los cerca de trescientos barcos gallegos que normalmente faenan en esas aguas, especialmente en el Gran Sol, parece ser que fueron los propios patrones de los barcos, quienes lo comunicaron por un telegrama a las Cooperativas de Armadores de sus puertos res-

pectivos, exponiendo como causa el aviso de las autojedades irlandesas de apresar a todos los barcos —unos quinientos en total y en este momento— que faenan dentro de las doscientas millas comunitarias y que no tengan licencia para hacerlo. La gota que derramó el vaso fue, según la Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo, que las autoridades irlandesas apresaron el barco "Tki-Alai", del puerto de Ondárroa.

Por lo que respecta a la flota de las provincias vascas, afectada igualmente por las millas comunitarias, prácticamente toda la de Pasajes se encuentra camino del puerto y por otra parte los armadores mantuvieron diversas reuniones para informarse de la situación y para instar al Gobierno a una clarificación del tema tras el viaje a Bruselas del ministro señor Oreja y del director general de Pesca.

Asimismo, el presidente de la Agrupación de Armadores de Pesca de Pasajes viajó a Madrid. Por su parte, la Asamblea General de Armadores de Ondárroa no ha tomado aún la decisión de traer sus pesqueros a puerto, aconsejando a sus patrones permanezcan fuera de las aguas jurisdiccionales de la CEE hasta tanto se clarifiquen cómo van a seguir las relaciones hispano-comunitarias en materia de pesca.

Mientras continúan las constantes reuniones entre armadores de los buques que se encuentran amarrados, el puerto de La Coruña presenta un aspecto insólito con casi todas sus unidades en él. La lonja de este mismo puerto ha registrado por su parte subidas de hasta el 20 por 100 en algunas especies.

La flota pesquera viguesa que viene faenando en el Gran Sol, la integran sesenta

unidades que han regresado al puerto-base.

Los daños económicos que esta situación supone son de elevada cuantía, pues hay que tener en cuenta que la flota que faena en esas aguas tiene un rendimiento del 90 al 95 por 100, y cifra su primera venta en cantidades que van de los 1.300 a los 1.500 millones de pesetas al mes, a los que habría que añadir, desde luego, los coeficientes del valor añadido. El valor de los barcos, según los cálculos, oscila entre los 10.000 y los 12.500 millones de pesetas. Asimismo, es de destacar el perjuicio que la situación produce en los muchos empleos e industria derivados del sector.

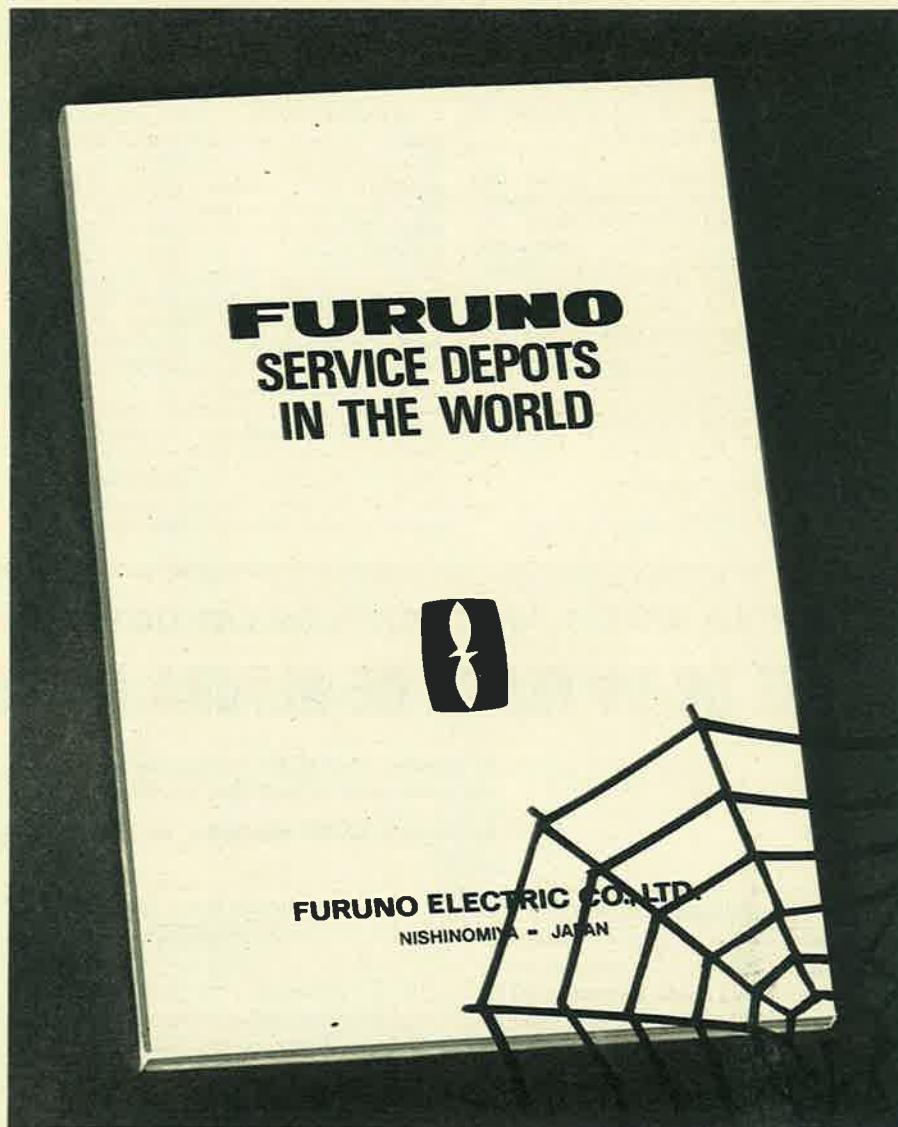
Pero el punto más preocupante del conflicto lo supone el hecho de que de 8.000 a 10.000 tripulantes, de no ser tomadas inmediatamente medidas por parte del Gobierno, permanecerán en paro indefinido.

Los armadores viven estas horas pendientes de las noticias de Bruselas y Madrid, aunque las impresiones no son muy optimistas, por el retraso que se está produciendo en dar una solución al conflicto.

En una reunión que mantuvieron el pasado día 30 de julio una representación de los armadores y el ministro español señor Oreja, éste les manifestó que "había tratado en Bruselas y en todo momento el tema de la pesca".

Con respecto al tema de la pesca de arrastre, el ministro de Asuntos Exteriores declaró que la solución del acuerdo se ha trasladado a septiembre, pero que espera sea favorable. En cuanto a la pesca para la captura de cebo, expuso en Bruselas la extrema urgencia de que se dé una solución inmediata, ya que 400 barcos españoles esperan para salir a la pesca del atún. ■

EL LIBRO MENOS CONSULTADO DEL MUNDO



**En el están,
los 500 puntos
de Asistencia Técnica
FURUNO®**



No crea que somos vanidosos, simplemente somos precavidos y por eso ponemos a su disposición 500 puntos de Asistencia Técnica en todo el mundo, incluyendo 58 en España.

Aunque en realidad son pocos los clientes que lo precisan, ya que los equipos

FURUNO están fabricados para durar y no dar problemas.

Allá donde navegue los encontrará. Son expertos, conocedores de nuestros equipos y siempre dispuestos a resolver cualquier problema.

Le ofrecemos 500 manos amigas.

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

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

O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles

Aprobado en Consejo de Ministros

ESTRUCTURACION DEL MINISTERIO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

MADRID.—Por un Real Decreto aparecido en el "B. O. E." el 29 de julio se determina la estructura del Nuevo Ministerio de Sanidad y Seguridad Social.

En su preámbulo, la disposición señala que la estructuración se hace pensando en la necesidad de coordinar las funciones de la Administración Central del Estado con los órganos de la Administración institucional y entidades gestoras de la Seguridad Social.

ORGANOS ESTRUCTURALES

Los órganos estructurales del Ministerio se establecen con las Subsecretarías de Departamento, de la Salud y General Técnica, con las Direcciones Generales de Personal, Gestión y Financiación, de Prestaciones, de Servicios Sociales, de Asistencia Sanitaria, de Ordenación Farmacéutica y de Salud Pública y Sanidad Veterinaria.

También forman parte de la estructura las delegaciones territoriales de Sanidad y Seguridad Social, entidades estatales autónomas, servicios, instituciones

y organismos, comisiones, órganos colegiados y organizaciones colegiales de profesiones sanitarias, y corporaciones y demás entidades incorporadas al Ministerio como consecuencia de lo dispuesto por el Real Decreto 1.558/1977, de 4 de julio.

CONSEJO DE DIRECCION

Presidido por el ministro, existirá un Consejo de Dirección, que le prestará asistencia en la elaboración de la política del Departamento. Formarán parte

del mismo los dos subsecretarios; los titulares de los centros directivos de la Subsecretaría del Departamento, y los presidentes y delegados generales de las entidades y organismos que se determinen por el ministro.

También se crea, dependiendo directamente del ministro, una Unidad Administrativa de Inspección de la Seguridad Social que dirigirá, coordinará y controlará las funciones atribuidas a la Inspección de Trabajo, dentro de la competencia del Ministerio. Asimismo entrará en funcionamiento una unidad Administrativa de Inspección de Sanidad y Salud que se encargará de las funciones que hasta ahora desempeñaban los correspondientes cuerpos sanitarios.

SUBSECRETARIA DEL DEPARTAMENTO

La estructura de la Subsecretaría del Departamento será la siguiente: Gabinete Técnico, Personal y Régimen Interior, Servicio Central de Personal, Servicio de Régimen Interior, Administración Financiera, Inspección General de Servicios, Asuntos Internacionales y Servicio Central de Recursos.

SUBSECRETARIA DE LA SALUD

La Subsecretaría de la Salud asumirá las competencias en materia sanitaria, de ordenación farmacéutica y salud pública.

Se estructura en las siguientes Direcciones Generales: de Asistencia Sanitaria, de Ordenación Farmacéutica, y de Salud Pública y Sanidad Veterinaria.

Quedan adscritos a esta Subsecretaría la Administración Institucional de la Sanidad Nacional, la Escuela Nacional

de Sanidad y sus filiales, y la Junta Asesora de Especialidades Farmacéuticas.

DIRECCIONES GENERALES

Vinculados a la Dirección General de Servicios Sociales estarán la Organización Nacional de Ciegos (ONCE), la Asociación de Inválidos Civiles, Patronato Rector del Fondo Nacional de Asistencia Social, Comisiones Interministeriales para la Integración Social de los Minusválidos y para los problemas derivados del alcoholismo y del tráfico de estupefacientes.

De la Dirección General de Asistencia Sanitaria dependerán, entre otros, los servicios hospitalarios, Medicina rural y planificación de centros y personal de centros.

De la Dirección General de Ordenación Farmacéutica dependerán las oficinas de farmacia, ordenación de laboratorios, control farmacéutico y bromatológico.

De la Dirección General de Salud Pública y Salud Veterinaria dependerán las Unidades de Epidemiología y Luchas Sanitarias, de Promoción de la Salud, de Higiene Industrial, de Sanidad Ambiental con saneamiento básico y control de viviendas y productos alimenticios.

ADECUACION DEL ACTUAL SISTEMA

La correspondiente adecuación del actual sistema de la Seguridad Social al esquema orgánico del actual Ministerio se llevará a cabo por el Gobierno, que podrá suprimir, refundir y reestructurar las diversas entidades gestoras y demás organismos de la Seguridad Social con el objeto de una mayor economía en los gastos y mayor eficacia en la gestión.

BIOGRAFIAS

DON VICTORINO ANGUERA SANSO, subsecretario de Sanidad y Seguridad Social

Nació en Palma de Mallorca y tiene cuarenta y cuatro años. Licenciado en Derecho por la Universidad de Barcelona es por oposición inspector técnico de Trabajo desde 1959. Ha sido delegado de Trabajo de Castellón, Valencia y Barcelona. De 1969 a 1974 fue gobernador civil de Gerona, y de 1974 a 1976 ocupó el mismo cargo en Asturias.

Ha sido procurador en Cortes y consejero nacional por Baleares en las dos últimas legislaturas. En el segundo Gobierno de la Monarquía fue nombrado subsecretario de la Seguridad Social, puesto que venía desempeñando en la actualidad.

DON JOSE DE PALACIOS Y CARVAJAL, subsecretario de la Salud

Nacido en Madrid. De cuarenta y siete años de edad. Es doctor en Medicina y Cirugía por la Universidad de Madrid. Premio extraordinario en la licenciatura y premio extraordinario en la Sección de Cirugía para el grado de doctor.

Ha sido médico interno en el hospital de San Carlos, profesor adjunto de Patología Quirúrgica de la Facultad de Medicina de Madrid. Médico de la Beneficencia Municipal, jefe de Equipo Quirúrgico, jefe de Equipo de Traumatología de la Seguridad Social. Durante diez años regentó la Jefatura del Servicio de Traumatología y Cirugía Ortopédica de la Ciudad Sanitaria de la Seguridad Social La Paz, residencia general de Madrid. Profesor asociado de Traumatología y Cirugía Ortopédica de la Universidad Autónoma. Secretario general de la Sociedad Española de Traumatología y Cirugía Ortopédica.

Jefe del Departamento de Traumatología y Cirugía Ortopédica del Centro Ramón y Cajal, de la Seguridad Social.



Don Victorino Anguera.



Don José de Palacios y Carvajal.

ALTOS CARGOS DEL MINISTERIO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL



DON ISIDRO GREGORIO GARCIA DIEZ, secretario general técnico.—Nació en Soria. De cuarenta y seis años de edad. Licenciado en Derecho, ingresó por oposición en la Inspección Técnica de Trabajo.

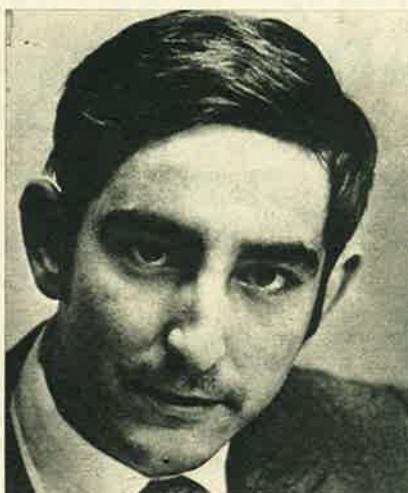
Ha sido jefe de la Inspección Provincial de Trabajo de Guipúzcoa, delegado provincial del Instituto Nacional de Emigración en la misma provincia y posteriormente fue nombrado delegado provincial de Trabajo en las provincias de Huelva, primero, y Oviedo, después. En el Ministerio de Trabajo ha sido subdirector general de Empleo y subdirector general de Servicios de Empleo y Promoción Profesional. En la actualidad es director general de Ordenación y Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social del Ministerio de Trabajo.



DON FRANCISCO JAVIER MIONONDO SANZ, director general de Prestaciones.—Nació en Pamplona el 26 de julio de 1941. Cursó estudios de Bachillerato en su ciudad natal, obteniendo la licenciatura de Derecho en la Universidad de Madrid.

En 1966 ingresó por oposición al Cuerpo Nacional de Inspección de Trabajo, siendo nombrado jefe de Inspección de Trabajo de la provincia de Huesca y, posteriormente, presidente de la Comisión Técnica Calificadora Provincial de la Seguridad Social, y vocal del Instituto Nacional de Previsión y de Mutualidades Laborales. En 1970 fue designado delegado provincial del Ministerio de Trabajo en Soria, y en 1973 fue designado para el mismo cargo en Santa Cruz de Tenerife.

En 1976 fue nombrado subdirector general de Asociaciones en el Ministerio de la Gobernación, pasando en 1977 a ser designado director general de Política Interior, cargo que desempeña en la actualidad.



DON GABRIEL CISNEROS LA BORDA, director general de Servicios Sociales.—Nació en Tarazona (Zaragoza), el 14 de agosto de 1940. Licenciado en Derecho. Abogado. Perteneció al Cuerpo General Técnico de la Administración Civil del Estado, en el que ingresó con el número dos de su promoción.

De 1966 a 1969, delegado nacional de la Juventud; desde 1969 a 1972, jefe del Gabinete de Estudios de la Presidencia del Gobierno; desde 1974 a 1975, director general de Asistencia Social en el Ministerio de la Gobernación; desde 1976, cargo del que dimitió para concurrir a las últimas elecciones legislativas.

Ha simultaneado su carrera administrativa con una intensa actividad periodística en distintos medios informativos nacionales.

Fue procurador en Cortes y consejero nacional por Soria en la pasada legislatura.

Diputado de la Unión de Centro Democrático, electo por Soria en las pasadas elecciones.



DON JOSE MIGUEL CUESTA INCLAN, director general de Asistencia Sanitaria.—Nació en Palencia en 1925. Cursa estudios en la Facultad de Medicina de la Universidad de Valladolid, licenciándose en 1947 con premio extraordinario.

En 1951 ingresa por oposición en la Inspección Médica de la Seguridad Social, con el número uno de su promoción. Destinado a La Coruña, presta servicios ininterrumpidos durante trece años, los diez últimos como jefe provincial de Servicios Sanitarios.

En 1954 es nombrado director de la Ciudad Sanitaria La Paz, cargo que desempeña hasta su incorporación en Comisión de servicios a la Reforma Sanitaria, responsabilizándose de la ponencia séptima: Personal de los Servicios Sanitarios.

En septiembre de 1975 es designado jefe del Servicio de Planificación de Instituciones Sanitarias del Instituto Nacional de Previsión, pasando en el presente año al Servicio de Programación Sanitaria.



DON JUAN MANUEL REOL TEJADA, director general de Ordenación Farmacéutica.—Nació en Burgos el 26 de agosto de 1933. Estudió en la Facultad de Farmacia de Madrid, donde obtiene en 1956 el premio extraordinario de la licenciatura.

Amplia estudios en Roma, en 1957. Profesor en la cátedra de Bioquímica en 1958. Es también miembro de número de la Federación Internacional de Farmacia.

Perteneció al Cuerpo Farmacéutico de Sanidad Nacional. Fue diez años jefe del Servicio de Análisis de la Jefatura Provincial de Sanidad de Burgos.

Desde julio de 1971 es subdirector general de Farmacia.

Es diputado de UCD por esta provincia.



DON EMILIO ZAPATERO VILLA-LONGA, director general de Salud Pública y Sanidad Veterinaria.—Nació en Valladolid el 30 de agosto de 1936. Licenciatura de Medicina en la Facultad de Valladolid 1953-60. Premio extraordinario del doctorado en 1961. Accésit al premio nacional fin de carrera. Epidemiólogo de Institutos Provinciales de Sanidad en 1963, por oposición. Médico del Cuerpo Nacional de Sanidad, en junio de 1964, por oposición. Agregado al Gabinete de Estudios de la Dirección General de Sanidad, de 1964 a 1967. Jefe provincial de Sanidad de Valladolid, desde 1967. Académico de número de la Real Academia de Medicina y Cirugía de Valladolid, desde 1965. Adjunto de Microléptología e Higiene de la Facultad de Medicina de Valladolid, en dos etapas, 1961 a 1964, y desde 1975 a 1977. Profesor agregado interino de Higiene y Sanidad, desde enero de 1977. ■

ORGANOS DE GOBIERNO DE LAS ENTIDADES GESTORAS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

MADRID.—El "Boletín Oficial del Estado" del pasado 25 de julio insertó en sus páginas el Real Decreto 1.837/1977, de 2 de julio, en virtud del cual se regula el funcionamiento de los Organos colegiados de las Entidades Gestoras de la Seguridad Social, y cuyo texto es el siguiente:

El Real Decreto-Ley treinta y uno/mil novecientos setenta y siete, de dos de junio, sobre extinción de la sindicación obligatoria, reforma de estructuras sindicales y reconversión del Organismo autónomo Administración Institucional de Servicios Socio-Profesionales, contiene una disposición derogatoria de cuanta normativa se oponga a la en él establecida. Entre las disposiciones afectadas por dicho Real Decreto-Ley figuran las reguladoras de la composición de los Organos de gobierno y, en su caso, consultivos de las Entidades Gestoras de la Seguridad Social, en lo que se refiere a los vocales electivos de los empresarios y trabajadores, con lo que se produce un vacío jurídico que debe salvarse por vía reglamentaria.

A dicha finalidad responde el presente Real Decreto, que da solución a tal problema, hasta tanto se regule la forma de acceso a dichos Organos de los representantes de los distintos sectores sociales y económicos.

En su virtud, a propuesta del ministro de Sanidad y Seguridad Social, previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día once de julio de mil novecientos setenta y siete,

DISPONGO

Artículo único.—De conformidad con lo establecido en el artículo primero del Real Decreto-Ley treinta y uno/mil novecientos setenta y siete, de dos de junio, y en la disposición adicional segunda de dicha norma legal, cesarán los trabajadores y empresarios vocales electivos en los Organos Colegiados de gobierno y, en su caso, consultivos de las Entidades Gestoras y Servicios de la Seguridad Social.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Hasta tanto se regule la forma de acceso de los representantes sociales y económicos, los Organos colegiados de gobierno y, en su caso, consultivos de las Entidades Gestoras de la Seguridad Social quedarán válidamente constituidos por los vocales no comprendidos en el apartado anterior.

DISPOSICIÓN FINAL

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Dado en Madrid a once de julio de mil novecientos setenta y siete.—JUAN CARLOS.—El ministro de Sanidad y Seguridad Social, ENRIQUE SÁNCHEZ DE LEÓN PÉREZ. ■

EN MEDIOS NAVIEROS ESPERAN QUE PUERTOS PASE A LA SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

MADRID.—Se ha extendido en medios navieros la preocupación por el hecho de que la reciente reestructuración administrativa no contemple de forma clara el que la gestión de los puertos marítimos pase a la Subsecretaría de la Marina Mercante tras ser desvinculada de Obras Públicas.

Diversas fuentes de navieras españolas manifiestan que esperan que la competencia administrativa sobre puertos pase a la Subsecretaría de la Marina Mercante, al igual que los aeropuertos pasan a la jurisdicción de Transporte y Comunicaciones.

En estos mismos medios se espera que los puertos también contemplen esta posibilidad, ya que señalan que esta Subsecretaría es la más indicada para dicha función por su carácter profesional. ■

REGLAMENTACION TECNICO-SANITARIA DE PRODUCTOS DE LA PESCA

MADRID.—La reglamentación técnica-sanitaria de los productos de la pesca destinados al consumo humano fue aprobada por un Real Decreto de Presidencia del Gobierno de fecha 3 de mayo último, que apareció en el "Boletín Oficial del Estado" el pasado 2 de julio.

La citada reglamentación define lo que se entiende por productos de la pesca a efectos legales y fija las normas para la manipulación, elaboración, circulación y comercialización del pescado fresco, congelado, salado, desecado, ahumado, cocido y en semiconserva o conserva.

Asimismo, se establece un plazo de dos años para que las empresas afectadas realicen las reformas de sus instalaciones derivadas de la nueva regulación y otro de dieciocho meses para que se ajusten a lo estipulado en cuanto a etiquetados, envolturas y estuches. ■

Madrid BAJO RITMO DE CONTRATACION DE BUQUES EN EL PRIMER SEMESTRE

MADRID.—La contratación de los astilleros nacionales durante el primer semestre del año se estima en 110.000 toneladas de registro bruto, es decir, el 15 por 100 del tonelaje producido en estos seis primeros meses, según informa Construnavas.

Durante este periodo no se han registrado contrataciones de buques de más de 10.000 TRB. Ante esta situación, los constructores navales españoles solicitan a través de su asociación un apoyo decidido al nivel de los principales competidores extranjeros si se desea conservar la cuota tradicional de participación en el mercado mundial.

En cuanto a la demanda nacional, creen que se hace necesaria la agilización de los mecanismos de financiación para permitir el comienzo del proceso constructivo de los buques con los contratos firmados pendientes de entrada en vigor.

Por último, estiman que es necesaria una reestructuración del sector para acomodar su oferta a la demanda renovada de los años 80.

Por lo que se refiere a la situación actual, afirman que la demanda nacional viene limitada por una concesión crediticiagota a gote, que en el caso de la Banca privada mantiene materialmente estancado el conducto de fondos. ■

Se celebró los días 9 y 10 de julio en Bilbao PRIMER CONGRESO DEL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE

MADRID (Redacción).—Durante los pasados días 9 y 10 de julio se ha celebrado en el Aula Magna de la Universidad Autónoma de Bilbao el I Congreso del Sindicato Libre de la Marina Mercante. Al mismo asistieron 300 delegados de buque y puerto, en representación de distintas unidades de la flota y de las Asambleas de Puerto que el sindicato tiene actualmente en funcionamiento.

Al término del Congreso quedó reafirmada la línea de movimiento asambleario de clase, libre, autónomo e independiente, democrático y unitario del SLMM.

ESTATUTOS

En la primera jornada de trabajo se discutió el proyecto de Estatutos que con anterioridad había sido distribuido a todos los barcos de la flota mercante española. Se presentaron numerosas enmiendas que afectaban a diversos aspectos del articulado; fundamentalmente en los que hacían referencia a la duración y revocabilidad de los cargos; requisitos mínimos para ser miembros; línea de unidad e independencia, etc. Al final de esa primera jornada quedó definitivamente aprobado el texto de los Estatutos por los que en adelante habrá de regirse el SLMM, siendo necesario, para introducir cualquier cambio en ellos (lo que tendría que plantearse en el próximo Congreso, a celebrar en La Coruña en julio de 1979), una mayoría de dos tercios de los delegados que asistan al mismo.

PROBLEMAS DE LA MARINA MERCANTE

Durante la segunda jornada fueron presentadas, discutidas y, finalmente, aprobadas diversas ponencias que contemplan aspectos de la problemática que actualmente tiene planteada la fuerza de trabajo en la Marina Mercante. Son de resaltar las relativas a la Ley Penal y Disciplinaria, Seguridad Social, jubilación, convenio base para la Marina Mercante, que contiene un desarrollo en profundidad de la plataforma reivindicativa propuesta desde sus inicios por el SLMM; emigración, etc.

ESTRUCTURA Y ORGANIZACION

A partir de este Congreso queda definitivamente fijada la estructura orgánica del SLMM. Esta arranca de las Asambleas de buques, elemento básico de decisión y acción sindical, representado en la Coordinadora Estatal (órgano máximo de decisión entre dos Congresos consecutivos) por los delegados.

gados de buque, elegidos directamente por las tripulaciones y libremente revocables por éstas, como los demás cargos sindicales. Un elemento intermedio entre esos dos órganos lo constituyen las Asambleas de Puerto, que llevarán a cabo una labor de coordinación entre los distintos buques de una empresa y entre el total de los que componen la flota. Estas Asambleas de Puerto cumplen una función de asesoramiento y servicio a las tripulaciones.

A un escalón inferior de la Coordinadora Estatal se estructuran las Coordinadoras de Zona, que agrupan a las Asambleas de los diversos puertos de una misma región.

Todos estos órganos tienen su representación en la Coordinadora Estatal, quedando ésta completada con la Secretaría General, órgano colegiado (se rechazó en el Congreso la figura del secretario general), cuya función es principalmente ejecutar los acuerdos emanados de la Coordinadora Estatal.

SESION DE CLAUSURA

En la sesión de clausura intervinieron representantes de Comisiones Obreras de Euskadi; el secretario general de USO y el secretario de Relaciones de CSUT. Todos ellos pusieron de manifiesto su respeto a la línea sindical adoptada por el SLMM, a su carácter unitario y a su independencia y manifestaron, en nombre de sus respectivas organizaciones, su intención de no constituir federaciones marítimas, en tanto el SLMM siga siendo unitario, representativo e independiente.

Asimismo acudió al Congreso una amplia representación extranjera, de la que cabe destacar al sindicato danés de Marineros, Unión de Portuarios Británicos, Federación General de Trabajadores del Transporte (británica), Federación de Sindicatos portugueses del Mar y la FILM-CISL italiana. ■

PREMIOS VIRGEN DEL CARMEN 1977

MADRID.—De conformidad con la propuesta formulada por el patronato para la adjudicación de los premios Virgen del Carmen, el Estado Mayor de la Armada ha tenido a bien aprobarla, otorgando los premios a las personas y entidades que a continuación se mencionan, en la cuantía que para cada una de ellas se expresa:

PREMIOS

Premio del Mar: Premio de 500.000 pesetas; se declara desierto.

Habida cuenta de las cualidades humanas en su relación con la mar, se otorgan los tres accésits siguientes:

a) Accésit de ciento cincuenta mil pesetas a don Julián López Rodríguez por su narración "Unos pescan y otros cortan el bacalao".

b) Accésit de ciento cincuenta mil pesetas a don José Fernández Arias por su novela "Un oscuro marinero del 98".

c) Accésit de ciento cincuenta mil pesetas a don Arcadio Ortega Muñoz por su obra-literaria "Viento de pionero".

Premio Elcano de Periodismo: Premio de cien mil pesetas a don Luis Méndez Domínguez. Premio de cincuenta mil pesetas a don Antonio Escanuela Silva. Premio de cincuenta mil pesetas a don Juan Antonio Sánchez Tembleque y Guardiola, y premio de cincuenta mil pesetas a don José Francisco Hughes Prats.

Premio Universidad: Premio de setenta y cinco mil pesetas a don Francisco Isla Morán por su trabajo "La informática en su Naviera". Premio de veinticinco mil pesetas a doña Mercedes Cervera Rodríguez por su obra "La guerra naval del 98 en su planteamiento y en sus consecuencias".

PREMIOS ESPECIALES

Premio Alforjas para la poesía: Premio de veinticinco mil pesetas a don Carlos Murciano. Premio de veinticinco mil pesetas a don Rafael Fernández Pombo, y premio de veinticinco mil pesetas a don Francisco Garfias.

Premio Juventud marinera: Primer premio al alumno Angel Antonio Jarque Escusa, del colegio nacional Miguel Valles, de Teruel. Segundo premio al alumno Joaquín Salvador Escudero, del colegio nacional Miguel Valles, de Teruel y tercer premio a los alumnos Inmaculada y José Carlos Herrera Martín, del Colegio Nuestra Señora de Fátima, de Málaga.

El premio para estos alumnos consiste en un viaje redondo a Canarias, en un buque de la compañía Trasmediterránea, donadora del premio.

Medalla de honor al colegio nacional Miguel Valles, de Teruel.

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



MADRID.—Don Carlos Barreda, subsecretario de la Marina Mercante, llega al aeropuerto de Barajas procedente de Moscú, donde celebró una serie de reuniones sobre materias de su competencia.

EL MINISTRO DELEGA ATRIBUCIONES EN EL SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE

Madrid.—El subsecretario de la Marina Mercante despachará y resolverá, por delegación del ministro de Transportes y Comunicaciones, todos los expedientes y asuntos relativos a servicios de su dependencia cuya resolución esté especialmente atribuida al ministro por precepto legal o reglamentario, según dispone una orden del citado Departamento que publicó el "Boletín Oficial del Estado".

La orden añade que quedan exceptuados de la delegación de atribuciones, entre otros, los asuntos que hayan de ser objeto de resolución por medio de Decreto o que hayan de someterse al Consejo de Ministros, los que se refieran a relaciones con los altos orga-

nismos de la nación, los que den lugar a disposiciones de carácter general y los recursos de alzada contra acuerdos del subsecretario de la Marina Mercante.

Asimismo, en el subsecretario de la Marina Mercante se delegan la autorización y disposición de los gastos ordinarios del Departamento y de los incluidos en el programa de inversiones públicas, incluidas las facultades de contratación y el despacho y resolución de los expedientes relativos a personal de su dependencia, entre otros. No obstante, el ministro podrá reclamar para su conocimiento y resolución cualquier expediente o asunto de los atribuidos al subsecretario. ■

IV CONCURSO "JUAN SEBASTIAN EL CANO"

CADIZ.—La Casa del Mar de Cádiz, dentro de sus actividades culturales, convoca su IV Concurso Literario Juan Sebastián Elcano, en memoria del famoso marino vasco, símbolo de las virtudes heroicas de los hombres del mar, quien habiendo partido de Sanlúcar de Barrameda el día 20 de septiembre de 1519, retornó al puerto de su partida el día 6 de septiembre de 1522, después de dar por primera vez la vuelta al mundo.

Esta cuarta edición del Concurso Literario estará dedicada al género relatos, con arreglo a las siguientes

BASES

1.^a Podrán concurrir al Concurso cuantas personas lo deseen.

2.^a Los relatos, inéditos, escritos en lengua castellana, versarán sobre tema libre, sin más limitación que la de estar relacionados con el mar. Se presentarán por triplicado, escrito por una sola cara y a dos espacios, con una extensión mínima de diez folios y máxima de quince.

3.^a Cada concursante podrá presentar los relatos que desee.

4.^a Los originales deberán ser dirigidos a la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, Casa del Mar, Cádiz, con la indicación en el sobre 'Para el IV Concurso Literario Juan Sebastián Elcano'. Se enviarán firmados con un lema y, en sobre aparte, cerrado, con el mismo lema, el nombre y apellidos, así como la dirección postal y telefónica del autor. Quedarán excluidos y eliminados del Concurso los trabajos que aparezcan firmados por sus autores.

5.^a El plazo de admisión de originales comenzará a partir de la fecha de publicación de la presente convocatoria y expirará el día 15 de noviembre de 1977.

6.^a Se establece un premio en metálico de 25.000 pesetas y placa de plata y dos accésits de 5.000 pesetas cada uno.

7.^a Para el fallo del Concurso se reunirá el Jurado, cuya composición se anunciará previamente, en la noche del 28 de diciembre, dándose a conocer seguidamente el resultado a los medios informativos.

8.^a Los relatos premiados quedarán en propiedad del Instituto Social de la Marina, quien se reserva el derecho de publicarlos en la forma que estime conveniente. No obstante, previa petición del autor, autorizará la publicación particular de los mismos, haciendo constar la circunstancia del premio y entregando en la Delegación Provincial del Instituto en Cádiz 20 ejemplares gratuitos (si se trata de libro o folleto) o tres ejemplares (si se trata de periódico o revista).

9.^a Los relatos no premiados podrán ser retirados por los interesados en el plazo de dos meses.

10. La presentación de trabajos supone la plena conformidad de sus autores con las presentes bases.

REUNIONES DEL COMITE DE PESQUERIAS DEL ATLANTICO CENTRO-ORIENTAL

El Comité para las Pesquerías del Atlántico Centro-Oriental ha celebrado reuniones para mejorar la información sobre los recursos biológicos existentes y desarrollar la pesca en la zona Gibraltar-Río Congo. En dicho Comité sólo podían participar países ribereños africanos, pues sólo ellos poseen aguas jurisdiccionales en la zona del CECAF, pero España también fue incluida,

puesto que las islas Canarias se encuentran, de lleno, en la zona de acción del Comité. Este es un estudio sobre el planteamiento y primeros resultados de las reuniones, que afectaron, en cuanto a países, además de España, a Mauritania, Senegal, Gambia, Guinea Bisau, Marruecos, Nigeria y Camerún, y en cuanto a especies, a alacha, jurel, caballa, merluza, espáridos, cefalópodos, sardina y gamba.

INFORMACION

Una parte considerable de la reunión se dedicó al estudio de posibles métodos encaminados a mejorar, en cada uno de los países ribereños, la toma de información.

Un segundo nivel de preocupación se relaciona con la necesidad de disponer de datos, cada vez más fiables, sobre los recursos disponibles y en especial de aquellos recursos que pueden ser explotados por varios países o por su gran extensión en este área o por su carácter de especie migradora.

En este sentido se procedió a recomendar el estudio de los siguientes "stocks" como materias prioritarias: merluza, espáridos, cefalópodos, sardina, alacha, jureles, caballas y gambas. Se atenderá especialmente a los siguientes tipos de información: estado actual de la explotación, nivel máximo sostenible, repartición geográfica de diferentes niveles de densidad, captura anual por países e influencia de la pesca.

A fin de preparar en el seno de los propios países ribereños la información precisa para un adecuado control de las pesquerías, se estructuraron otros grupos de trabajo según el siguiente esquema:

Materia

Alacha, jurel y caballa
Merluza y espáridos
Cefalópodos
Sardina
Gamba

Países integrantes

Mauritania, Senegal, Gambia, Guinea, Bisau, Guinea Sierra Leona, Cabo Verde y España.
Marruecos, Mauritania, Senegal y España.
Marruecos, Mauritania, Senegal y España.
Marruecos y Mauritania.
Nigeria y Camerún.

AGOTAMIENTO PESQUERO

Se considera que la mayor parte de los cardúmenes, espe-

SEGUNDA REUNION

La segunda de las reuniones corresponde a las sesiones del Subcomité del Desarrollo Pesquero, que celebraron en Lomé, del día 3 al 4 de marzo, su segunda sesión. Presidió la sesión el delegado de Liberia.

En el examen de los distintos documentos se ha hecho especial mención de las anotaciones aportadas por el director del Proyecto de Ayuda CECAF/PNUD, señor Legaré, que ha detallado minuciosamente la labor realizada por los miembros adscritos al mencionado Proyecto durante el tiempo de vigencia

cepción de ciertas informaciones referentes a la explotación del trompetero como elemento destinado a la harina de pescado y cuya explotación podría ser incrementada, resulta que la totalidad de las restantes especies están en su límite máximo, en las cercanías del mismo o lo pasan claramente, como ya se indicó en la reunión del Subcomité para la ordenación de los recursos.

ACUICULTURA

Especial importancia se ha dado a la acuicultura en esta zona, que dadas las especiales características de la misma, pare-

mente en la necesidad de formación a todos los niveles y como medida inmediata se recomienda poner en conocimiento de todos los países interesados los centros de estudios pesqueros existentes en toda la zona, y mediante los cuales podría conseguirse una mejora en el nivel de formación. A este fin hay que citar la ayuda que está dispuesta a prestar Noruega y Canadá y también España, que fue expresamente solicitada como importante apoyo en el campo de la capacitación y formación. Otros países han ofrecido también su ayuda a este respecto.

do de Ghana, señor Ansa-Emin.

En esta sesión se pasa revista a la mayor parte de los acuerdos aprobados en los Subcomités anteriores. Se hace especial hincapié en la necesidad de conocer el estado de los recursos de distintas especies y en el sentido de su evolución, haciéndose también especial mención de la importancia que el estudio de las condiciones ambientales puede representar cara a un mayor y mejor aprovechamiento de estos mismos recursos. En este mismo sentido se establece que, en principio, la próxima reunión de CINECA, que ha de pasar revista a los resultados de las diversas campañas multacionales, llevadas a cabo durante los años que ha estado vigente el programa, puede representar una eficaz ayuda básica en toda la problemática pesquera que se está discutiendo. La reunión se propone que se celebre en Dakar a principios de 1978, o en su lugar, en Las Palmas de Gran Canaria.

Son unánimes los deseos de que se mejore la obtención de estadística y datos informativos diversos. Se solicita la prolongación del Proyecto de Desarrollo Pesquero CECAF/PNUD, con el fin de incrementar positivamente los trabajos de formación a todos los niveles y asegurar la pervivencia de los logros conseguidos hasta el presente por parte del Proyecto. Se insiste repetidamente por parte de los países ribereños en conseguir la ayuda de los países no ribereños explotadores de las aguas del CECAF para que colaboren en el desarrollo de estas áreas, señalándose al respecto la diferencia que hay entre las ayudas de cariz bilateral a las que no prestan más interés que el de un simple negocio y la ayuda prestada por ciertos países, al parecer totalmente desinteresadas, en especial en el caso de Noruega y Canadá.

La labor de la delegación española merece nuestros elogios, pues se ha mostrado incisiva y coherente, en especial en el plano de positivar ayudas concretas, tanto en el soporte de reuniones y experiencias como en la posibilidad de cooperar activamente en los trabajos formativos de diversa índole. ■ **Doctor CARLOS BAS.**



HACIA LA MEJORA DE LOS RECURSOS BIOLOGICOS EN LA ZONA GIBRALTAR-RIO CONGO

del mismo. Del resultado de este análisis se deduce la necesidad de que el Proyecto actúe más eficazmente, en especial en el área de formación a todos los niveles, pues está clara la falta de personal suficientemente capacitado. Por otra parte, los diversos documentos indican que los "stocks" deben ser cuidadosamente protegidos, pues a ex-

ce ha de ofrecer perspectivas改进ables. Se han celebrado un cierto número de reuniones de trabajo, una en Ghana en 1975 y otra en Japón en 1976. En este momento se procede al montaje de un Centro Regional de Acuicultura en Nigeria, con el fin de potenciar esta actividad en toda la zona.

Se ha insistido considerable-

TERCERA REUNION

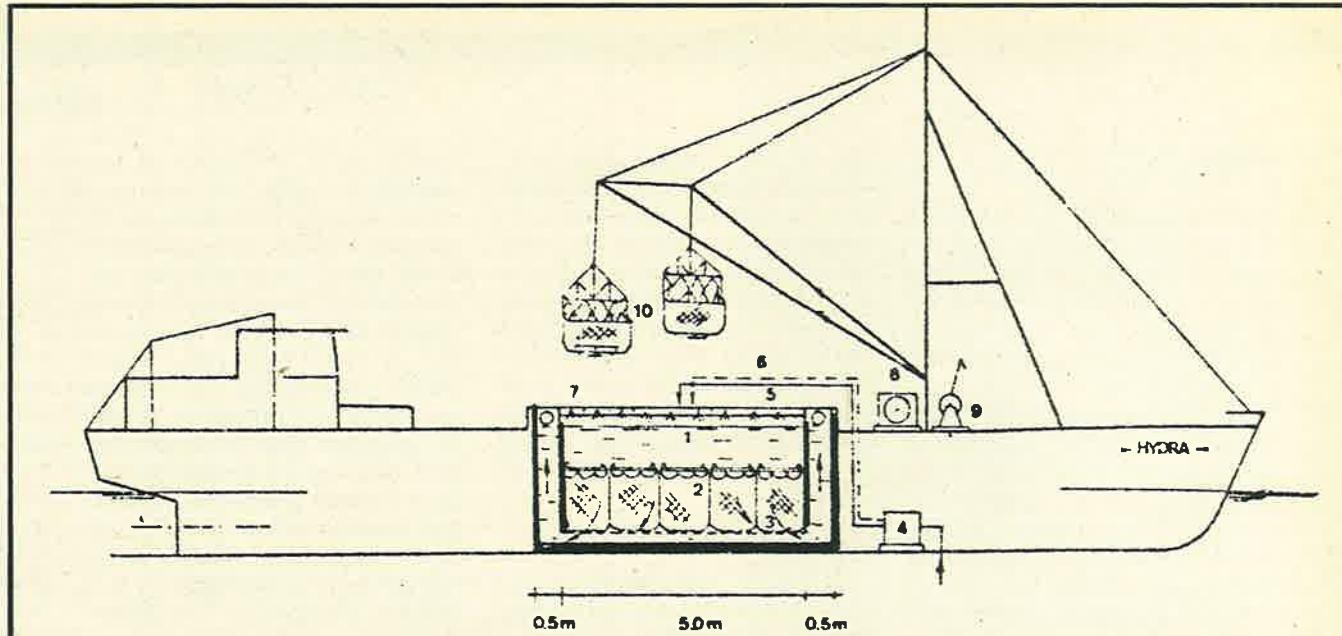
La tercera y última de las reuniones programadas hace referencia a la quinta sesión ordinaria del Comité para las Pesquerías del Atlántico Centro-Oriental (CECAF), que tuvo lugar del 7 al 11 de marzo del presente año 1977. Las sesiones fueron presididas por el delega-

El antiguo barco holandés "Hydra", reacondicionado en 1974 para transporte de mejillón vivo.

Sobre el compartimiento central o bodega cae una fuerte ducha de las bombas, que suministran agua de mar oxigenada, así como alimento, a los mejillones.

Nótese que entre los cestos con mejillón y las paredes del compartimiento queda un amplio espacio de medio metro para facilitar la limpieza.

(Según dibujo de "Fishing News International", diciembre de 1976.)



TRANSPORTE Y LIMPIEZA DEL MEJILLÓN VIVO EN HOLANDA

Como es sabido, en Holanda (hasta hace poco primer país productor del mundo) el cultivo del mejillón es totalmente distinto a las conocidas bateas o mejilloneras flotantes españolas. En síntesis, se basa en criarlos sobre el fondo (aquí está suspendido en cuerdas), que si bien tiene el enorme y fundamental beneficio de que casi no presenta biso, está individualizado, y por tanto se simplifica su recogida, ya que se puede realizar mecánicamente (utilizando incluso medios muy similares a la recolección de cosechas en agricultura), presenta el acusado defecto de su alta proporción de fangos, arenas, tendencia a depredadores de fondo, menos crecimiento, etcétera.

Independientemente de esto y motivado por las gigantescas obras de relleno que se están realizando en la parte Norte del país holandés, resulta ahora necesario trasladar el mejillón al Sur, zona anclada cercana del gran mercado belga y con aguas más limpias y temperadas que las del Norte. Para compaginar estas dos cosas (el traslado y la limpieza), técnicos del conocido Instituto Pesquero de IJmuiden han desarrollado una idea que expone con detalle y fotografías en un reciente artículo publicado en el número de diciembre de "Fishing News International", de Londres, el director del citado Instituto, doctor L. Westbroek. Aunque por otros motivos creemos que la idea de acondicionar un barco para limpieza y transporte de mejillón puede ser interesante para España, resumimos y comentamos algunos datos de común interés.

Naturalmente, para España el fundamento de la idea de limpiar moluscos es por todos conocido e incluso por ley diariamente aplicada, por ejemplo, en nuestras numerosas depuradoras españolas. Un molusco

—sea o no mejillón— que tiene arena y fango entre sus órganos queda naturalmente limpio si lo ponemos vivo en agua de mar. El molusco se limpia por sí solo, pero siempre que ese agua del mar tenga a su vez la cantidad de oxígeno necesaria, una correcta salinidad, ausencia de productos dañinos o molestos y cumpla con normales concentraciones de nutrientes. Naturalmente, todo esto está relacionado con otros factores, entre los cuales la temperatura es el más significativo, tanto a favor como en contra, pues si ésta desciende (congelación) o se eleva y calienta en exceso (mucho antes de llegar a hervir) puede incluso inactivar o matar al animal.

EL PRIMER BARCO EXPERIMENTAL HOLANDESE, "GRINZA VII"

Desde hace unos cincuenta años se estudian y conocen las condiciones de consumo de oxígeno de moluscos y mejillones, que por ser muy intensas reducen rápidamente el que de forma natural pueda llevar disuelto el agua del mar que le rodea. Este es el factor dominante en este ensayo: suministrar agua de mar oxigenada de forma natural y suficiente para que siga viviendo el animal. Como es sabido, la cantidad de oxígeno del agua del mar depende de su temperatura.

Con estos antecedentes y otros estudios como base, se acondicionó hace años (1973) una pequeña embarcación, "Grinza VII", con una bomba de agua a bordo que sirvió para confirmar necesidades, que se establecieron en que una capa de 75 centímetros de mejillón necesita aproximadamente un tiempo de doce horas para limpiarse, empleándose sobre 100 centímetros cúbicos de agua de mar por cada 100 toneladas

de mejillón (calcúlese para el metro cúbico de mejillón un peso de cien kilogramos). Trasladado esto a unos cálculos más sencillos, se puede considerar que en el mejillón, en las condiciones de Holanda, la relación molusco-agua del mar limpia es 1:2, es decir el doble de agua de mar que mejillón vivo.

EL NUEVO BARCO "HYDRA"

Los óptimos resultados de los anteriores ensayos del "Grinza VII", que fueron subvencionados por el Ministerio de Agricultura y Pesca de Holanda, condujeron a preparar el "Hydra", viejo barco de hierro, con más de sesenta años, pero que en 1974 se modificó totalmente para que empezase a trabajar como embarcación especial durante la campaña mejillonera de 1975-76. El dibujo explica claramente la simplicidad de sus reformas.

Durante el pasado verano se hicieron cuatro ensayos a base de descargar (con dragas mecanizadas) mejillón en la bodega del "Hydra" recogido en los yacimientos de cultivo artificial, del Norte de Holanda. Hasta estos ensayos, la manera usual de transportar el mejillón hacia el Sur del país era con camiones por tierra. La temperatura media del aire en verano fue de 25°C, mientras las del mar tan sólo de 18°C., es decir el mejillón que va en barco está en condiciones superiores al que va ensacado sobre camiones.

El tiempo requerido para limpieza de arenas fue tan sólo de doce horas, con capas de mejillón de hasta un metro de espesor; la proporción total de pérdidas fue sobre un 18 por 100, comparado con cifras de hasta casi un 30 por 100, cuando se hace la limpieza y condicionamiento por los medios hasta ahora tradicionales. Desde 1973 son varios los informes técnicos

del citado laboratorio oficial y ahora ya aparecen publicados en revistas de divulgación primeros resultados, totalmente alentadores.

POSIBLE INTERES PARA EL MEJILLÓN GALLEGO

No cabe duda que aunque los autores del ensayo consideran que éste no está definitivamente terminado y se necesitan otros estudios complementarios, hay —en principio— fundados fundamentos para su éxito y por eso creemos que su posible copia (o modificación) en España, y quizás más concretamente Galicia, pueda ser interesante.

Precisamente esto es lo que queremos resaltar a través de las páginas de nuestra revista, tan leída entre los mejilloneros gallegos. Conocidas son las engorrosas operaciones de limpieza, desdoble, etcétera, que casi siempre se hacen a bordo de las propias mejilloneras. La idea que ahora los holandeses exponen es muy sencilla y conocida en sus fundamentos científicos. Además, incluso no es muy costosa, ya que ellos la montaron sobre un casco viejo y hoy en España el antiguo problema de bombas anticorrosivas para agua del mar ya está plenamente logrado.

Es decir, quizás bien valga la pena estudiar y matizar la idea, pues no cabe duda que si una embarcación de tipo colectivo, más o menos cooperativa, facilitase las operaciones de limpieza y transporte del mejillón vivo, contribuiríamos a rebajar costos de mano de obra, con unas mejores condiciones de supervivencia del molusco (incluso sirve para otros y no sólo mejillón), que podrían llegar a muelle o depuradoras mucho más vivo y, además, limpio por medios completamente naturales, con todo el beneficio que ello representa. ■ ALBACORA.

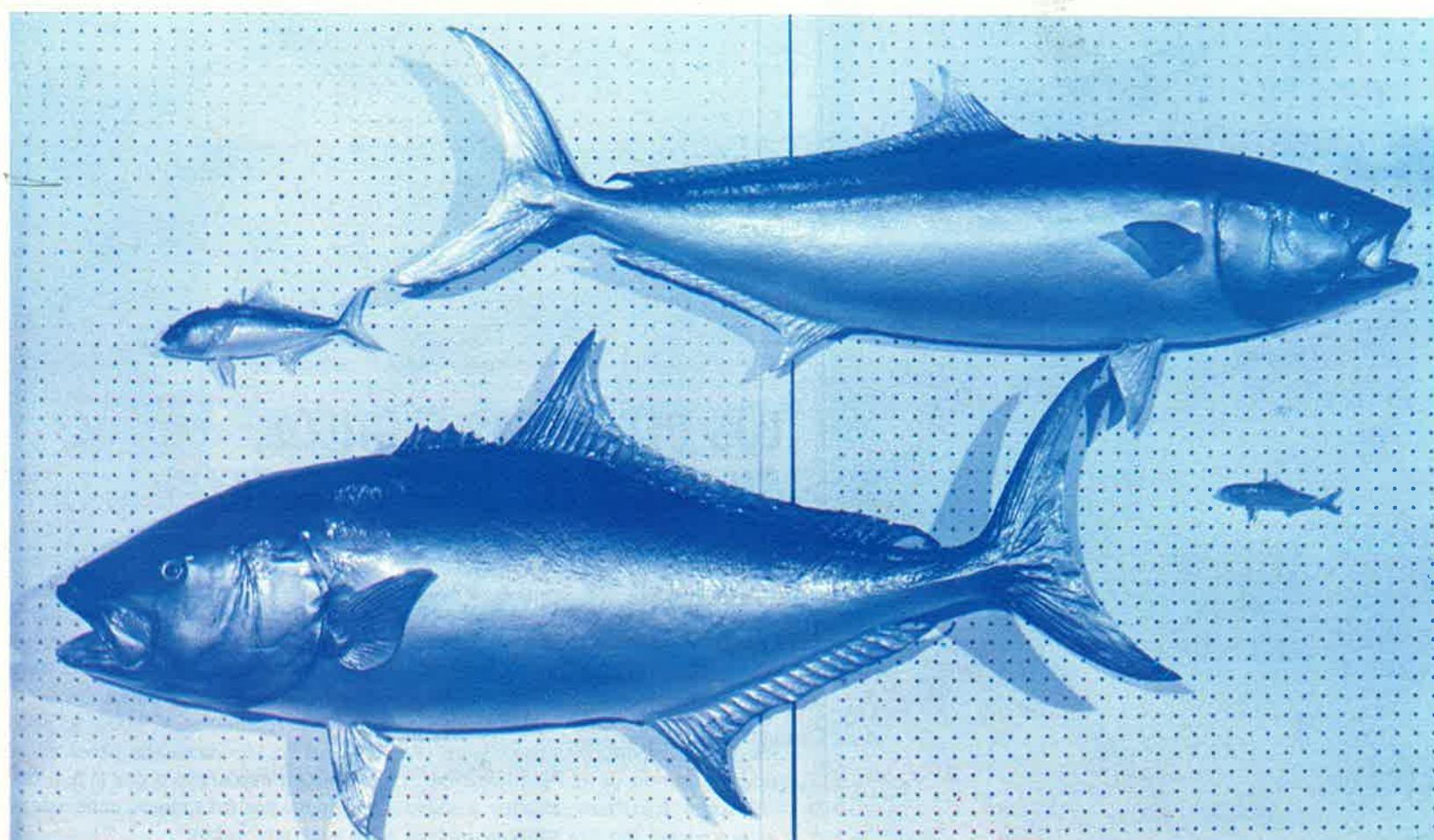
LOS PECES MAS EXOTICOS DEL MUNDO



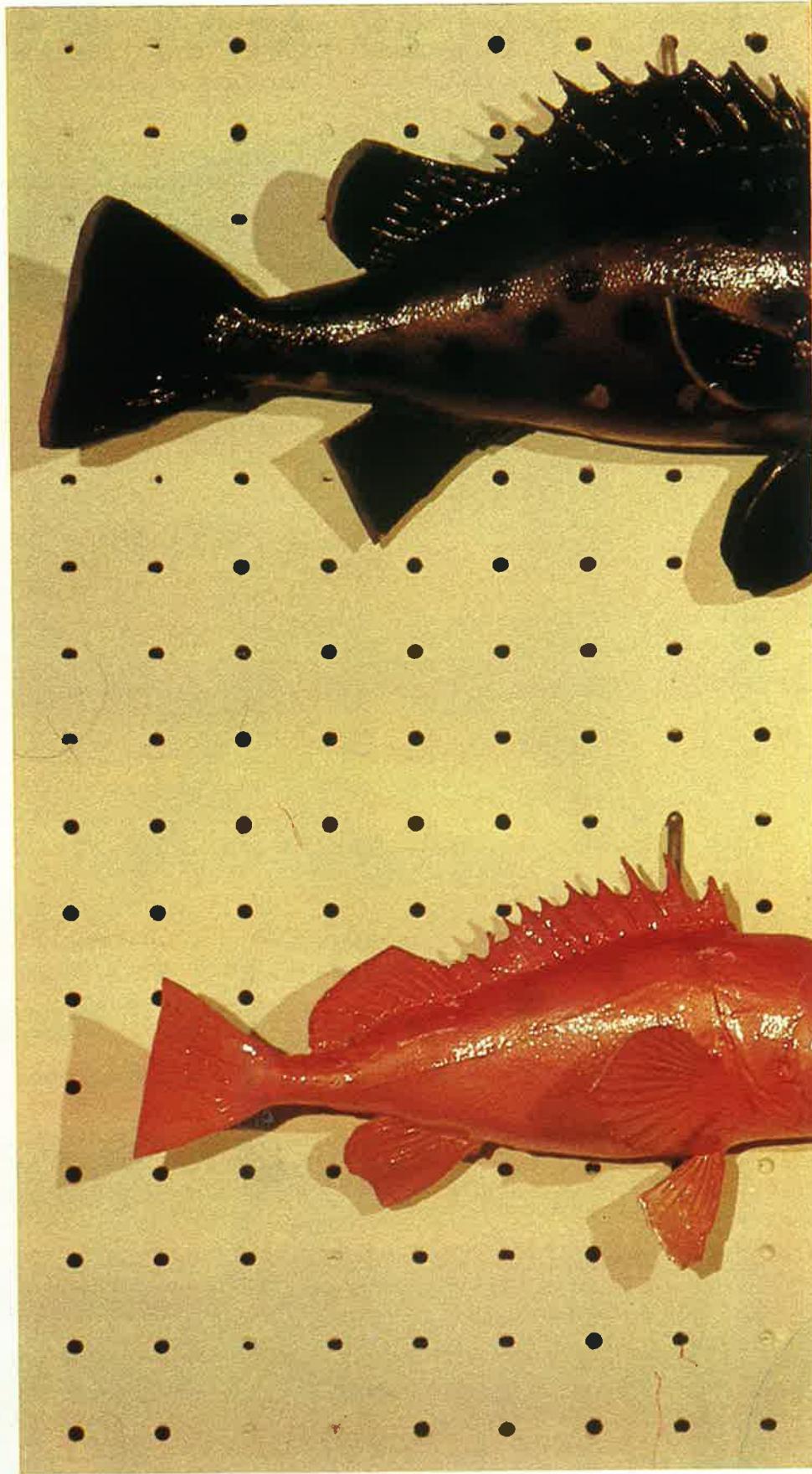
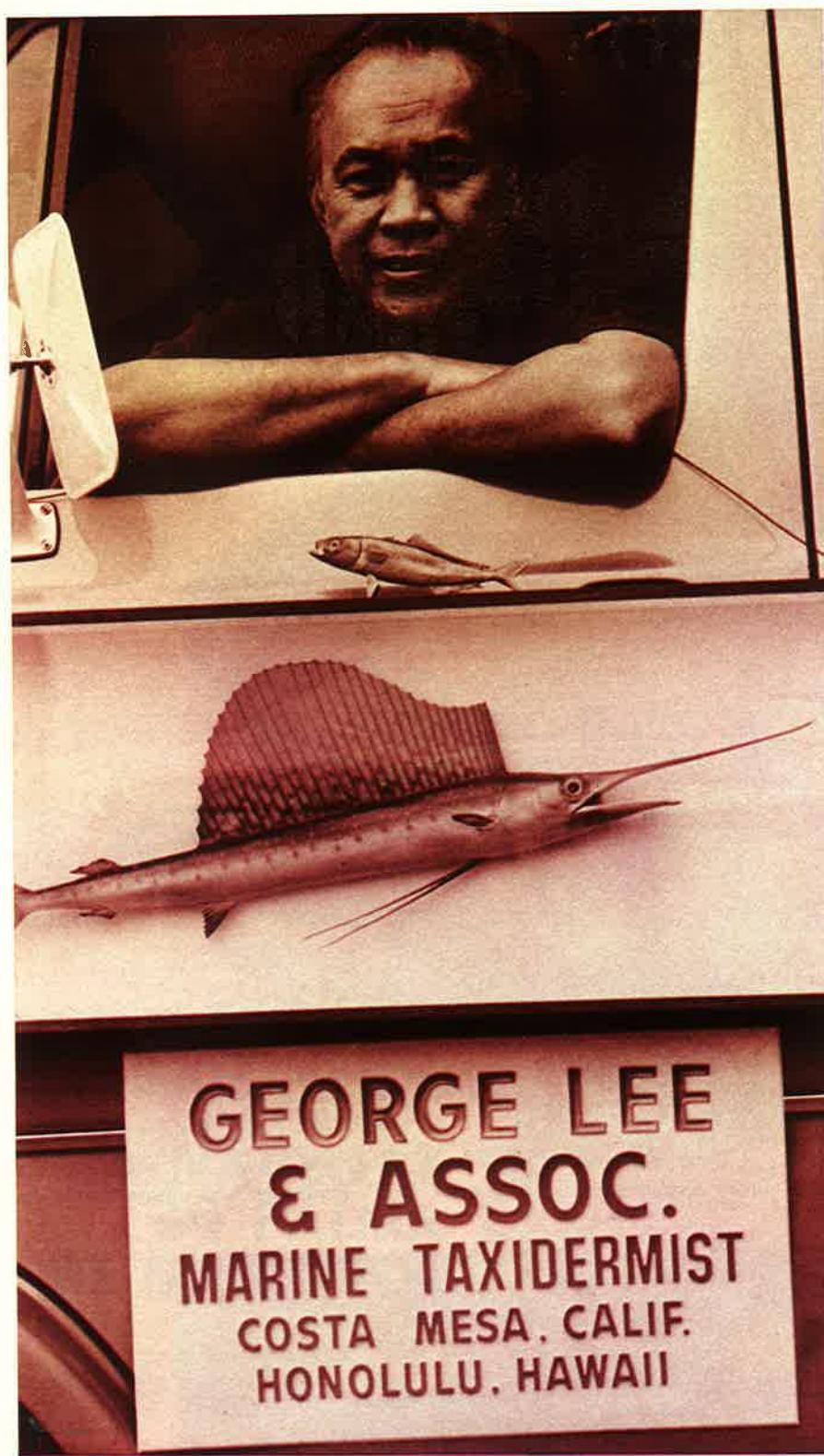
Un enorme "dophlin" al lado de uno de los más pequeños peces que habitan los mares.



"Pez vaca" normal junto a un "minipez vaca". Pertenecen a la misma familia que el bacalao.



Dos atunes procedentes de las aguas del Pacífico.



LOS PECES MAS EXOTICOS, EN LA COLECCION DE UN TAXIDERMISTA

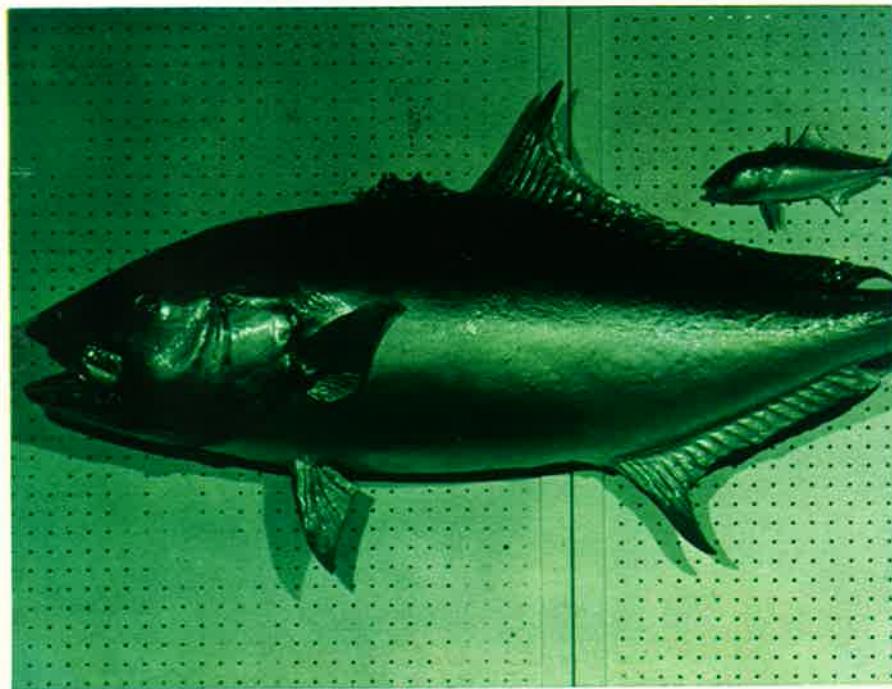
George Lee es un conocido taxidermista que a lo largo de varios años ha reunido los más exóticos y raros peces procedentes del Pacífico, Sudamérica, Europa y América del Norte.

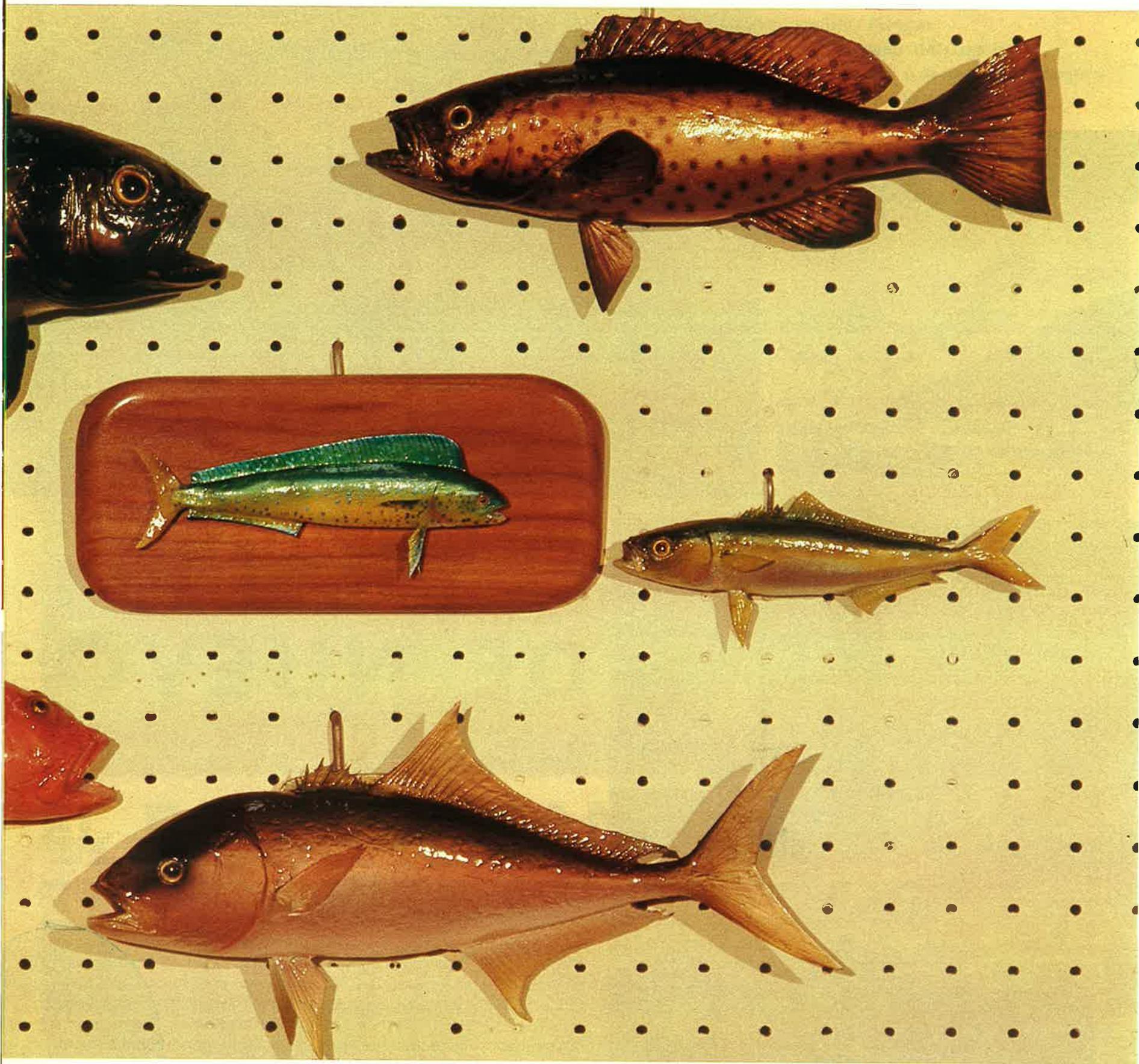
Su colección deja boquiabiertos a los coleccionistas y apasionados del mágico mundo de la fauna marina.

George Lee tiene sesenta y cinco años y siente especial atracción por el

mar. Nació en Hawái de madre hawaiana y de padre chino, y desde su más tierna edad comenzó a pescar y a aprender la taxidermia, de cuya enseñanza se encargó su padre.

Desde entonces, y poco a poco, George ha ido reuniendo peces que él mismo ha capturado o que le han sido regalados por sus amigos, conocedores de su gran "hobby".





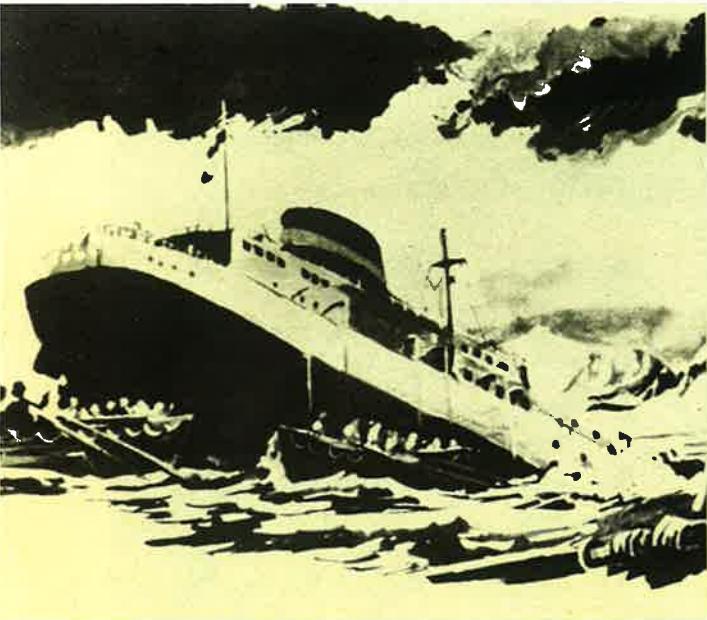
Seis diminutos peces sobre el panel del taxidermista.

El del centro es el delfín más pequeño que se conoce, y fue capturado con red en California.

De tamaño aproximadamente igual a un dedo humano, el pequeño "dophlin" fue capturado en California.

La colección de Lee tiene actualmente un valor incalculable por su rareza y sobre todo porque, con el pasar de los años, muchos de los ejemplares se irán extinguendo. ■ Copyright RAY HAMILTON/CONTIFOTO.





EL "TITANIC", DE NUEVO

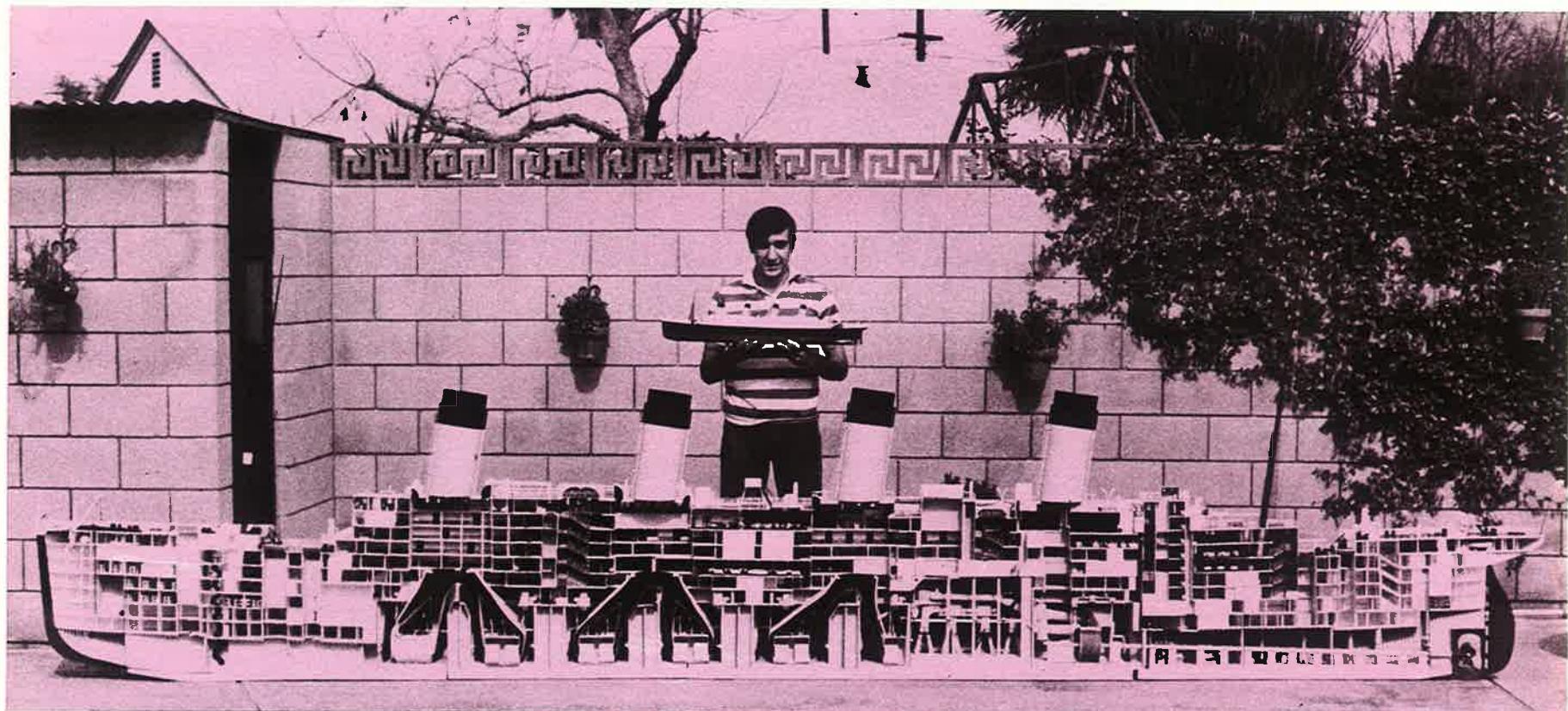
Texto y fotos: RAY HAMILTON

El verdadero transatlántico "Titanic" yace bajo casi 5.000 metros de heladas aguas. El histórico barco ha frustrado varios intentos de localizarlo en su tumba del océano. Gracias, sin embargo, al experto diseñador y entusiasta Roberto Pirrone, de California, el "Titanic" revive de nuevo en su modelo.

Roberto, un estudiante de veinte años de Monterrey Park, necesitó cuatro años para terminar la exacta réplica del barco a menor escala, la cual es considerada como la más exacta y el modelo de barco más perfecto jamás construido. Mide 5,5 metros de longitud y pesa 22,6 kilos aproximadamente. Mil ochocientas noventa horas de trabajo durante cuatro años lograron esta maravilla. Roberto lo valora en medio millón de dólares USA y espera que algún célebre museo instalado en una zona a prueba de terremotos se lo solicitará.

El verdadero "Titanic" fue uno de los transatlánticos más hermosos que jamás existieron. El famoso barco costó 10 millones de dólares y fue terminado en mayo de 1911. Hizo su viaje inaugural el 10 de abril del año siguiente y se hundió el 15 del mismo mes, después de chocar contra un iceberg. Aunque tardó algunas horas en hundirse completamente, el número de víctimas fue extremadamente alto. Fueron pocos los pasajeros que creyeron que la catástrofe fuera tan grave como resultó, y no quisieron subir a los botes salvavidas a tiempo. De un total de 2.207 pasajeros, solamente se salvaron 705.

El interés de Roberto por el "Titanic" proviene del libro que leyó acerca del mismo en la biblioteca local. El inmenso proyecto le costó únicamente 45 dólares (apenas 3.000 pesetas). Está hecho de cartón de varios espe-

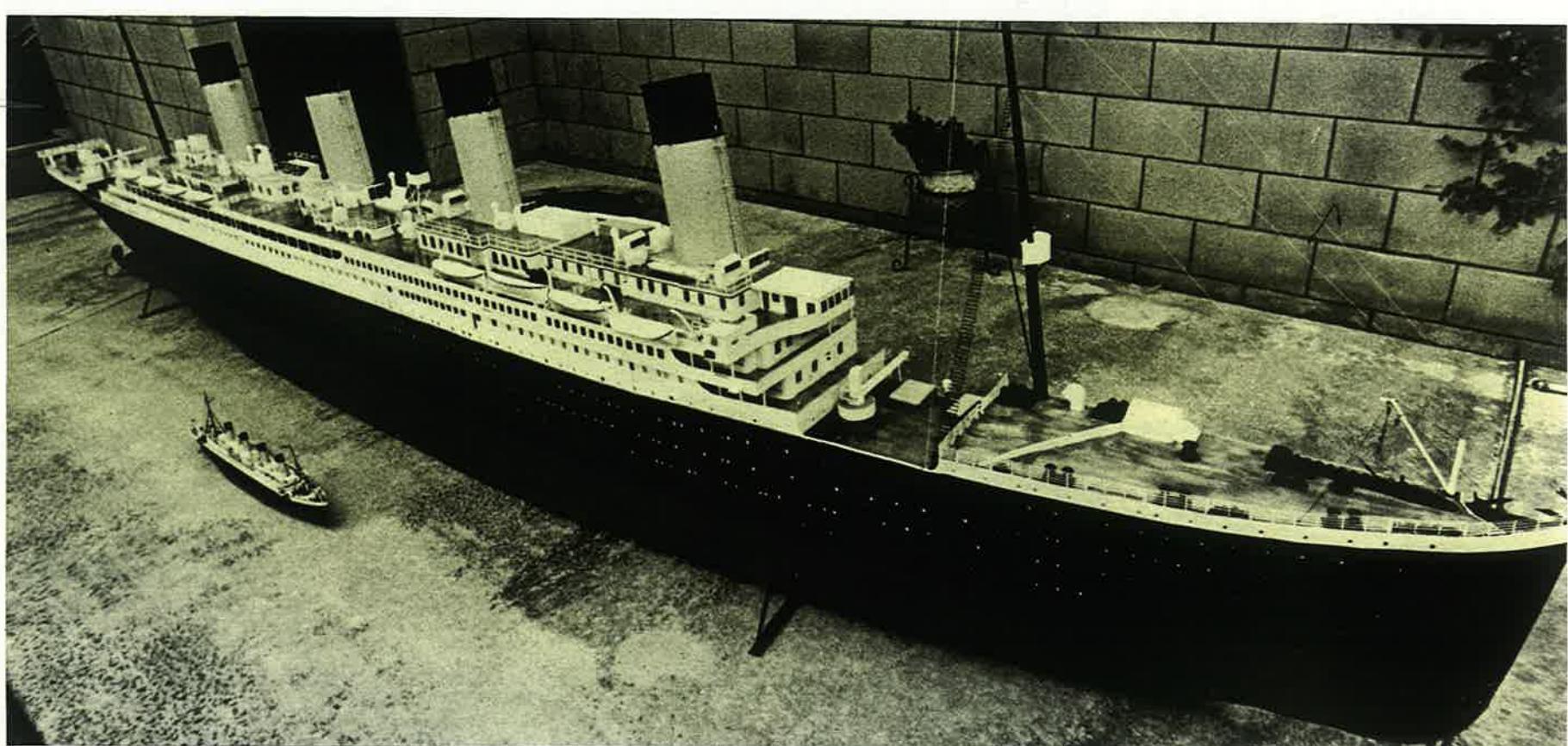


sores, cortado y preparado con un cuchillo de precisión, con tijeras, pegado y pintado cuidadosamente con diferentes colores. Cada pieza es fielmente reproducida de fotografías y dibujos históricos. El cuarto de máquinas fue la última pieza terminada por Roberto y la que precisó más trabajo, especialmente la "instalación" de la escalera principal, de una vieja parrilla de metal. El modelo está dividido en cuatro secciones y cada una permite ver

una soberbia perspectiva del interior del barco. El joven Pirrone construyó cada sección desde el principio al fin, antes de iniciar la siguiente.

Incluso antes de la edad de los estabilizadores, aire acondicionado y otros adelantos, el "Titanic" contaba ya con departamentos insonorizados, gimnasios, saunas, salas de juego y piscinas climatizadas. Los millones de dólares y horas que costó su construcción, desde una maqueta a la botadura

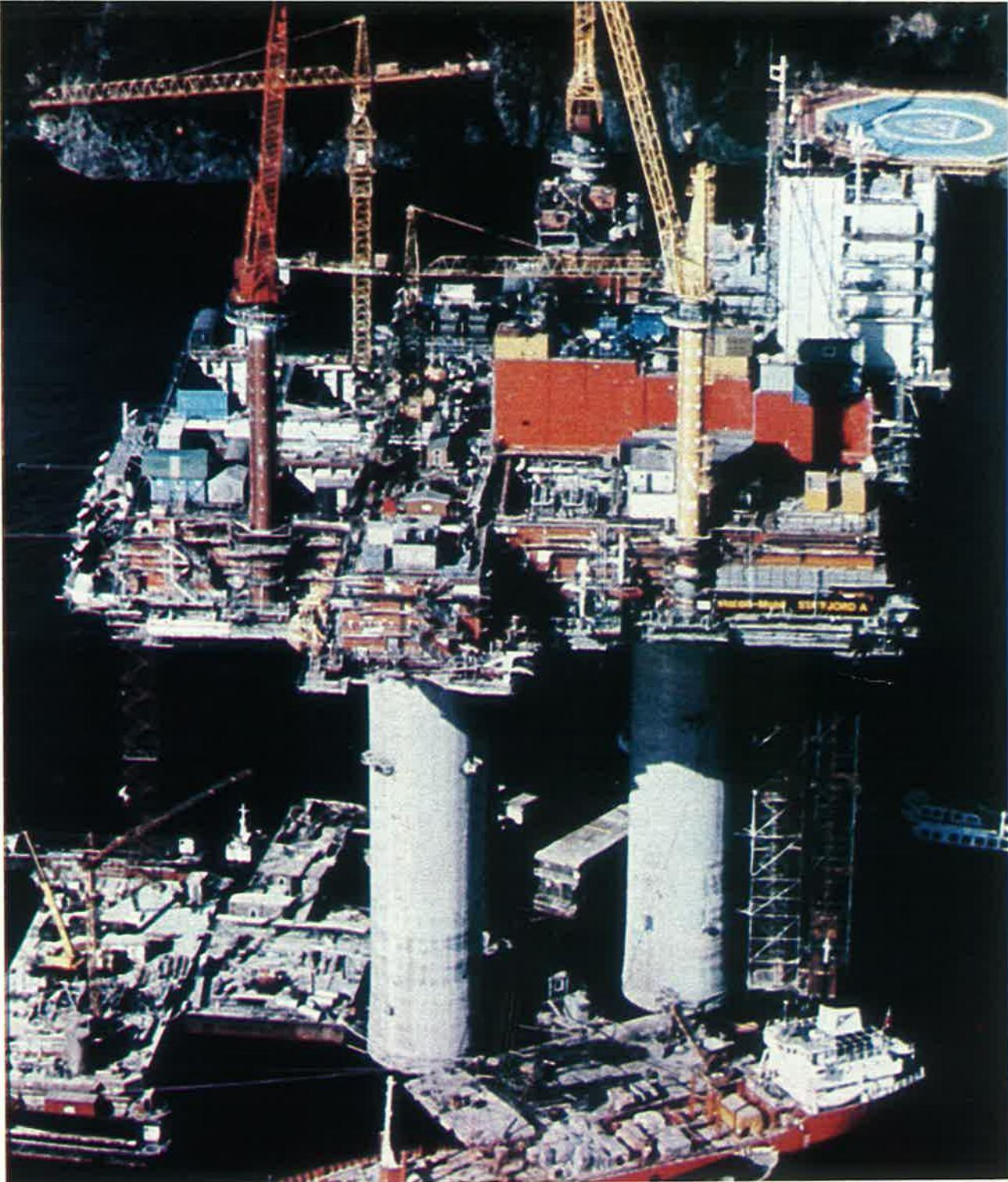
final, fueron en cuestión de horas echados a perder por culpa de un iceberg. Los dos mil y pico pasajeros a bordo del barco a prueba de naufragios y el transatlántico más moderno de aquellos tiempos fueron testigos del final de un sueño y del comienzo de una pesadilla de hielo de la que pocos, a pesar de los muchos esfuerzos, pudieron sobrevivir. Todo lo que queda de entonces es el modelo de 5,5 metros de Roberto Pirrone. ■ **ZARDOYA/PRESS.**



NOTICIAS EN COLOR

PLATAFORMA

La mayor plataforma petrolífera del mundo, "Starfjord Alpha", cuyo coste ha sido de 850 millones de dólares, aparece durante su transporte desde los astilleros noruegos en los que ha sido ensamblada hasta su destino en el mar del Norte. (EUROPA PRESS.)



TANQUE DE GAS

El mayor tanque de gas natural que se ha construido en el mundo, el "Hilli", se prepara para descargar sus 743.400 barriles (114.000 kilolitros) de gas natural tras su viaje inaugural de catorce días de duración desde Dhabi a una terminal cerca de Tokio. El tanque es tan grande como el transatlántico "Elizabeth II" y puede portar fuel para una ciudad japonesa durante un año. (EUROPA PRESS.)





MERCADO DE CEFALOPODOS EN AGUAS DEL BANCO SAHARIANO

A finales de 1974 comenzó en el laboratorio del Instituto Español de Oceanografía en Canarias un proyecto de investigación biológico-pesquero sobre las principales especies de animales marinos de interés para la industria pesquera española. La gran importancia que tiene esta zona del Atlántico para dicha flota, hace que las investigaciones de las instituciones científicas españolas relacionadas con el mar se lleven allí de una forma continua y sistemática. Estas investigaciones no se hacen de una forma aislada, sino que, por el contrario, están enmarcadas en un plan internacional coordinado en el que intervienen aquellos países interesados en las distintas pesquerías de África Occidental.

Los resultados que obtiene cada país son posteriormente agrupados y estudiados en conjunto en las reuniones científicas de trabajo del COPACO (Comité para las Pesquerías del Atlántico Centro Oriental). La gran diversidad de países que intervienen en las pesquerías de África Occidental hace que, individualmente, los datos de cada país tengan relativamente poco valor y que

sólo mediante una acción conjunta entre los países se pueda alcanzar un mejor conocimiento de la biología de las especies y del estado de explotación de los recursos.

Los objetivos fundamentales del proyecto de investigación del laboratorio de Canarias son: efectuar una evaluación de los recursos, determinar el grado de explotación de los mismos e

intentar predecir las disponibilidades de las distintas especies de peces y cefalópodos. Para poder llegar a estos resultados es imprescindible disponer de buenos datos de captura, esfuerzo y zonas de pesca correspondientes a varios años. Todos estos datos deben ser complementados con muestreos biológicos de las capturas, experiencias de marcado, de selectividad de artes y evaluaciones directas llevadas a cabo a bordo de buques de investigación.

En la última reunión de trabajo para la evaluación de los recursos de COPACO (Roma, febrero de 1976), con asistencia de científicos de todos los países

miembros del Comité, se estudió muy detenidamente la problemática de la pesquería de cefalópodos de África Occidental. El alto nivel de sobre pesca en que se encuentran las poblaciones de pulpo y choco crea una gran preocupación sobre el futuro de esta pesquería, por lo que se hace imprescindible el tomar medidas de regulación para conservar estos recursos. Por otra parte, teniendo en cuenta las características biológicas conocidas de estas especies, vida corta y rápido crecimiento, cualquier medida de regulación que se adoptase produciría efectos visibles a corto plazo.



RECOMPENSA (REWARD)

**POR MARCAS EN CEFALOPODOS
(PULPOS, CHOCOS Y CALAMARES)**
Entre las marcas devueltas se sortearán anualmente tres premios de:

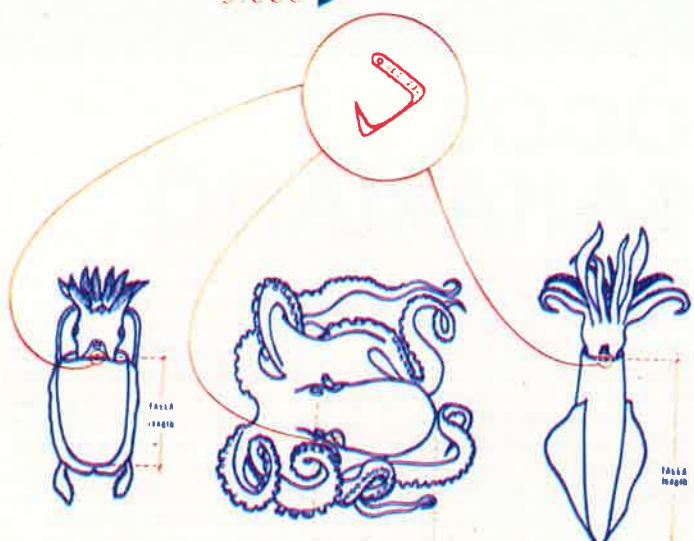
**TAGGING IN CEPHALOPODS (OC.
TOPUS, CUTTLEFISH AND SQUIDS).**
It will be an annually lottery amongst
the returning tags with the following
rewards:

15.000

10.000

5.000

PTAS.



Comunicar: -Donde (Long. y lat.)
(Indicate) (Where)

-Cuando
(When)

-Peso y talla
(Weight and Length)

Se capturó
(It Was Caught)

Del ejemplar
(Of the animal)

Enviar las marcas a: /Send the tags to:

INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRÁFIA
LABORATORIO DE CANARIAS

Avda. José Antonio n.º 3
SANTA CRUZ DE TENERIFE - ESPAÑA

MARCADO DE CEFALOPODOS

Varias imágenes de la captura de esta especie
en el banco sahariano.







MARCADO DE CEFALOPODOS EN EL BANCO SAHARIANO

(Viene de la página 17)

No obstante, hay una serie de datos sobre la biología de los cefalópodos que aún son poco conocidas. Es bien sabido por aquellas personas involucradas en esta pesquería, el fenómeno que se produce cuando surge el "mar de leva". En estas condiciones, el pul-

po desaparece prácticamente, disminuyendo sensiblemente los rendimientos hasta que se vuelven a re establecer las condiciones oceanográficas normales.

La información sobre las migraciones, tanto de alimentación como de reproducción, que tenemos son muy generales. Se ha descrito en diversos trabajos científicos que en la época de la reproducción los pulpos emigran hacia la costa, mientras que, después de ésta, los movimientos son de dispersión hacia aguas más profundas. Sin embargo, se tiene poca información sobre si la puesta está uniformemente distribuida a lo largo de la costa o si, por el contrario, hay zonas de máxima concentración. Tampoco se tienen datos precisos sobre el crecimiento y la mortalidad.

Para intentar solucionar estas incógnitas, se ha establecido un programa de marcado de cefalópodos. En una primera fase se estudió en el laboratorio el tipo de marca más adecuado. Para ello se conservaron pulpos en tanques, durante un cierto tiempo, con las marcas puestas. La experiencia con la grapa metálica fue satisfactoria, por lo que fue elegida para el experimento de marcado. Esta es una grapa de acero, en forma de V, de un centímetro y medio de longitud. Uno de los extremos está curvado y termina en una punta afilada. El otro es redondeado y tiene un orificio circular en el que encaja el extremo afilado cuando la grapa está cerrada. Cada marca lleva grabadas las siglas IEO, seguidas de un número de cuatro cifras. Su colocación se hace mediante unas pinzas, junto al sifón, en la parte inferior de la cabeza.

En un principio, la experiencia de marcado se pensó hacer, en el verano

de 1976, a bordo del B/O "Cornide de Saavedra". Dificultades de diversa índole retrasaron el programa a 1977. En este año, los marcajes se harán a bordo de arrastreros comerciales. En estos barcos, los arrastres son de gran duración, por lo que los únicos cefalópodos que salen en buenas condiciones, para ser de nuevo devueltos al mar, son los pulpos. Por este motivo, durante 1977 se marcarán exclusivamente pulpos, quedando pendiente la experiencia con los chocos y calamares a la disponibilidad de un buque de investigación.

A lo largo del primer semestre de 1977 han tenido lugar en el banco sahariano dos campañas de marcado, la FLIPPER 7702 y FLIPPER 7705. Para la primera se utilizó el B/C "Puente Toralla", de la empresa Pesquerías Paulino Freire, S. L. La segunda se hizo con el M/P "Alcatraz". Este es uno de los pesqueros de la flotilla que trabaja ha sido la comprendida entre los paralelos 24° 22' y 21° 30'. presa Pescanova, S. A. La zona de trabajo ha sido la comprendida entre los paralelos 24° 22' y 21° 30'. En total se marcaron y devolvieron al mar 2.200 pulpos procedentes de 80 operaciones de pesca. Los individuos utilizados son los de pequeña talla, normalmente de las categorías comerciales 7 y 8. A cada ejemplar se le tomó la talla y el peso, conservándose, después de marcarlos, en tanques de agua de mar en renovación. En el momento de la virada del arte, y no antes, se devuelven al mar para evitar la posibilidad de recaptura inmediata.

Para completar el experimento es indispensable la recuperación de los individuos marcados, la marca y los datos complementarios. Las instruccio-

nes sobre lo que hay que hacer al encontrar un pulpo marcado están impresas en unos carteles que se han distribuido entre la flota nacional e internacional que faena en el banco sahariano.

Al encontrar un pulpo marcado se deberán tomar los siguientes datos:

1.º Talla (distancia entre el extremo de la cabeza y la línea imaginaria que une los ojos).

2.º Peso. Hay que aclarar si ha sido tomado con el pulpo desviscerado o entero.

3.º Fecha y lugar de captura.

Todos estos datos deberán ser enviados, con la marca, a:

Instituto Español de Oceanografía.
Laboratorio de Canarias.
Avenida José Antonio, 3.
SANTA CRUZ DE TENERIFE.

A finales de cada año, las marcas recuperadas entrarán en un sorteo de tres premios en metálico de 15.000, 10.000 y 5.000 pesetas.

Hay que destacar la gran colaboración que han prestado las empresas Pesquerías Paulino Freire, S. L., y Pescanova, S. A., para la ejecución del programa de marcado. Muy especialmente hay que resaltar la ayuda prestada por don Jesús Freire Gestoso, de Pesquerías Freire; don José Piñeiro, patrón del "Puente Toralla"; don Constantino Gómez Ruano, de Pescanova, Sociedad Anónima; don Antonio Marqués Pérez, capitán del B/F "Pontevedra", y los señores Víctor González y Valentín Martínez, del "Alcatraz". ■ JERÓNIMO BRAVO DE LAGUNA CABRERA y JOSE CARLOS SANTANA FERNANDEZ (Laboratorio de Canarias, del Instituto Español de Oceanografía).



Rodeados por su captura de percas amarillas, tres pescadores se dedican pacientemente a la pesca, en las extensiones heladas del lago Canyon Ferry, en Montana. A temperaturas por debajo de los cero grados, estos pescadores del hielo se pasan horas en torno a pequeños agujeros, horadados en el hielo, generalmente con muy buenos resultados.

PESCA CON CAÑA A OIDO

A mediados de enero, el lago Canyon Ferry se heló y dos días más tarde llegaron los pescadores del hielo. Desde mi cabaña de troncos, en las laderas de la montaña French Bar, los vi llegar durante todo el invierno. Estaban allí todos los días. El tiempo nunca fue tan malo que mantuviera alejados a todos los pescadores del hielo, hombres, mujeres y niños. Venían solos, en pequeños grupos, y algunos días en gran número. Hacían su trabajo y evidentemente disfrutaban con ello. Luego, la primera semana de abril, una tormenta azotó la montaña French Bar, barrió el lago de un lado a otro, desapareciendo por detrás de las montañas Big Belt, al Este. Cuando la tormenta pasó, el hielo había desaparecido, fundido por las lluvias cálidas, y los pescadores del hielo se habían marchado también.

Mi familia y yo nos habíamos trasladado a Montana, después de una década en el desierto de Arizona. Habíamos olvidado cómo era el invierno —el frío, el hielo y la nieve—, y queríamos experimentarlo otra vez. Este invierno, según me dicen los habitantes de Montana en mi zona, fue suave. Muy pocos días la temperatura bajó de los cero grados, y sólo unas pocas veces el viento hizo que los termómetros descendieran a 15 grados bajo cero.

Nevaba cuando nos trasladamos a nuestra cabaña, el 1 de noviembre, y esperábamos, en nuestra ignorancia, que el lago Canyon Ferry se helaría pronto. El dueño de la cabaña nos dijo que no sucedería hasta mediados de enero, y cuando llegó mediados de enero sin que apareciera hielo a la vista, predijo por lo menos dos semanas más. Dos días

En la extensión nevada del lago Canyon Ferry, en Montana, un pescador solitario pone el cebo en su anzuelo. Gusano y tripas son utilizados, pero el cebo que mejor resultado da son los ojos frescos de perca amarilla, procedente del lago, que tiene también truchas irisadas y pardas, kokanees, rémoras y carpas, así como abundantes percas amarillas.

PESCA CON CAÑA A OIDO

después de mi predicción, el lago estaba helado, y dos días más tarde llegaron los pescadores.

El lago Canyon Ferry se extiende unos cuarenta kilómetros, y su anchura media es de unos cinco kilómetros. Vivíamos en el extremo más bajo, a un par de kilómetros de la presa y exactamente delante de nuestra cabaña se encontraba el punto álgido para la pesca sobre el hielo, o al menos era el lugar en el que se concentraban los pescadores. En ningún otro lugar del lago Canyon Ferry, que yo sepa, se ve una mayor actividad de pesca en el hielo que en unas pocas docenas de metros cuadrados de hielo, exactamente debajo de nuestra cabaña.

El segundo día después de que el lago se helara quedé sorprendido al ver a un hombre que llevaba un casco protector y traje de "snowmobile", caminando sobre el lago con un hacha de doble hoja al hombro. El hielo tenía que ser delgado como el papel, pero no cedió bajo sus pies. Abrió a hachazos un agujero en el hielo, a unos quince metros de la orilla, que, dado el grosor de aquél era una tarea fácil. Volvió a la orilla y a los pocos minutos recorrió de nuevo el camino con un equipo de pesca de carrete, una pequeña caja de aparejos y una caja de cartón mediana. Inmediatamente pescó un pez, luego otro y luego un tercero. Todos eran pequeños, y suponía yo que se trataba de algunos ejemplares de los millones de percas amarillas que se supone hay en el lago. Pasadas dos horas, cogió todo su equipo y volvió a la orilla, donde yo le esperaba lleno de curiosidad.

—El hielo es bastante delgado, ¿no es verdad? —le pregunté para entablar conversación.

—Si hubiese sido un poco más delgado, habría necesitado un bote —confesó.

La caja de cartón estaba llena de pequeñas percas amarillas.

—¿Con qué las pesca? —continué.

—Con gusanos, ojos de perca y trípodes. Utilizo los gusanos primero. Después de coger algunas percas, se les sacan los ojos y se utilizan éstos. Es un cebo mucho mejor que los gusanos.

—¿Cuándo utiliza las trípodes? —le pregunté, recordando mis días de Kentucky, donde las trípodes de pollo se utilizaban para coger barbos.

—Cuando el hielo es tan delgado como éste —dijo.

Siendo escritor y fotógrafo de profesión, y pescador por peculiaridad, pensé que si esa información sobre los pescadores del hielo —al menos en la versión de Montana— era típica, una temporada haciendo preguntas podría darme un curso completo sobre la pesca en el hielo, y quizás un artículo que proporcionaría una visión de los pescadores en otros lugares, en las regiones de lagos congelados de Norteamérica.

Hacia el quinto día, después de que se helara el lago, el número de personas que pescaban en el hielo aumentó hasta asemejarse a una verdadera migración de la especie. Ante todo, los ojos de perca, si no el cebo más popular, era ciertamente uno de los más eficaces. Pero el conocer cuál es el mejor cebo para pescar en el hielo no sirve de nada a la hora de capturar peces, a menos que uno tenga el ánimo suficiente para caminar sobre el hielo. He leído que hacen falta diez centímetros de hielo para sostener con seguridad a una persona adulta. Los "snowmobiles" necesitan unos quince centímetros y el día en que vi a un par de ellos describiendo ocho en la superficie de la nieve, sobre el lago, supuse que el hielo podría sostener mis setenta y cinco kilos.

Mis pies fueron lo primero que comenzó a helarse. Entonces fue cuando comencé a hacer preguntas sobre cuál era la mejor ropa para pescar en el hielo.

—Cualquier cosa que le permita estar caliente —me dijo un individuo con traje de "snowmobile" —. Sin duda, estos zapatos delgados que lleva usted no le van a servir gran cosa.

Algunos pescadores del hielo de Mon-

tana son tan fuertes, que para calentarse se vuelven sencillamente de espaldas al viento. Más ejemplares de Canyon Ferry, sin embargo, vestían con un conjunto poco coordinado, como chaquetas largas y pantalones vaqueros azules descoloridos. Los diseñadores de la casa Dior se habrían estremecido, y también cualquier persona procedente del Sur de la frontera de Montana que llevara vaqueros azules descoloridos sin ropa interior térmica. Y algunos incluso con ese tipo de ropa interior. Para mí, los vaqueros son algo tan caliente en el invierno como las faldillas.

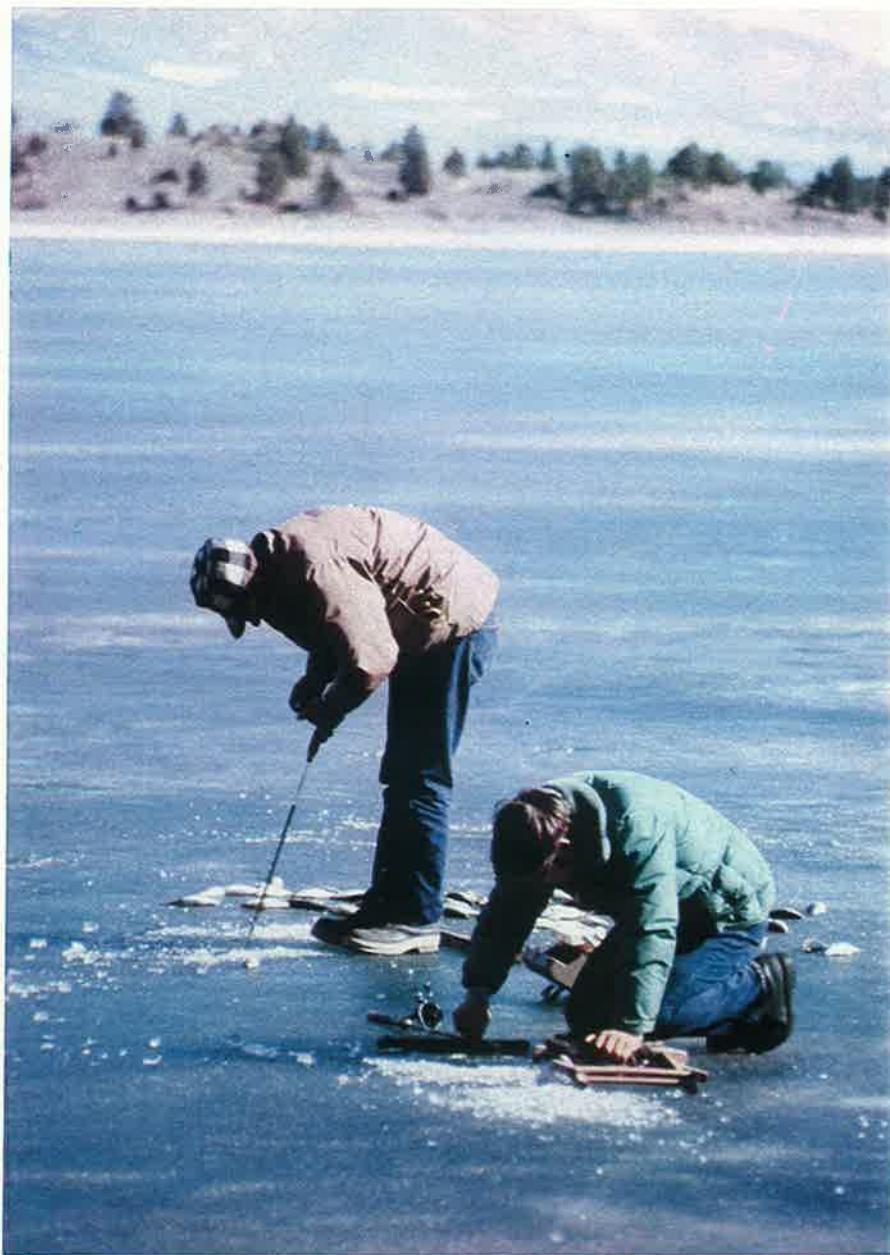
Por supuesto, el conservar el calor sobre el hielo depende en gran medida del frío que haga cada día. El invierno de este año en Montana, en mi zona, fue una serie de días con temperaturas bajo cero con unos pocos días de temperatura superior a los cero grados.

Como uno ha de estar de pie sobre el hielo, debe pensar los primero en el calzado y empezar con éste. Vi algunos pares que quienes los llevaban denominaban "botas de la luna", que se parecían algo a las empleadas por los astronautas, estando más aisladas, aunque eran más voluminosas que las botas convencionales del "snowmobile". Sin embargo me inclino por estas últimas, porque es más fácil maniobrar con ellas. Partiendo de aquí hacia arriba, el atavío más práctico parece ser el traje aislado de "snowmobile". Como estos trajes no son baratos, sospecho que es el precio más que ninguna otra razón lo que limita su uso entre la mayoría de los pescadores. En todo caso, vi a un par de individuos con trajes de "snowmobile", tendidos sobre el hielo, mirando durante largo tiempo por un agujero hecho en aquél, sin aparentes efectos de congelación. Sin embargo, resulta muy difícil distinguir en los pescadores sobre el hielo que utilizan el traje de "snowmobile" al muchacho de la chica, ejercicio mental, por lo demás, a veces necesario incluso cuando no llevan trajes de "snowmobile".

Quizás el ejemplo más gráfico de pescadores sobre el hielo soportando el frío lo tuvimos en una de esas noches heladas, en que un fuerte viento hacia descender la temperatura efectiva a quince grados bajo cero. Corté a Johnny Carson cuando vi una luz que parpadeaba sobre el hielo, y la enfoqué con mis catalejos. Quedé sorprendido al ver a dos pescadores inclinados sobre una linterna. No soy una autoridad sobre ropa, pero me imagino que incluso un traje de "snowmobile" con ropa interior afelpada debajo ha de ser semejante a una tenue gasa en esas condiciones. Pero tal vez estaban fortalecidos interiormente. Una inspección más detenida me permitió ver que estaban envueltos en parcas, pero de éstas sobresalían pares de piernas embutidos en lo que voy teniendo la sospecha creciente de que es un símbolo de clan de los pescadores sobre hielo de Montana: vaqueros azules descoloridos.

Por la mañana temía que iba a encontrarme, por lo menos, con un par de pescadores congelados desde los muslos a los pies, pero se encontraban bien. Se me ocurrió la idea de que aquellos hombres tal vez se habían enterado de que proyectaba escribir un artículo sobre la pesca en el hielo, puesto que había hablado de ello con unas pocas gentes, y habían preparado un par de muñecos para engañarme. En cualquier caso, me dieron nuevas pruebas de su casi inmovilidad al frío cuando uno de ellos rompió el hielo nuevo que se formaba en su agujero, con las manos desnudas. Otros pescadores del hielo, menos resistentes, llevan guantes, y tienen un segundo par a mano por si el primero se moja, y utilizan un espumador para quitar el hielo.

Así pues, suponiendo que sabe usted qué cebo utilizar y cómo mantener el calor cuando lo emplea, debe tener un agujero en el hielo a través del cual poder pescar. En Canyon Ferry, unas pocas gentes hacen sus agujeros con taladros de motor, pero el taladro de mano era el más popular. Unos pocos



empleaban facas, algunos machetes, e incluso largas barras de acero con hojas de cincel en un extremo. Algunos hacían agujeros pequeños y otros agujeros grandes. Una tarde vi al autor de un pequeño agujero intentando sacar por él una trucha arco iris de dimensiones para agujeros mayores. Cogió el pez por las agallas y frenéticamente se dedicó a los movimientos acostumbrados para hinchar una rueda de automóvil con una bomba de mano antes de que el pez saliera por el agujero.

No parece haber un tipo normal de caña y aparejo utilizados. La mayoría de los pescadores utilizan cañas de tamaño convencional, con sedal de carrete o rotatorio. Son menos numerosos los aparejos de pesca más cortos y otros utensilios pequeños con banderas. Vi a un par de pescadores que habían quitado la parte superior de sus cañas con carrete para hacerlas más cortas. Pregunté a uno de ellos si eso no hacía más difícil la acción y me dijo que no iba en busca de acción, sino de peces. Tres pescadores del hielo parecían dirigir una operación comercial con catorce cañas alzadas encima de los agujeros. Pero en Canyon Ferry se permiten seis cañas por persona, por lo que realmente tenían cuatro cañas menos que su límite legal. Sospecho que estas normas tan liberales son un intento para reducir la población superabundante de percas amarillas del lago.

Descubrí que se utilizaban sólo dos tipos de técnicas para capturar los peces. La primera me fue explicada como el "viejo truco del café". Consiste en hacer descender el cebo hasta el fondo y luego ir subiéndolo unos treinta centímetros, poco más o menos, para que sea más fácil que pique un pez, en tanto que uno se sirve una taza de café simulando que no le importa lo más mínimo que el pez pique o no.

El segundo método es el del balanceo. El método del balanceo me lo enseñaron auténticos expertos. Según su regla aproximada, en agua salada hay que balancear mucho y en agua dulce (lo que supongo que sirve también para la pesca sobre el hielo) se balancea un poco. Una mañana me deslicé hasta el lago, pisando nieve recién caída, y vi a un grupo de pescadores sobre el hielo que utilizaban todos el método del balanceo.

—¿Da buen resultado? —pregunté.

—Puede usted verlo —me dijo uno de ellos, ofreciéndome la prueba visual al sacar por el agujero del hielo una trucha irisada de 35 centímetros.

Pocos días antes de que las lluvias cálidas pusieran fin a la pesca sobre el hielo, mi spaniel "Brittany" y yo caminábamos a lo largo de la orilla y advertí que el hielo, poco firme, se partía en cristales de diez centímetros de longitud bajo el peso del pie humano. Antes de que pudiera detener a mi perro, éste saltó sobre el hielo, corrió unos pocos metros y el hielo se rompió, cayendo al agua. Intentó salir del agujero, pero el hielo se rompió bajo sus patas; estaba a punto de ir en su busca cuando encontró terreno más firme y, sin preocuparse por lo cerca que había estado de una muerte helada, saltó a la orilla. Al día siguiente vi a los pescadores balanceando sus cebos a través de los agujeros, más allá de donde "Britt" había caído al agua. El comisario del condado, Lewis Clark, informó por la estación de Radio Helena que los pescadores se caían con una cierta regularidad a través del hielo roto, pero afortunadamente no se había perdido ninguna vida.

No recuerdo haber conocido nunca un tipo de pescador tan entusiasta de su deporte como para intentar caminar sobre el agua a fin de participar en él.

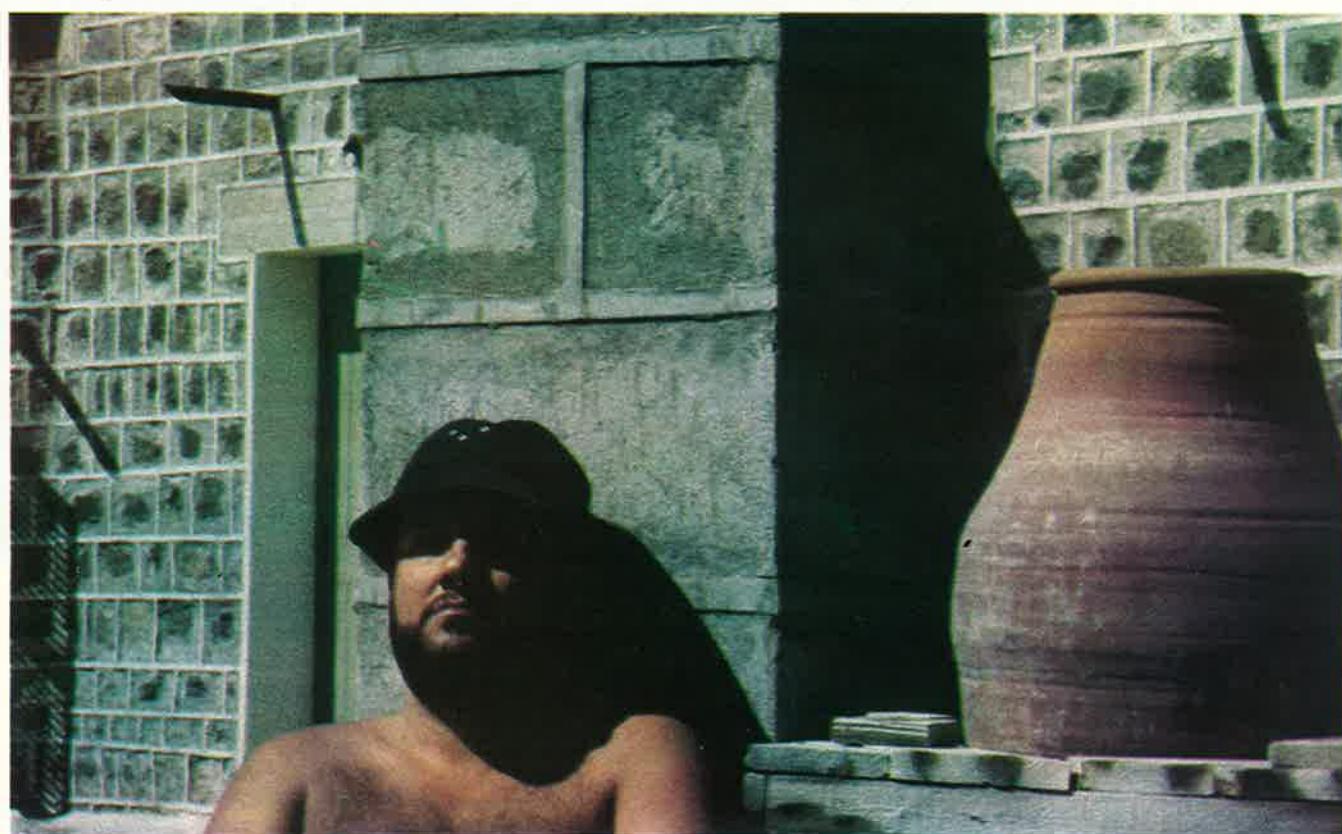
■ JAMES TALON (texto y fotos). CAMERA PRESS, Londres.

**Su base es circular.
No tiene más de 50 pasos de radio
y dos espigones con raíles.
Sólidamente construido, lógicamente por los ingleses,
destaca sobre el "lagún" del
arrecife cual desafiante "torreón de ajedrez".**

**Sus muros interiores son de sillería de coral
con revestimiento de granito. Fuertes,
sin una sola grieta ante el paso del tiempo.
Muy anchos, como queriendo ser a la vez cobijo seguro
y refresco permanente para sus moradores
en los tórridos días del abrasador sol sudanés.**



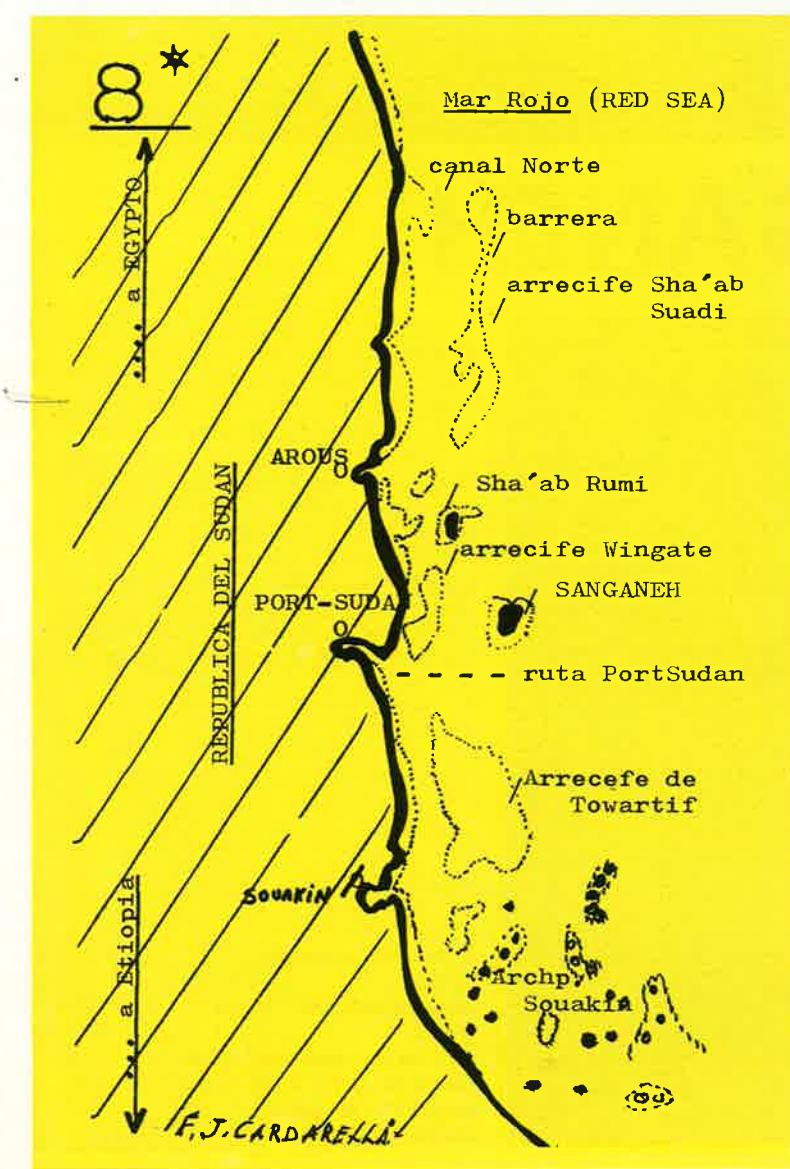
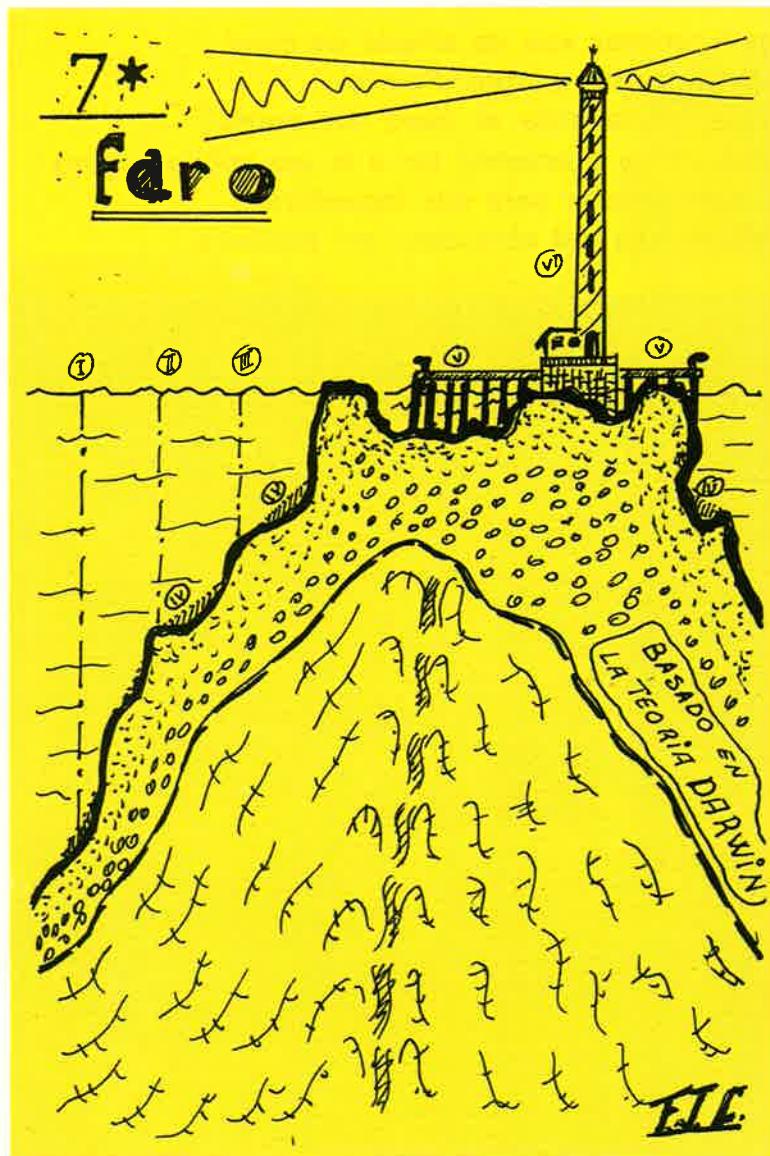
EL FARO DE SANGANEH



En los malecones exteriores se podían formar tertulias, ya que la cálida temperatura permanecía durante el leve refresco que llegaba con la noche invitando al coloquio. No había ruidos nocturnos. Bueno, ruidos-ruidos, realmente no eran. Solamente el "cri-cri" a modo de grillo de una especie de cucaracha y el "run-run" de tres generadores ingleses, arcaicos pero duraderos, que servían de acompañamiento de fondo al grillo wagneriano. Los generadores habían de-

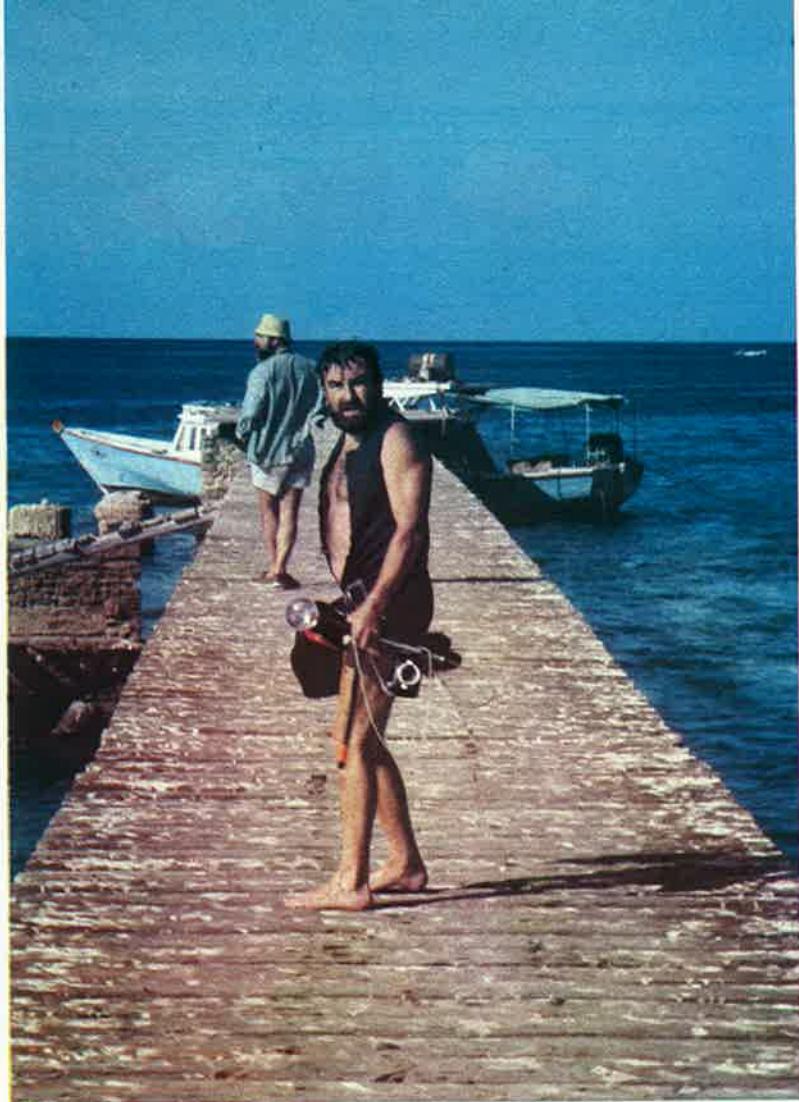


El faro de Sanganeh,
arriba,
destaca sobre el "lagún".
Abajo,
uno de los expedicionarios
descansa junto a los muros
revestidos de granito
del faro.



Arriba, la salida de la Luna, siempre gran espectáculo en aquellas latitudes, y sobre estas líneas, comerciantes de telas de Yeda cruzan al largo por el faro en su característica embarcación a vela. También arriba, a la derecha, el espigón Norte del faro y el cocinero y pescador.

Abajo, plano a mano alzada por el autor del reportaje de la zona del faro. Y arriba, dibujo sobre el arrecife de Sanganeh y fondos que lo circundan, basado en la teoría de Darwin. Leyendas: I. Fondos de más de 50 metros; hábitat de tiburones y martillos. II. Fondos de 25 a 50 metros, hábitat de barracudas, meros, etcétera. III. Fondos de 0 a 25 metros; fauna de arrecifes y corales. V. Malecones del faro sobre el "lagún". VI. Faro.



EL FARO DE SANGANEH

mostrado ser los únicos fieles y rendidos servidores de los hombres a través de los años, dando a la vez con su energía luz y vida al faro.

Sanganeh es un arrecife circular con su "lagún" interior de aguas claras y tranquilas, refugio de muchas especies marinas que buscan allí protección a la acción de los depredadores.

Su faro es parte muy importante en el tráfico de las rutas navales del mar Rojo. Emerge entre arrecifes y barreras coralinas. Es como un gran gato gigantesco, que espanta a los ratones para que no caigan en ese cepo grande y profundo que es el fondo del mar, con sus bajos traicioneros.

Los pecios, antiguos tributos del mar, abundan por doquier. Muy cercano está el Humbria, famoso por coincidir con la terminación del conflicto del Sudán anglo-egipcio.

Desde lo alto de Sanganeh se divisa al Norte el arrecife de Sha'ab Rumi (lugar donde se encuentran los restos de la ciudad sumergida de Cousteau para su experiencia Precontinent-n.º 2) y por el Sur se divisan los bajos madrepóricos de Tovartif, que preceden al famoso archipiélago de Souakin, antiguo refugio de piratas turcos y más tarde puerta del desierto para el tráfico de esclavos negros sudaneses. Sanganeh es base certera para cuantos se interesan y estudian la vida en torno a la inmensa plataforma madrepórica, que constituye en las costas del mar Rojo sudanés uno de los más bellos y vírgenes jardines submarinos imaginables.

El faro de Sanganeh es estrella del mar.

Al igual que todos los faros del mundo, es el símbolo de vida para cuantos marinos ponen en sus destellos todo el calor humano y la esperanza en esas largas y solitarias noches de travesía. ■

EL HOMBRE: ALMA DEL FARO

Tres hombres. Hermanos de raza, de trabajo son presos voluntarios de esa gran cárcel que es el mar. Hombres presos de amor a los demás.

Alí es el torrero jefe. Afable. Bonachón. Tiene muchos kilos encima, pero creo muchos son de bondad.

Muley es negro. Oscuro sudanés. Auster. Silencioso y observador. Su blanco turbante contribuye a realzar su formidable constitución. Es el cocinero, pescador, paseante y creo que hasta pensador.

Por la mañana temprano sus "buenos días" son mudos y a la vez un poema, una poesía.

¡Es negro! Por eso duerme en la casamata exterior. Su cama es un mísero catre de cintas cruzadas de cáñamo.

Nos mira. Sólo una sonrisa, dejando al descubierto un collar de blanquísimos dientes en duro contraste con su piel.

No es necesario el "good morning" de Alí.

El, con mucho menos, nos ha dicho mucho más.

Hussen es el tercer hombre. Parece eritreo y es el alma errante de Sanganeh. Creo que nunca llegaré a conocerle del todo. Hoy marchará a tierra firme, a Port Sudan, cuando llegue el relevo.

Su mano es suave en el saludo. Aunque él es oscuro, como la aceituna; la palma de su mano es blanca, cálida afable. Siempre está sentado junto a la radio, apoyada la cabeza en el muro de la torre y la mirada en otro lugar, en la lejanía tal vez.

A veces nuestras miradas se cruzan. Sus ojos tienen un brote de fuego. Son ojos pequeños como con un tizón interior. Cuando coincidimos se para levemente en su mirar y sonreímos mirándonos. Su alma debe de ser pura. Creo podríamos ser buenos amigos, aun sin llegar a conocernos del todo.

No cabe duda que estas gentes son diferentes (los fareros) a la del resto del mundo y a la vez iguales todas ellas entre sí. Tal vez sea por su afinidad profesional. Por su hacer paciente y su dedicación. Por ese cierto calor humano que encierra el ser responsable del cuidado y bienestar de los demás.

Los tres eran muy religiosos y no faltaban esterillas de oración por diferentes lugares. Siempre en dirección a la Meca. No tenían respeto humano por la presencia de un extraño. Creo que su intimidad era verdaderamente interior.

¡Llegó el remolcador! Con él el relevo, refresco del alma. También llegó el agua refrescante del cuerpo. Y plátanos, huevos, galletas, mangos, pomelos, etcétera.

En el faro no hay flora. Sólo en una grieta del suelo, entre polvo de hormigón y arena que trae el viento del desierto, ha nacido una especie de cardo que Alí riega y cuida con esmero. Ha conseguido que la grieta, con su extraña tierra, mantenga la suficiente humedad para la supervivencia. ¡No es un jardín! ¡No es un huerto! ¡Ni tan siquiera un hierbabuena! Es tan sólo el resultado positivo, todo un símbolo, del calor y celo con que algunos hombres participan de la creación. ■

F. J. CARDARELLI (Texto y fotos.)

EL PRINCIPE DE ASTURIAS APRENDE A NAVEGAR EN PALMA DE MALLORCA



MADRID (Redacción).

El príncipe de Asturias, Felipe de Borbón, ha participado en Palma de Mallorca, en un cursillo polideportivo con otros veintinueve niños de diversas regiones españolas, comprendidos entre los siete y los diez años.

El cursillo comprendía gimnasia, navegación y otro tipo de deportes. El príncipe tuvo ocasión de practicar navegación a vela en su embarcación "Fortunita".

La Reina de España, doña Sofía, se desplazó desde Madrid para realizar una visita a los cursillistas.



EMBARRANCO FRENTE A LA COSTA MARROQUI

DOCE VICTIMAS EN EL NAUFRAGIO DEL "LANZADA"

- **El único superviviente manifiesta que sólo el patrón estaba de guardia cuando se produjo la encalladura.**
- **El Instituto Social de la Marina gestiona el rescate de los seis tripulantes desaparecidos. Los seis restantes han sido repatriados y enterrados en Huelva.**

HUELVA.—Seis muertos, otros seis desaparecidos y un superviviente es el balance humano del naufragio del pesquero "Lanzada", ocurrido el pasado 13 de julio al embarrancar frente a la costa marroquí, entre Tarfaya y Tán-tán.

El barco se encontraba faenando al arrastre y la mayor parte de la tripulación dormía. Al producirse el embarrancamiento, los marineros intentaron salvarse mediante la utilización de botes y balsas, pero como no lo lograron, tuvieron que lanzarse al mar.

Según declaraciones del único superviviente, Crisanto Agüero, parece ser que el patrón se encontraba solo, de guardia, cuando se produjo la encalladura, y el accidente le cogió por sorpresa. En el natural desorden del momento —eran las seis y media de la mañana (hora marroquí) y, como queda dicho, los tripulantes se encontraban durmiendo—, no se consiguieron tomar las adecuadas y rápidas medidas de salvamento, y los hombres fueron arrastrados por sucesivos golpes de mar mientras la marea iba subiendo. Crisanto Agüero debe su salvación a que una fuerte ola le hizo salvar un escollo rocoso y le llevó hasta una playa más resguardada, donde más tarde sería recogido por la Policía marroquí.

REPATRIACION DE LOS CADAVERES

El jueves día 14 se recibieron en la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina en Huelva las primeras noticias del accidente, a través del armador del barco, e inmediatamente se iniciaron los contactos telefónicos con el Consulado de Agadir, mediante el que se gestionó el traslado a España de los cadáveres. Realizados todos los trámites burocráticos que impusieron las autoridades marroquíes, se logró que, por fin, el día 27 llegaran a Algeciras, trasladados por vía marítima, los restos de los marineros fallecidos: Francisco Buceta, Jose García, Manuel Oliva, Juan Martín, Fernando Palomino y el portugués Manuel dos Anjos. Inmediatamente después, en un furgón fueron conducidos a Huelva. Cuatro de estos tripulantes recibieron cristiana sepultura en el cementerio de

Huelva; otros, dos, en los de Ayamonte y Cartaya, respectivamente.

Tras la llegada de los cadáveres, se celebró un sepelio, en el que el presidente del Instituto Social de la Marina, a quien había sido imposible trasladarse a Huelva, estuvo representado por el jefe de la Inspección de los Servicios Administrativos del organismo. Estuvo presente también el delegado provincial del ISM. El Instituto, entidad gestora de la Seguridad Social del Mar, hace frente a cuantas prestaciones corresponden a los familiares de las víctimas.

ACTIVAS GESTIONES

Gracias a que el superviviente fue llevado por las olas a una playa donde se encontraba un destacamento de vigilancia marroquí, la intervención para el salvamento fue inmediata y sostenida. Helicópteros de la Gendarmería marroquí sobrevolaron las zonas en repetidas misiones de exploración mientras unidades de la Marina Real participaron igualmente en las operaciones de rastreo.

Desde el mismo día 13, la información del Ministerio de Asuntos Exteriores marroquí a la Embajada española fue puntual y precisa; lo que permitió que inmediatamente, a través del Consulado en Agadir, se facilitasen medios materiales y humanos para la operación de socorro, la atención al superviviente y el acondicionamiento de los cadáveres a efectos de su repatriación.

La Agregaduría Laboral de la Embajada española en Rabat se puso, por su parte, en contacto con el Instituto Social de la Marina para solicitar ayuda, con vista a cubrir los gastos de las operaciones de embalsamamiento de los cadáveres y su traslado a España. Inmediatamente, esta solicitud fue atendida por el ISM, de acuerdo con el Ministerio de Asuntos Exteriores.

LOS FAMILIARES, BIEN INFORMADOS

De todas cuantas gestiones se realizaron —y se siguen realizando—, los familiares de las víctimas fueron permanentemente informados por el Instituto Social de la Marina (tanto desde la sede central del organismo como por

su Delegación Provincial en Huelva), así como por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

En concreto, la Subsecretaría de la Marina Mercante ha destacado con este fin a Huelva al jefe de los Servicios de Seguridad Naval, y a Casablanca al inspector de Buques, señor Egea, para que allí contrate equipos especializados a fin de examinar el casco del barco y las inmediaciones, para poder tener un informe preciso de los pormenores del accidente. En esta operación participan las fuerzas aéreas y navales y la Gendarmería marroquí, en espíritu de verdadera cooperación. Por otro lado, la Subsecretaría también ha enviado a su barco oceanográfico, "Cornide de Saavedra" para que ayude en la

operación de exploración de la zona.

El Instituto Social de la Marina se ha ofrecido a la Subsecretaría de la Marina Mercante para colaborar en estos trabajos que hay que realizar fuera de las aguas jurisdiccionales españolas y en lugar de indudable peligrosidad.

Es de justicia resaltar también las gestiones realizadas por el gobernador civil de Huelva, comandante de Marina, delegado provincial del ISM y, en fin, de todas las autoridades provinciales onubenses. Han ido sus esfuerzos más allá del puro sentido del deber, y aun cuando no era posible remediar lo irremediable, la dedicación de todos a paliar en lo posible la tragedia constituyó una verdadera manifestación de solidaridad. ■

RELACION DE VICTIMAS

La tripulación del pesquero "Lanzada" estaba compuesta por los siguientes trabajadores:

- **Fernando Palomino Díaz:** Contramaestre. Casado y con tres hijos. Su cadáver fue ya recuperado.
- **Manuel Oliva Gil:** Engrasador. Casado. Cadáver recuperado.
- **Zoilo Muiño Fernández:** Engrasador. Casado y con un hijo. Desaparecido.
- **Juan Martín Rodríguez:** Cocinero. Casado. Cadáver recuperado.
- **Prudencio León Rodríguez:** Marinero. Casado y con un hijo. Desaparecido.
- **Manuel dos Anjos Rodríguez:** Marinero. Casado. Cadáver recuperado.
- **Luciano Bernardo Martín:** Marinero. Tiene una hija. Desaparecido.
- **Eugenio García López:** Marinero. Casado y con tres hijos. Desaparecido.
- **José García Díez:** Patrón de costa. Casado y con un hijo. Cadáver recuperado.
- **Francisco Buceta Oria:** Patrón de pesca. Casado y con tres hijos. Cadáver recuperado.
- **Bernardo Lameiro Crujeiras:** Primer motorista. Casado y con tres hijos. Desaparecido.
- **Juan González Beltrán:** Marinero. Soltero. Desaparecido.

TOPE DE CAPTURAS Y PRECIOS MÍNIMOS PARA LA PESCA DE BAJURA

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—Limitar a diez mil toneladas diarias por barco las capturas de especies para la elaboración de subproductos y fijar un precio mínimo de 6,50 pesetas el kilo, han sido dos de los acuerdos más importantes tomados por los Patrones Mayores de bajura, en una reunión celebrada en locales de la AISS de Santiago.

Además de los anteriores acuerdos, los reunidos acordaron respetar el descanso dominical, que comenzará el sábado y finalizará a las doce horas del lunes.

El tope de capturas, cuando se sobrepase, se podrá ceder el exceso a otras embarcaciones, y cuando las capturas sean muy numerosas, por la época, se reunirán las Cofradías para tomar acuerdos, reuniones que también se llevarán a cabo para no congestionar los mercados y mantener los precios mínimos.

Asimismo, acordaron que cuando haya colisión entre artes de dos o más pesqueros, los daños habrán de ser abonados a partes iguales y compartir las capturas, así como señalizar con tres luces verdes la zona donde se opera.

Los reunidos acordaron también celebrar una próxima reunión con los fabricantes, al objeto de llegar a un acuerdo con éstos sobre precios mínimos y máximos. ■

VIGO

LOS ARMADORES PROTESTAN POR EL APRESAMIENTO DE UN BARCO PORTUGUÉS

VIGO.—La Cooperativa de Armadores de Vigo envió un telegrama al director general de Pesca en el que expresan su descontento por el apresamiento por parte de las autoridades españolas, en aguas de Fuerteventura, del buque portugués "Comandante Roncón".

Los armadores vigueses consideran esta medida desacertada, no sólo por tratarse de un país hermano, sino también porque Portugal, incluso después de ampliar sus aguas jurisdiccionales a 200 millas, permite faenar en sus aguas a buques españoles, principalmente a los gallegos. ■

BAYONA

SE CELEBRARA EL CAMPEONATO DEL MUNDO DE VELA

BAYONA (Pontevedra).—El Campeonato del Mundo de Vela, clase 420, podrá desarrollarse en la bahía de Bayona, tal y como estaba previsto, porque el Ministerio de Obras Públicas ha prometido la realización de importantes obras en el muelle pesquero.

Días pasados, los pescadores de Bayona habían manifestado su intención de impedir las pruebas de dicho Campeonato Mundial si no se hacía la promesa formal de realización de obras de modernización y ampliación del actual muelle pesquero, pequeño para las actuales necesidades de la flota pesquera.

El ministro de Obras Públicas, Joaquín Garrigues, ha cursado un telegrama al Patron Mayor de la Cofradía de Pescadores de Bayona, Antonio Piay, cuyo texto dice:

"Conversación mantenida con director general Puertos y con diputado esa provincia, Víctor Moro, ordeno a aquél autorice la urgente redacción proyecto de edificios para pescadores y proyecto muelle pesquero en ese puerto. Expediente obras primer proyecto se iniciará antes finales año 1977; iniciación expediente obras muelle se incluirá en anualidad 1978 y siguientes". ■

ENSENADA CONVERTIDA EN PARQUE DE MARISQUEO

VILLAGARCIA DE AROSA.—Una ensenada situada en la zona de Rianjo, que era fangosa y estaba cubierta de algas, ha quedado convertida en un gran banco natural de marisco.

En esta zona se está procediendo ya a la siembra de semilla de almeja y berberecho.

Los trabajos de conversión de la ensenada en parque de marisco se llevaron a cabo por la Cofradía de Pescadores de Rianjo en colaboración con biólogos y técnicos del centro experimental del plan marisquero de Galicia. ■

SE ESTUDIAN MEDIDAS CONTRA EL FURTIVISMO

VILLAGARCIA DE AROSA.—Los Patrones Mayores de la ría de Arosa se reunieron con el comandante de Marina de Villagarcía para tratar principalmente del problema del furtivismo. Se llegó al acuerdo de un aumento de sanciones, e incluso el decomiso de los barcos de aquéllos que infrinjan las normas de veda. En este sentido, se hizo un análisis exhaustivo de la situación y se llegó a la conclusión de que todos aquellos—depuradores, particulares, etcétera—que incumplan las normas de veda serán sancionados con el cierre de sus instalaciones por un mínimo de dos meses o la cancelación de sus concesiones.

Los celadores de las Cofradías salen, pues, reforzados en su autoridad y, por otra parte, las propias Cofradías deberán aportar todo el material que necesite la Comandancia para una vigilancia efectiva.

El furtivismo—que afecta, sobre todo, a las Cofradías de Rianjo, Carril y la isla de Arosa—recibe así un duro golpe. Hace días, y por estos mismos problemas, los Patrones Mayores de estas Cofradías mantuvieron una reunión con el subdirector general de Pesca, señor Vélez, al objeto de llegar a soluciones urgentes.

Pese a la proximidad de la campaña marisquera, no se trató del marisqueo, sino de las artes de pesca; así, el bou, boliche y rapetilla deben estar permitidas. Se sancionará la utilización de redes cuyas mallas sean superiores al 8.

Se realizó un nuevo sistema de vedas, que viene a coincidir con las tradicionales y se insistió en que las artes tradicionales sean permitidas legalmente. La planificación de vedas prevé dos meses de completa inactividad—abril y mayo. Para la captura de la nécora siguen los seis preceptivos—tres con bou y los otros tres sólo con nasas—.

De toda esta nueva planificación se elevarán escritos a los organismos competentes para su aprobación definitiva. Las Cofradías esperan que esta planificación sea aprobada definitivamente en un plazo prudencial—quince días—. Si hubiese una demora injustificable se hará una marcha a Madrid, a la Dirección General de Pesca, con la participación no sólo de los pescadores, sino incluso de sus familias. ■

REUNION CONSERVOS DE LA RÍA DE AROSA

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—Los conservos de la ría de Arosa celebraron una reunión en Santa Eugenia de Ribeira, en la que se examinó la problemática conserva coyuntural que puede forzar a una situación crítica irreversible, según manifestó un portavoz de los fabricantes.

La causa de esta reunión fue, al parecer, la presencia en la ría de Arosa de un buque factoría, dedicado a la compra de pescado capturado por el sistema del cerco, lo que lleva a la consiguiente disminución en la oferta para las fábricas conservadoras.

Los conservadores señalaron durante la reunión la escasez de materias primas, agravada por la falta de modernización y renovación de la flota de litoral y añadieron que el primer trimestre del presente año bajó en capturas, en relación al primer trimestre del año anterior, en porcentajes que son del 68 por 100 en la sardina, del 65,3 en la caballa y del 94 por 100 en el jurel.

Por otra parte, según se dijo en la reunión, los aumentos registrados en precios y salarios ha llevado a los conservadores a deliberar sobre la conveniencia de solicitar un aplazamiento en el pago de las cuotas de la Seguridad Social y buscar la financiación necesaria para salvar la situación, agravada por la competencia que en las compras significa el buque-factoría "Maypesca". ■

LA CORUÑA

PESQUEROS LIBERADOS

LA CORUÑA.—Los pesqueros con base en La Coruña "Pescamar" y "Peixemar", que estaban retenidos en el puerto británico de Stornoway, en las islas Hébridas, abandonaron este puerto el primer día de julio.

Estos dos pesqueros habían sido capturados por barcos ingleses y se les acusaba de faenar en aguas británicas. Fueron multados y estas multas fueron hechas efectivas.

Cada armador tuvo que abonar 32.000 libras esterlinas, que suponen casi cuatro millones de pesetas. En esa cifra figura lo que han tenido que satisfacer para superar la pesca que habían capturado y los aparejos. ■



LAS MARISCADORAS ABANDONAN SU ENCIERRO

LA CORUÑA.—Tras cincuenta días de encierro en los locales de la Cofradía de Pescadores en la Casa del Mar coruñesa, han abandonado la misma el medio centenar de mariscadoras y mariscadoras que se habían encerrado el pasado día 6 de junio.

Esta decisión la han tomado después de entrevistarse con el gobernador civil accidental.

Según manifestación de un portavoz de los encerrados, esta decisión la tomaron para dar una muestra de buena voluntad entre las autoridades y que éstas accedan a su petición de recibir la indemnización total que les corresponde por el siniestro del buque tanque "Urquiola".

En total, los afectados por este problema son 152 mariscadores y mariscadoras de La Coruña. ■

BURELA

MARINERO FALLECIDO POR ACCIDENTE

BURELA (Lugo).—El marinero Ramón Prado Sánchez, de treinta y tres años, casado, vecino de Foz, resultó muerto en un accidente fortuito registrado en el muelle de Burela.

El infortunado pescador saltó desde el muelle al pesquero "Hermanos Fraga", con tan mala fortuna que resbaló y falleció a consecuencia de las heridas que se produjo. ■

LASTRES

REVISIÓN DEL CONVENIO LOCAL DE LA FLOTA DE BAJURA

LASTRES.—En este puerto se encuentra actualmente en discusión la revisión del convenio colectivo suscrito en 1962 por armadores y tripulantes de la flota de bajura. Las principales cuestiones suscitadas por parte de los tripulantes se refieren a que el quinón o soldada, antes a cargo de los tripulantes, lo sea ahora a partes iguales entre éstos y el armador.

Actualmente, por mil pesetas de pesca vendida, el armador abona a cada tripulante cinco pesetas y se piden diez pesetas, excepto para el bonito y el bocarte.

Citas de las peticiones es sobre los aparejos de pesca, que se pide sean al principio y en su reposición o averías de cuenta del armador.

Finalmente, se quiere que las gratificaciones de julio, diciembre y vacaciones se abonen de acuerdo con la ordenanza laboral. ■

UNO DE LOS RETENIDOS POR GRAN BRETAÑA

LA CORUÑA.—Este es el barco pesquero "Peixemar", que junto con el "Pescamar" estuvo retenido en el puerto británico de Stornoway, en las islas Hébridas, acusado de faenar en sus aguas jurisdiccionales.

Ambos pesqueros fueron puestos en libertad tras hacer efectivas las multas de casi cuatro millones de pesetas. ■

GIJON

TRES PESCADORES AHOGADOS

GIJON.—La pequeña embarcación pesquera "Nuevo Triana", con base en San Juan de la Arena, que salió en la madrugada del 9 de junio para dedicarse a la pesca de la lubina o robaliza, debido al mal tiempo chocó contra algún rompiente y los tripulantes se ahogaron.

Tras diversas búsquedas se encontraron finalmente los cadáveres de la tripulación, el de don Francisco Rouco Argüello, en la costa próxima al cabo de Peñas, y en aguas del puerto de Santoña, los de don Demetrio Rouco Argüello y don Manuel Burqueño Moreno. ■

DRAGAMINAS DE LA ARMADA FRANCESA EN EL PUERTO

GIJON.—Entró recientemente en el puerto de Gijón una escuadrilla de cinco dragaminas de la Armada francesa, que venía en visita rutinaria. Estas unidades, de 42 metros de eslora, del tipo "MST", eran las "Alepón", "Eglantine", "Mimoza", "Acacia" y "Reseda".

Al mando de los mismos, el capitán de Fragata Lemeni, que enarbola su insignia a bordo del "Alençon".

Además de la tripulación de cada barco, integrada por 25 hombres, viajaban a bordo 60 alféreces de la Escuela Naval francesa y seis oficiales instructores. ■

LAS PROSPECCIONES PETROLÍFERAS DE LA "SHELL" PUEDEN SUPONER PROBLEMAS PARA LA PESCA

GIJON.—Las prospecciones petrolíferas que inició en la costa asturiana un barco de la compañía Shell pueden provocar un conflicto en el sector pesquero de la zona, ante la amenaza que puede suponer para la pesca los trabajos que realiza el barco.

Después de conversaciones mantenidas con la compañía Shell y con el ministro de Comercio, se acordó que el barco de prospecciones realizará su trabajo durante dos días solamente.

Dos pescadores de los tres puertos pidieron dos millones de pesetas en concepto de indemnización por las pérdidas que puedan ocasionar las prospecciones, pero dicha petición no fue aceptada.

En el último momento se llegó a un acuerdo en el sentido de que tres lanchas de cada uno de los puertos antes citados ayudarían al barco de la Shell realizando una labor de limpieza en la zona de prospección y la compañía se comprometió a dar 50.000 pesetas a cada una de las lanchas por veinticuatro horas de trabajo.

Dos pescadores de la zona alegan en su protesta que las explosiones submarinas que provoca el buque prosector amenazan seriamente la pesca y les ocasionarán pérdidas muy elevadas.

Asimismo, temen que si se encuentran indicios de petróleo, los trabajos de pesca se verían prácticamente suspendidos. ■

BILBAO

FIANZA POR BARCO QUE EMBARRANCO

BILBAO.—Ochenta y cinco millones de pesetas es la fianza depositada por el representante en Bilbao de la casa armadora del buque alemán "Otto Leonhardt", que en la madrugada del pasado 6 de julio embarrancó en el relleno que se está construyendo para asentamiento del dique de Punta Galea, del superpuerto.

Tras dos semanas, el barco abandonó el puerto bilbaíno rumbo al brasileño de Santos, de donde procedía con una carga de 36.000 toneladas de soja, con destino a una empresa vizcaína.

La fianza se reparte en 45 millones para la carga y 40 por el barco, aunque el rescate del barco se pudo realizar con bastante prontitud, en doce horas y sin averías; un remolcador de los que le auxilió en la primera tentativa, el "Baizábal 2", sufrió una avería en la máquina, cuya reparación supone 22 millones y ochenta días de inactividad.

La descarga de tan considerable mercancía se demoró por otras circunstancias, además de haber caído al agua una grúa de seis toneladas, en el muelle en que se encontraba descargando el "Otto Leonhardt", y que iba a ser trasladada en una gabarra a otro muelle del pueblo. ■

Se cree que las tripulaciones que fueron apresadas serán sancionadas administrativamente, con carácter simbólico.

Una vez aclarado el incidente, los veintidós barcos merlueros retornaron a Fuenterrabía. ■



DENUNCIA CONTRA DOS "BOUS" DE PASAJES

LA CORUÑA.—Dos denuncias han sido formuladas ante el Tribunal Marítimo de La Coruña contra dos "bous" de Pasajes.

Una de las denuncias es contra el "Dragón", por los desperfectos causados en la pareja de arrastre coruñesa integrada por los buques "Costa de Groenlandia" y "Costa de Terranova", daños que han sido tasados en medio millón de pesetas.

La otra denuncia fue presentada contra el "Horizonte Claro", "bou" también de base en Pasajes, que igualmente produjo daños por medio millón de pesetas en las artes de pesca de la pareja "Gestoso Alvarez" y "Gestoso Mera", de base en La Coruña.

En ambos casos, los "bous" de Pasajes se llevaron los aparejos y la pesca correspondiente cuando los pesqueros coruñeses estaban realizando sus faenas. ■

CUATRO POLIZONES ARGELINOS

BILBAO.—Cuatro polizones de nacionalidad argelina entraron en el puerto de Bilbao a bordo del barco chipriota "Erianna", al que se subieron en el puerto de Orán (Argelia).

El propósito de los cuatro polizones era llegar a un puerto europeo, donde conseguir trabajo.

De acuerdo con las leyes internacionales que rigen al respecto, los cuatro polizones no fueron autorizados a desembarcar en Bilbao, por lo que permanecieron encerrados bajo vigilancia en camarotes de la embarcación, hasta el momento de hacerse ésta a la mar.

Los cuatro polizones serán desembarcados en el primer puerto argelino del trayecto de regreso. ■

FUENTERRABÍA

EL APRESAMIENTO DE CUATRO MERLUCEROS DURÓ UNAS HORAS

FUENTERRABÍA (Guipúzcoa).—Los cuatro merluceros apresados el pasado 12 de julio por una lancha patrullera francesa, fueron puestos en libertad pocas horas después.

Los merluceros fueron apresados cuando se hallaban faenando a una docena de millas en el interior de las aguas jurisdiccionales francesas.

Estos barcos, dedicados a las faenas merluceras, con una dotación media de tres hombres, al verse apresados pidieron ayuda a las tripulaciones de los restantes merluceros con base en Fuenterrabía, 18 de los cuales se presentaron frente a Bayona.

Para su libertad realizaron gestiones la Comandancia de Marina de Fuenterrabía, Comandancia Naval de Bidasoa, Consulado de España en Bayona y la propia Cofradía de Pescadores de Fuenterrabía, que se personó en Bayona para poner el caso en conocimiento del Consulado de España.

El Consulado presentó las cartas de garantía y puso de manifiesto la buena fe de los pescadores de Fuenterrabía, así como la confusión o dudosa interpretación de las nuevas líneas de demarcación. Poco después, los cuatro barcos apresados fueron puestos en libertad.

"BOUS" FRANCESES ATACARON A PESQUEROS ESPAÑOLES

CARIÑO (La Coruña).—Arriba, la embarcación "Nueva Esperanza", que fue embestida por uno de los buques de arrastre franceses que atacaron a varios pesqueros españoles frente al cabo Ortegal.

Abajo, la tripulación comenta el incidente. ■

SE VENDEN BARCOS PESQUEROS

FUENTERRABÍA (Guipúzcoa).—Una docena de buenos barcos merlueros y de bajura han sido puestos en venta en Fuenterrabía, debido a la fuerte crisis existente en este sector laboral.

El problema, como es sabido, ha surgido al ampliar los países de la Comunidad Europea el límite de sus aguas jurisdiccionales a doscientas millas, y por la concesión de 14 licencias para faenar en dichas aguas, cuando en realidad lo hacían hasta medio millar de embarcaciones. ■

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"

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



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



BARCELONA

FINALIZO LA HUELGA DEL BUQUE "SAN JORDI"

BARCELONA.—La huelga del buque tanque "San Jordi" finalizó al aceptar los trabajadores la oferta presentada por la empresa, Naprolí, S. A.

Después de largas negociaciones, la dirección hizo una contraoferta a los tripulantes, en la que se aceptaban formalmente las reivindicaciones de los trabajadores, aunque se mantuviera encubierto el despido del delegado sindical de la flota, asunto que ya había sido negociado ante la Delegación de Trabajo con readmisión y baja voluntaria con indemnización a los tres meses.

Los trabajadores, a la vista de esta oferta, acordaron deponer su actitud de huelga.

El Sindicato Libre de la Marina Mercante expresó su satisfacción por el final de la huelga que se había iniciado el pasado 25 de junio, al negarse la empresa Naprolí, Sociedad Anónima, a negociar la plataforma reivindicativa de los tripulantes. ■

DOS MUERTOS Y UN HERIDO DURANTE EL DESGUACE DE UN BUQUE

BARCELONA.—Dos trabajadores resultaron muertos y un tercero herido al explotar una tubería de un barco, en el que estaban realizando trabajos de soldadura en un desguace del muelle Alvarez de la Campa.

A consecuencia de la explosión uno de los trabajadores cayó al mar, siendo trasladado a un centro asistencial, donde se le apreciaron diversas heridas.

Los otros dos trabajadores resultaron muertos, siendo rescatados en el interior del barco.

Las labores del rescate del cadáver se vieron dificultadas por el agua que hay en el interior del buque y por el aire viciado que intoxica la atmósfera e impedia a los bomberos trabajar con normalidad.

Los dos trabajadores que perdieron la vida en el accidente ocurrido en el desguace de un buque eran Antonio Carrasco Vieira y Juan Fernández Ramos. El herido es José Chico García, que fue trasladado urgentemente a un centro asistencial.

El accidente se produjo cuando los tres trabajadores bajaron al interior del petroliero "Burnath Jet" para proceder a trabajos de desguace. En esos momentos, Juan Fernández Ramos había llegado al lugar donde debían de trabajar; Antonio Carrasco Vieira se encontraba a mitad de camino y José Chico García se encontraba aún arriba.

Aunque los trabajadores habían abierto la escotilla del barco, a fin de desalojar los gases acumulados, al encender el soplete para proceder al corte de una plancha se produjo una acumulación de gases con una fuerte llamarada que lanzó a Antonio Carrasco a una considerable altura y cayó en la cubierta del buque, mientras que José Chico García fue lanzado al mar, y, pese a las heridas, aún tuvo fuerzas para nadar un trecho hasta la orilla del muelle.

Las víctimas del luctuoso accidente pertenecían a la plantilla de la empresa Desguaces Condal, y trabajaban a destajo. La empresa tiene una plantilla de unos 150 trabajadores. ■

SAN CARLOS DE LA RAPITA

OBRAS PORTUARIAS EN LOS ALFAQUES

SAN CARLOS DE LA RAPITA (Tarragona).—Don Marcial Martínez Catena, ingeniero director de la Comisión Administrativa de los Grupos de Puertos, visitó las obras actuales y el punto de otras próximas a comenzar en la dársena del muelle pesquero.

Se trata de un espigón de cien metros de longitud, prácticamente terminado, que aumenta la línea de atraque y resguarda del "mistral", NW muy fuerte en algunas épocas del año, a los arrastreros. Y de una pasarela de 250 metros de longitud por 4,20 de anchura que salva el rompiente interior y permitirá el atraque con normalidad a los trasmallos, palangreros, mariscadores...

El señor Martínez Catena fue cumplimentado por los ingenieros directores de los grupos de Barcelona/Tarragona y Castellón y una comisión de la Cofradía de Pescadores Virgen del Carmen, presidida por el patrón mayor, don Miguel Sancho Fibla. ■

LA FIESTA DE SAN PEDRO EN LOS LAGOS DEL DELTA DEL EBRO

SAN CARLOS DE LA RAPITA (Tarragona).—Con toda solemnidad se celebró la festividad del santo patrono de la Cofradía de Pescadores de los lagos del Delta del Ebro. Asistieron varias autoridades, el presidente, don Ceferino Espelta Navarro, y la directiva, así como un gran número de pescadores, sin faltar los jubilados.

En días sucesivos se celebró la Asamblea General de rendición de cuentas y gestión de la temporada y el sorteo

PALAMOS

CURSO PARA LA MUJER

Alumnas del primer Curso para la Mujer, clausurado el pasado día 14 de julio, en la Casa del Mar de Palamós, y que ha sido organizado por el Instituto Social de la Marina.

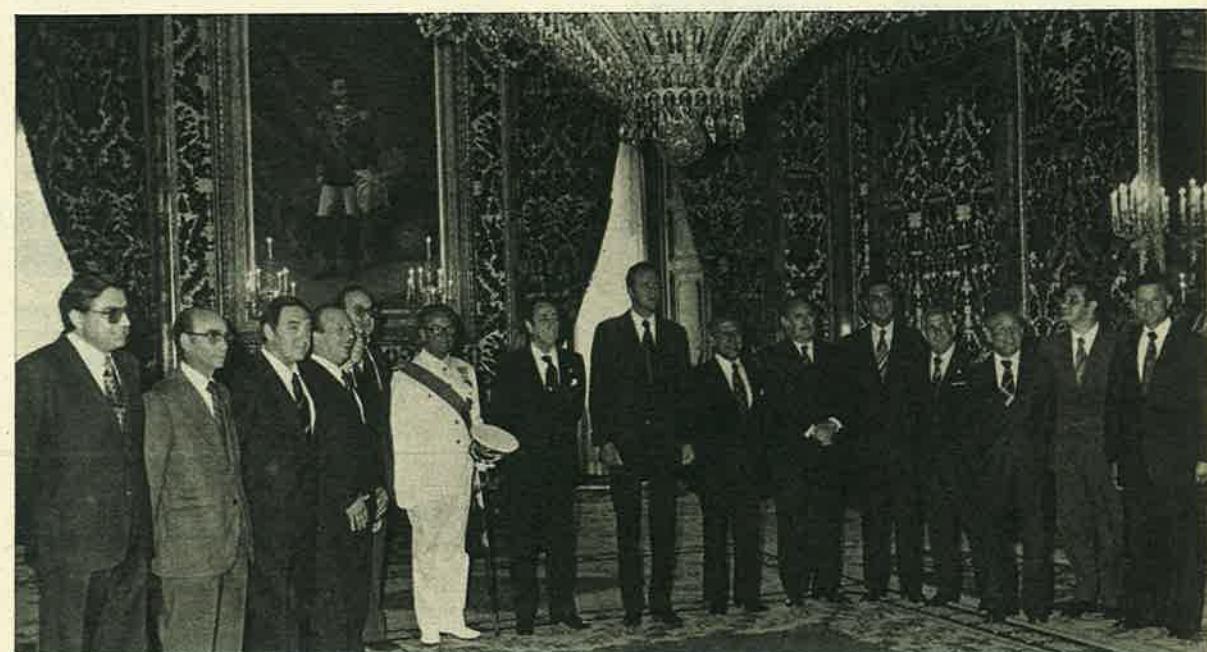
de las pesqueras. Los pescadores asignados a cada lago para la temporada 1978-79 han sido: Encañizada, 30 pescadores; Tancada, 18; Canal Vell, 20; Goleta, 4. Las superficies y profundidades medias de cada balsa son estimadas en: Encañizada, 492 Ha. y 1,50 m.; Tancada, 179 Ha. y 1,50 m.; Canal Vell, 492 Ha. y 0,70 m.; Goleta, 53 Ha. y 0,70 m.

La tónica general en las últimas temporadas es que mientras ha bajado la producción de anguila, anguila, lubina, lisa en la Encañizada, ha experimentado en algunos casos aumento en la Tancada y Canal Vell. ■

CASTELLON

COMIDA HOMENAJE A LOS PENSIONISTAS DEL MAR

CASTELLON (Corresponsal).—El pasado día 29 de junio, se celebró, en la localidad de Benicarló, una comida-homenaje al pensionista patrocinada por la delegación del Instituto Social de la Marina y con la colaboración de la Cofradía de Pescadores. Los actos comenzaron con una Misa solemne, a la que asistieron todos los pensionistas de la localidad. Finalizada la Misa se procedió a la entrega de diplomas a las alumnas que recientemente habían finalizado un Curso de Corte y Confección, sirviendo este acto para proceder a la cláusula del mismo. Posteriormente se celebró una comida a la que asistieron 120 pensionistas. A los postres se dirigió a los presentes el ayudante militar de Marina de Vinaroz, don Vicente Albert Ferrero, así como el delegado local del ISM de Benicarló, don Vicente Fabregat, que con sentidas palabras anunció sus deseos de jubilación después de cerca de cuarenta años de servicio activo y constante en favor de los pescadores. Por último habló uno de los pensionistas asistentes a la comida que en nombre de todos, agradeció el acto e instó a que el Instituto siga promoviendo este tipo de actividad, que ya constituye una tradición en la provincia. ■ J. C. R.



EL REY RECIBIO A LA JUNTA DEL PUERTO DE CASTELLON

MADRID.—El Rey don Juan Carlos recibió en audiencia al Pleno de la Junta del Puerto de Castellón, presidido por

don Joaquín Tárrega y acompañado del director general de Puertos y Señales Marítimas, don Javier Peña. ■

CARTAGENA

PESQUERO EMBESTIDO POR UN CARGUERO QUE SE DIO A LA FUGA

CARTAGENA.—A las nueve de la mañana del 30 de junio, la embarcación "Diego Gallego" fue víctima de un accidente cuando faenaba, a cinco millas de Portman, al recibir un golpe del barco carguero de bandera panameña "Ilse", que le ocasionó graves daños y pérdida de los artes de pesca. Se resalta que el "Ilse" continuó su marcha sin prestar ayuda a la tripulación del barco siniestrado (en el que no hubo víctimas humanas). ■



Grupo de pensionistas que asistieron al turno de vacaciones celebrado en Estepona.



COLISIONAN TRES EMBARCACIONES EN EL PUERTO CASTELLONENSE

CASTELLON DE LA PLANA.—Tres embarcaciones han chocado en el interior del puerto de esta ciudad, resultando con serios daños materiales y herido grave el contramaestre de una de ellas.

Cuando se encontraba realizando maniobras de atraque en el puerto el carguero "Maruja del Mar" abordó al velero "Mandrágora" y éste, a su vez, al yate "Spartacus" (bandera francesa, Niza), partiendo en dos el palo mayor del "Mandrágora", que cayó sobre el contramaestre del "Maruja del Mar", quien resultó herido de gravedad, siendo asistido de primeros auxilios en el propio buque, y más tarde trasladado a la Ciudad Sanitaria La Fe, de Valencia.

El herido es Manuel Ríos Fajardo. El "Spartacus" fue la embarcación más dañada, produciéndose roturas en los candeleros de popa, puente y casco. Este navío francés había llegado a puerto para reparar motores. ■

ESTEPONA

TURNO DE VACACIONES PARA PENSIONISTAS

ESTEPONA (Málaga).—Del 29 de mayo al 13 de junio tuvo lugar, en la Residencia Internacional de las Cajas de Ahorro ISDABE, de esta localidad, un turno de vacaciones para pensionistas de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, organizado por el Instituto Social de la Marina.

Al mismo asistieron 90 jubilados, procedentes de las diversas regiones marítimas españolas. ■



EL "SIERRA NEVADA" EN EL PUERTO

CADIZ.—Cuando se encontraban faenando, a 32 millas de la costa mauritana, los pesqueros españoles "Ignacio María" y "Sierra Nevada" fueron apresados. Su liberación no se produjo hasta haberse hecho efectivas las correspondientes sanciones que se les impusieron.

En la fotografía, el "Sierra Nevada" poco después de su llegada a esta capital. ■

MÁLAGA

GANADORES EN "OPTIMIST"

MÁLAGA.—Estos son los ocho primeros clasificados en el Campeonato de España de la clase "optimist", celebrado recientemente en esta capital andaluza.

Con estos puestos han asegurado su participación en el Mundial, en Yugoslavia, durante el mes de agosto. ■

CADIZ

REGRESARON LOS DOS PESQUEROS RETENIDOS EN MAURITANIA

CADIZ.—Llegó a este puerto, el pasado 27 de julio, el pesquero "Ignacio María" que, junto con el "Sierra Nevada", estuvo retenido en Mauritania desde el día 5 de julio, tras haber sido apresados por lanchas patrulleras mauritanas cuando faenaban en aguas atlánticas.

Anteriormente había llegado el otro pesquero retenido, en tanto que la mayor parte de las tripulaciones regresaron algunos días antes por vía aérea.

El "Ignacio María" vino tripulado por cinco hombres: el primero y el segundo patrón, los maquinistas primero y segundo y el contramaestre. Los cinco se ofrecieron voluntariamente a permanecer junto al barco en Mauritania hasta su liberación, para traerlo a España.

El "Ignacio María" tuvo que pagar la multa impuesta (la cuantía no se ha revelado) por las autoridades de Mauritania, las cuales confiscaron las artes de pesca y las capturas ya realizadas cuando se efectuó el apresamiento. ■

EL S. L. M. M. DENUNCIA LA FALTA DE SEGURIDAD EN DOS BARCOS

CADIZ.—Los buques de pesca "Mendo" y "Cundíño", de base en este puerto, no han podido hacerse a la mar merced a las denuncias presentadas por el Sindicato Libre de la Marina Mercante ante la Comandancia Militar de Marina y Delegación Provincial de Trabajo.

Por ambos organismos se procedió a las correspondientes inspecciones basadas en las denuncias por falta de higiene a bordo, deterioros en zonas de servicio, malas condiciones de los aparatos de navegación y sistemas de seguridad.

Según ha informado el Sindicato Libre de la Marina Mercante, esta denuncia es un primer paso para obligar a los armadores al cumplimiento de las normas de seguridad e higiene en los barcos de pesca. ■

PRUEBAS DE MAR DE UN NUEVO PETROLERO

CADIZ.—El buque petroliero "Castillo de Tamarit", de 260.000 toneladas de peso muerto, construido en la factoría de Puerto Real de Astilleros Españoles, S. A., para la Empresa Nacional Elcano, efectuó recientemente sus pruebas de mar.

La comisión de pruebas estuvo presidida por el comandante militar de Marina, Ricardo Jara Serantes.

Las características del buque son las siguientes: eslora total: 334 metros; eslora entre perpendiculares: 315; manga: 55; puntal: 27, y calado: 20,4.

En las pruebas se midió la milla por tres veces consecutivas, entre Rota y Chipiona, alcanzando el buque una velocidad media de 16,5 nudos. También se efectuaron satisfactoriamente diversas pruebas de funcionamiento del buque y ejercicios de adiestramiento de la tripulación. ■

INQUIETUD EN EL SECTOR PESQUERO DE CANARIAS

MADRID.—Nuevamente reina inquietud en el sector pesquero de Canarias, ya que no pueden faenar en sus caladeros habituales, dentro de las aguas jurisdiccionales de Mauritania.

Por tal motivo, se encuentra en Madrid una representación de los armadores canarios para mantener entrevistas con los Ministerios relacionados con el sector.

La situación afecta a cerca de 300 barcos y a unos 4.500 hombres, entre Canarias y la región suratlántica, dedicados a las capturas de cefalópodos en las mencionadas aguas de Mauritania y parte del Sahara, hoy de Mauritania. ■

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

AGRUPACION DE EMPRESARIOS DE LA PESCA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—La Agrupación de Empresarios del Sector Pesca ha presentado sus estatutos en la Oficina de Depósitos de Asociaciones Sindicales.

La Agrupación tiene como fin la representación, defensa y fomento de los intereses peculiares de los empresarios del sector de la pesca que se dediquen a la extracción (congeladores, fresco, cerco, lina y nasa), conservación, industrias reductoras de pescado y diversos (exportadores, mayoristas, minoristas y empresarios relacionados con el sector de la pesca no incluidos en los subsectores anteriores).

Presentaron la documentación José Gil Suárez; en representación de los promotores de la Agrupación, Servando Martínez del Rosario; José Ramón Fontán Domínguez; Constantino Gómez Ruano, Diego Grimaldi Pedrosa, Manuel Freire Veiga y Daniel Aristimuño Alday. ■

FINALIZA EL CONFLICTO CONSERVERO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Concluyó la huelga que afectaba a la industria conservera de la isla de Lanzarote desde hacía varias semanas, manteniendo en paro a las cuatro fábricas de conservas de pescado de aquella isla, en la que se ocupan 1.200 trabajadores.

La representación económica y la de los trabajadores llegaron a un acuerdo, por el que se establece que no habrá sanciones como consecuencia de esta huelga y que los trabajadores despedidos serán readmitidos. Al mismo tiempo, se establece un incremento salarial escalonado de 3.000 pesetas mensuales. ■

ESTUDIOS PARA EL CONVENIO DE PESCA CON MAURITANIA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—"El acuerdo pesquero que se firmará con Mauritania, si bien tendrá diferencias

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

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

Suministros a la Marina en general

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

MARISPAN

SOCIEDAD LIMITADA
CONSIGNATARIOS DE BUQUES

CENTRAL: DIPUTACION, 4-BIS
BILBAO
SUCURSAL: CANTON GRANDE, 16-17
LA CORUÑA

sustanciales con el marroquí, reunirá condiciones generales análogas", declaró el subdirector de Relaciones Internacionales de la Dirección General de Pesca, Javier Conde, poco antes de emprender viaje a Mauritania.

El señor Conde establecerá relaciones de tipo técnico con Mauritania con el fin de poder poner en marcha el convenio de pesca que en su día será firmado por los dos países. ■

MAS DE 700 BARCOS RUSOS ENTRARON EN EL PUERTO DE LA LUZ

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—La Unión Soviética, con 702 barcos, ocupó el primer puesto de unidades pesqueras que entraron en el puerto de Las Palmas el pasado año.

Seis mil quinientas cincuenta y ocho embarcaciones de treinta y siete países totalizaron más de 3.700.000 toneladas brutas; tras la URSS se clasificaron Corea del Sur, Japón y Panamá. ■

BUQUE PANAMEÑO REMOLCADO

MADRID.—El buque panameño "Commandtide" entró en el puerto grancanario de La Luz remolcado por el "Tamaran", que había salido a buscarlo a la altura del cabo de Juby, al tener averías en su equipo motor.

A bordo del barco "Commandtide", unidad de apoyo a plataformas petrolíferas, y que procedía de Abidjan, en Costa de Marfil, llegaron también dos polizones de color que fueron conducidos a la prisión provincial, entre tanto se realizan las oportunas gestiones para su repatriación a los países de origen. ■

LANZAROTE (Canarias)

PERECE AHOGADO EN EL MAR

ARRECIFE DE LANZAROTE.—El trabajador Jaime González Rodríguez, de treinta años, pereció ahogado cuando en unión de varios amigos mariscaba en las cercanías del faro Pechiguera, al Sur de la isla de Lanzarote.

Un golpe de mar arrebató el cuerpo de Jaime, que fue arrastrado por una corriente que le alejó de la orilla. Los esfuerzos que se realizaron para salvarle resultaron infructuosos.

El ahogado, que deja viuda y ocho hijos, era empleado de la Granja Experimental Agrícola Ganadera del Cabildo Insular de Lanzarote. ■

PLANTAS POTABILIZADORAS DE AGUA DE MAR

ARRECIFE DE LANZAROTE.—En la zona volcánica de Montaña de Fuego se va a realizar la última fase de las investigaciones para precisar si la energía geotérmica allí existente puede ser aprovechada industrialmente en la instalación de plantas potabilizadoras de agua de mar.

Si los sondeos a 2.000 metros de profundidad dan resultados positivos, podría obtenerse agua potable a ocho peseñas el metro cúbico, mientras que en la actualidad la obtenida por gas-oil vale a 90 pesetas.

La inversión total a realizar sería de 150 millones de pesetas y permitiría que la isla de Lanzarote, tradicionalmente seca, pudiera incluso vender agua a otras islas del archipiélago canario.

A bordo del buque danés "Lifton", llegó a Arrecife la torre de sondeo y otro material pesado preciso para llevar a cabo estas investigaciones. ■



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

Crónica de Terranova

FINALIZA LA PRIMERA CAMPAÑA BACALADERA

SAINT-PIERRE (Corresponsal).—El capitán del buque bacaladeros "Claramar", don Armando Martínez Mendoza, sufrió en las faenas de pesca un ataque cardíaco, siendo evacuado por medio de un helicóptero del Servicio de Salvamentos canadiense, que lo recogió en los bancos de pesca, transportándolo al puerto de St.-John's-Terranova.

En la mañana del día 4 se recibió una llamada en el dispensario español del ISM, procedente del citado buque bacaladero "Claramar", pidiendo una consulta con el médico de este Instituto, pues el capitán del buque había sufrido un desvanecimiento y pese al tiempo transcurrido no reaccionaba. Por medio de la monitora social y del comisario de La Gendarmerie National Française, y visto el estado de gravedad del enfermo, se consiguió que un helicóptero del Servicio de Salvamentos canadiense se dirigiera al puerto de St.-John's, donde recogió al doctor Félix Remartínez, médico del Instituto Social de la Marina en el referido puerto de Terranova, que consultó al paciente y lo transportó hasta el puerto más próximo para ser atendido. Durante todo el día 4, tanto la Radio Costera de Saint-Pierre como los servicios del ISM de este puerto y el representante del armador, mantuvieron contacto continuamente con el citado buque pesquero y con el doctor Remartínez.

El enfermo llegó a St.-John's sobre las nueve de la noche, siendo hospitalizado en estado muy grave.

FIN DE CAMPAÑA

El mes de junio ha sido de algún movimiento en este puerto de Saint-Pierre, ya que las "parejas" bacaladeras entraron para tomar combustible y víveres para hacer ruta a España, dando por finalizada la primera campaña de pesca del bacalao, que no podemos decir que haya sido muy brillante, aunque las "parejas" fueron cubriendo las cuotas de pesca concedidas por el Gobierno del Canadá; que naturalmente no fueron suficientes para completar una regular marea. Las "parejas" que pesaron durante el primer trimestre en el Norte de Europa vinieron a estas playas de los grandes bancos de Terranova a principios de abril, para finalizar aquí su campaña bacaladera, y en estas fechas están a punto de dar avante para sus puertos de base en España, con unas mareas sólo regulares, debido a todos los inconvenientes habidos entre los malos tiempos, los hielos, los accidentes y la poca cantidad de pesca concedida a nuestros buques bacaladeros. ■ JOSE L. LOURIDO.

CLASURA DE CURSO EN EL CENTRO DE FORMACION MARITIMO PESQUERA

LAS PALMAS.—En el salón de actos de la Casa del Marino, tuvo lugar, el pasado 28 de junio, la clausura de los cursos 1976-77 del Centro Profesional de Formación Marítimo Pesquera, que hace el número 13 de los impartidos hasta la fecha, desde que entró en funcionamiento el citado Centro. El salón se hallaba totalmente repleto de alumnos y familiares de los mismos, así como invitados, además del cuadro de profesores.

El acto estuvo presidido por el delegado provincial de Trabajo, don José María Gómez Ortega, estando también presentes el delegado provincial de Educación y Ciencia, don Miguel Sanz Aranda, el comandante militar de Marina, don Franco Rodríguez Torres, el delegado del Instituto Social de la Marina, don Antonio Betancort González, y otras representaciones.

Inició el acto con una interesante conferencia sobre Formación Humanística en Canarias, a cargo del profesor del Centro, don Antonio de la Nuez Caballero. Posteriormente, el director del Centro, don José Isaac González Cordero, hizo un resumen de la materia del curso, pasándose acto seguido a la entrega de premios a los alumnos con mejor aprovechamiento.

Concluyó el acto con unas palabras del delegado del Instituto Social de la Marina, señor Betancort González, y finalmente el delegado de Trabajo declaró oficialmente clausurado el curso 1976-77.

Más de 1.300 alumnos recibieron enseñanzas dentro de los diez cursos que comprenden las especialidades de puente y máquinas. ■

PROTAGONISTA: LA MAR

LIBROS

EL MAR EN RAFAEL ALBERTI

Al cabo de cincuenta años (lo he oido de su boca) Rafael Alberti ha vuelto al mar de su arboleda perdida. "¡Alegria! Ya la mar está a la vista", como dice en su poema 61 de "Marinero en tierra". Y estuvo a la vista aquella tarde de final de primavera, este año, fría y húmeda, desde el paseo de Santa Bárbara de Cádiz, frente a la puesta del sol, plateado, dorado y azucarado, sobre la puerta misma de la bahía, casi rozando el lame-tón de arena de la playa de Rota.

"Si mi voz muriera en tierra, / llevadla al nivel del mar / y dejadla en la ribera", dice también Alberti en ese libro cargado de nostalgia, empapado de mar, su madre mar, que le daría el Premio Nacional de Literatura y que, ahora, junto a otras obras suyas seleccionadas por su hija, Aitana, acaba de publicar Aguilar.

"Marinero en tierra" fue escrita por Alberti en 1924. El mismo nos dirá que, por motivos de salud, comenzó a escribir este libro en la sierra de Guadarrama. A este seguiría "La amante" y "El Alba de alhelí", que empezó en Rute y terminaría en Almería. Sigue la nostalgia del mar. Otra vez la espuma y el azul de las riberas gaditanas. "Como un toro, salta el mar, / muerto de un golpe en la arena".

Es impresionante hasta qué punto Rafael Alberti está marcado por esa mar dulce, verde, blanca o plata de su niñez, de la que nunca ha podido liberarse. Podríamos decir que fue el mar, la intimidad de ese mar, su mar del Puerto, el que realmente lo convirtió en poeta.

Por eso aquella tarde, con amarillo postae sobre el fondo ("¡qué blanca lleva la falda / la niña que se va al mar!"), hubiera sido interesante conocer lo que pensaría el poeta, con su pelo blanco y su gorra azul de jugador de béisbol, mientras recitaba mitinesco sus poemas populares, sus poemas de lucha y de combate que, naturalmente, para la posteridad, no incluye Aitana entre sus poemas serios y auténticos.

"Dime que he de ver la mar", suspira de nuevo el poeta desde su límite de la luz, allá entre los árboles del Guadarrama. Desde allí, ¡qué hambre y qué sed de mar en cada uno de los versos de Alberti!

En el mismo tono se incluyen, entre otros, los libros "Sobre los ángeles", "Pleamar", "A la pintura", "Ora marítima", "Balada y canciones del Paraná", etc. Es decir, la poesía de Alberti desde 1924 a 1967. ■ JOSE ASENJO SEDANO.

PINTURA

PINTORES INGLESES DEL MAR

LA ESCUELA DE NORWICH

Norwich es una antigua y famosa ciudad inglesa que ya en el siglo XVI encerraba dentro de sus murallas una población tan grande como la de Londres. Una ciudad normanda que creció bajo el influjo de los flamencos y hugonotes y que, conservando su tradición ancestral, es hoy día una de las ciudades más bellas y pintorescas del Reino Unido.

Aparte de la catedral del siglo XII, que es, salvo la de Durham, la de arquitectura más normanda de Inglaterra, lo más interesante de la ciudad, bajo el punto de vista arquitectónico, es su Water Gate. Le siguen en importancia, la Escuela del Rey Eduardo VI, fundada en 1325; la puerta de Erpingham, construida en 1420, y los Museos St. Peter, Hungate Church y Brindewell, que antiguamente fue una prisión, aparte de tantos otros edificios antiguos de gran interés.

Pero dejando a un lado las bellezas de esta preciosa ciudad, vamos a adentrarnos en el tema que nos ocupa: su escuela de pintores del mar.

Ya hemos hablado de Turner y Constable, dos grandiosos marineros que ocupan con gran dignidad el lugar más preferente de la historia de las marinistas nacidos en Inglaterra. Pero aun a pesar de que ambos nombres fueron gloriosos, ello no puede eclipsar a otros grupos de pintores que florecieron en la extensa costa inglesa alejada de Londres, la capital del arte de la pintura del mar.

La Norwich Society of Artist fue fundada en 1803 por John Crome, a quien secundó en importancia su coetáneo John Sell Cotman, de quienes nos vamos a ocupar.

Esta sociedad era realmente una escuela de arte, en la que sus asociados eran pintores profesionales y "amateurs", todos ellos apasionados por la belleza de la costa que circundaba el Great Yarmouth, donde el río fluye hacia el Mar del Norte. Su fundador nació en 1769 en la ciudad a que nos referimos y murió también en ella, en 1821. Era hijo de un hilador humilde y empezó su carrera artística como aprendiz en el establecimiento de un pintor de brocha gorda, pero tuvo la gran suerte de ser protegido por Guillermo Beekhey, un noble inglés que le hizo de mecenas durante varios años en los que se dedicó a estudiar a los maestros holandeses y flamencos.

El verdadero fuerte de este autor era la pintura de las costas, que estudiaba muy a fondo del natural, haciendo dibujos acabadísimos y notas

de color que luego pasaba al lienzo o al papel de sus acuarelas en su estudio de pintura. Su auténtica escuela fue indudablemente la pintura del natural, tanto es así que antes de formar la Sociedad de Artistas Locales, decía contemplando el paisaje: "¡Aquí está nuestra academia!"

Del pintor que más aprendió fue de Aer van Neer, cuya técnica le valió para pintar escenas nocturnas, como "Moonrise on the Yare", una de sus obras más celebradas, que figura en la colección de la galería Tate, de Londres.

Entre sus discípulos más importantes, podemos citar en primer lugar a su hijo, luego a Juan Bernay, Stark, Vincent y Thirtle, quienes dedicaron, como él, especial atención a la pintura del paisaje tomada directamente del natural. Las obras de Crome alcanzaron precios muy elevados después de su muerte, y hoy día, pueden contemplarse en los Museos de Norwich, por supuesto, y los de Edimburgo, Montreal, Sheffield, Sydney, Bruselas, Nottingham, etc.

Respecto al segundo citado en importancia, Juan Sell Cotman, nació también en Norwich, el 16 de mayo de 1782, y murió en Londres, el 28 de julio de 1842. Fue un gran artista que dedicó toda su vida, desde los dieciocho años de edad, a la pintura del paisaje costero británico, incluyendo bellas marinas de especial interés para el aficionado a la pintura del mar. Aprendió primero en la Escuela de Bellas Artes de Londres, exponiendo en la Academia Real 30 cuadros desde que empezó a pintar hasta los veinticuatro años.

Fue uno de los más antiguos fundadores de la escuela de Norwich, en donde ingresó a los veinticinco años, después de haber contraído matrimonio, circunstancia que le obligó a dar lecciones de dibujo y que le permitió reunir un gran número de estudios de arquitectura y paisaje, que más tarde publicó al asociarse con el arqueólogo Dawson Turner an Yarmouth. En 1877 realizaron los dos amigos un viaje de estudios por Normandía, sobre los que posteriormente publicaron varios tratados.

Sus más importantes obras se pueden contemplar naturalmente en el Museo de Norwich y en los de Manchester, Liverpool, Cardiff, Galería Nacional de Londres, etc. Posteriormente, le secundaron con relativo éxito sus hijos, Miles, José y Federico. ■ ESTEBAN ARRIAGA.

CINE

EL MAR EN LA PEQUEÑA PANTALLA

Ya en otras ocasiones hemos comentado en esta misma columna cómo si el cine es un espectáculo masivo en nuestros días, con más razón aún puede calificarse de tal a la tele-

visión, ya que penetra en los hogares y se ha convertido en nuestra sociedad en un poderoso medio de comunicación, a la vez que control y presión sobre el ciudadano de este siglo.

Por ello decíamos que si los espectadores de cine aumentan o disminuyen cada año, si son pocos o son muchos, si son —en definitiva— objeto de estadística, los espectadores televisivos son una inmensa mayoría en el país que de forma sistemática y constante contempla toda clase y tipo de programas ante sus pequeñas pantallas, resultando, por tanto, la televisión un medio fundamental para la popularidad o no de un género o un tipo de películas.

Este verano español, como en el caso del pasado, ha tenido alguna representación marítima en la pequeña pantalla, desde proyecciones aisladas de largometrajes —recordemos 'Infierno bajo las aguas', dirigida por Gordon Douglas, típico e interesante ejemplo de cine "de submarinos"— a la presencia de una serie que de forma más continua ha tenido su hueco en la programación estival de Radiotelevisión Española, siempre más ligera y recreativa en los meses de verano.

La serie en cuestión ha sido "Mundo acuático", ocupando un espacio de los destinados a público infantil y juvenil, lo cual en principio nos parece positivo, si bien nos reafirma en nuestro criterio de que el cine del mar está estrechamente marcado por unos enfoques simplemente distractivos y no penetra casi nunca en la problemática de fondo de este medio en el mundo de hoy.

Orientada así como una serie que debe "instruir deleitando", "Mundo acuático" ha sido presentada por James Franciscus, un actor norteamericano de mediana popularidad, pero que de forma correcta y funcional ha sabido buscar el interés casi didáctico de unos programas realizados con pulcritud y con ese sentido de la variación que es un valor evidente de los telefilms americanos, al margen del tema que toquen y de la orientación que se le dé. Constituyendo una especie de cursillo filmico, "Mundo acuático" ha presentado en forma amena diversas artes y oficios relacionados con el mar, desde los fundamentos de la navegación a vela, a ejercicios de esquí acuático, pasando por disquisiciones sobre la fauna del océano.

Recordándonos en muchos momentos a aquella otra serie de telefilms marítimos que fue "El mundo acuático de Lloyd Bridges" —terminada ahora hace un año—, y sin llegar quizá al amplio temario que ésta abarcó, sin embargo, estos telefilms de James Franciscus ahora entre nosotros son un ejemplo correcto y divulgativo de una temática marítima expuesta con habilidad y profesionalidad.

Esperemos, en definitiva, que no sea sólo patrimonio de los públicos infantiles o juveniles los acercamientos al mar a través del cine o la televisión, y que los tratamientos adultos, complejos y de altura estén en relación con el medio y la problemática del mar y sus hombres. ■ JUAN FABIAN DELGADO.

PROTAGONISTA: LA MAR



FILATELIA

BUQUES ALEMANES

LUIS MARIA LORENTE

La República Federal Alemana ha hecho, al igual que en años anteriores, su serie Juventud, y los motivos que ha tomado para la emisión de 1977 han sido diversos buques mercantes de esa nación. Son un total de ocho sellos divididos en dos grupos, pues cuatro unidades son para el Correo federal y los otros cuatro para el Correo del Berlín Occidental. Cada uno de los dos grupos tiene los mismos nominales, y que son: 30 + 15, 40 + 20, 50 + 25 y 7P + 35 pfennig. Los buques figurados en el primer conjunto son los siguientes: "Wapen von Haburg", "Preussen", "Bremen" y "Sturmfelts"; y en cuanto al segundo conjunto son: "Bremer Kogge", "Helena Sloman", "Cap Polonio" y "Widar". Es decir, se han elegido buques de diversas épocas, y la estampación se ha hecho en offset multicolor. Debe indicarse que cada dibujo está hecho de una forma un tanto curiosa, pues si bien por una parte parece que los buques están navegando, sin embargo, se les ha dibujado totalmente, pues está en ellos representada hasta la obra viva.

OTROS SELLOS RELACIONADOS CON LA MARINA

Por parte de Noruega, hay tres nuevos valores de uso general: 125, 130 y 180 ore, interesando este último desde el momento en que muestra el faro de Torungen, en Arendal.

A su vez Irak, con ocasión del primer aniversario de la nacionalización de la compañía petrolífera de Basora, ha hecho una serie de 10, 15, 25 y 50 fils, en donde figura un petrolero.

En cuanto a la República Popular del Congo, muestra unas piraguas indígenas en sendos sellos de 35 y 60 francos CFA.

Las Islas Feroe muestra diferentes tipos de buques en una emisión titulada Navegación y que es de 100, 125, 160 y 600 ore.

Otra isla, la de Grenada, muestra, en un conjunto de 1/2, 1, 2, 22, 35, 75 centavos y 2 dólares, aspectos de la marina deportiva.

Finalmente, Bulgaria, en una agrupación cuyos dibujos recuerdan mucho la serie de la Exposición Mundial de Sofía, muestra diversos tipos de buques de los siglos XII al XV: 1, 2, 3, 12, 13 y 43 stotinki. ■



Por
NESTOR
LUJAN



LA POLEMICA DEL BACALAO AL PIL-PIL

CASI todos nuestros lectores conocen la fórmula del bacalao al pil-pil, o, por lo menos, creen conocerla. El bacalao al pil-pil es hoy un plato en el que el bacalao se encuentra aterciopeladamente acompañado de una salsa cremosa y blanca, ligado por el movimiento de vaivén que al cocerlo se ha imprimido a la cazuella durante su cocción, y en el cual el aceite se saponifica y forma con el agua esta especie de pomada espesa para la cual ayuda grandemente la gelatina del bacalao. Este es el bacalao que le servirán al lector que lo pida en cualquier restaurante de Bilbao, de San Sebastián, del País Vasco o de cualquier otra región española. Sin embargo, según parece, el bacalao al pil-pil auténtico no fue en otro tiempo este plato.

Mi buen amigo Antonio Arrué, fallecido hace poco, verdadero erudito en gastronomía vasca como lo fue en la lengua, en la cultura de su país y en tantas otras nobles disciplinas, escribía sobre este bacalao: "Desde hace algunos años se llama bacalao al pil-pil, a nuestro juicio equivocadamente, al bacalao que anteriormente se denominaba a la busturiana; esto es, al bacalao que María Mestayer de Echagüe, marquesa de Parabere, rebautizó con el nombre de bacalao ligado. La confusión, desde luego, es bastante antigua".

Añadamos que el "quid pro quo" no sólo es antiguo, sino totalmente paradójico, porque los procedimientos y el resultado son totalmente dispares. El bacalao al pil-pil auténtico es una cosa, el bacalao ligado de la marquesa de Parabere es otra y lo es también el bacalao a la busturiana, aunque es en su simplicidad el origen del plato de la marquesa de Parabere. Añadamos que esta denominación de bacalao a la busturiana viene de un pueblecito vizcaíno, del partido judicial de Guernica, que se llama Busturia.

En la preparación clásica del bacalao al pil-pil no se debe agitar la cazuella para que se emulsione el aceite. El auténtico bacalao al pil-pil se prepara de una manera parecida a las angulas a la vasca. Pil-pil es una onomatopeya que se refiere al chapoteo, mitad fritura y cocimiento, que produce al hervir el aceite en la cazuella. Servir una cosa "pilpileando" es servirla en cazuella y todavía con este hervor un tanto sonoro. Así se sirven las angulas a la vasca y se servía antiguamente el bacalao al pil-pil. En cambio, el bacalao a la busturiana o el ligado que trae la marquesa de Parabere en su libro, ha de servirse también en la misma cazuella y muy caliente, pero ni al elaborarlo ni al servirlo se produce el pilpilar ni otro sonido audible, porque la cocción del bacalao no se origina por hervor, sino por escalfamiento.

Ignoramos los motivos por los cuales en un momento dado a dos procesos culinarios tan distintos se les ha dado sucesivamente el mismo nombre. Ahora bien, lo curioso es que el bacalao al pil-pil ha desaparecido totalmente de las gentes y ahora se llama pil-pil a un procedimiento parecido al de los grandes platos vascos de la cocina de emulsión. Nos hallamos, pues, ante una denominación que se usa para dos platos totalmente distintos. La forma antigua exige un fino aceite de oliva que debe quedar transparente y es necesario un bacalao de la mejor calidad, ya que no existe salsa para atenuar sus defectos. El bacalao ligado o a la busturiana se hace con un procedi-

miento análogo a la merluza en salsa verde, también conocida por merluza a la vasca, cuyo gran secreto es la emulsión de aceite en los jugos de la merluza. Esta emulsión mágica, el más feliz procedimiento de la cocina vasca, se favorece con un suave movimiento de rotación que se imprime a la cazuella. Uno es bacalao frito y el otro es bacalao cocido, acompañado de una salsa en la cual se ha de emplear agua o caldo, debido a que las tajadas, a pesar de su prolongado remojo, no tienen la suficiente blandura como la tiene la merluza. Pero, insistimos, el bacalao al pil-pil de hoy, olvidada la antigua receta, es el bacalao a la busturiana de ayer.

Reproducimos las dos recetas: una que procede del libro "La cocina vasca", de Ignacio Doménech, que da la fórmula del "makalua pilpilka" (el antiguo bacalao al pil-pil). Otra es el bacalao al pil-pil actual explicado en el libro "El amparo", redactado por las mismas cocineras de aquella famosa cocina bilbaína, las hijas de doña Felipa Eguileor, señoritas Ursula, Sira y Vicenta de Azcaray y Eguileor".

EL ANTIGUO BACALAO AL PIL-PIL, SEGUN IGNACIO DOMENECH

La bacalada entera se parte en tres trozos a lo largo, desde el cuello a la cola; el trozo del centro lo retiramos, destinándolo a otros guisos, y los dos laterales los subdividimos en trozos de cinco centímetros de ancho, cortados en el sentido contrario a los cortes anteriores, o sea, en el sentido de su anchura. Así partido, el bacalao se lava en abundante agua y luego se deja en remojo veinticuatro horas, con poca agua. Pasadas éstas se escurren los trozos de bacalao, se escaman cuidadosamente como si fuese pescado fresco.

Sobre el fuego se pone una cazuella de barro con una cucharada de aceite, un diente de ajo y, si se quiere, un trozo de pimiento seco. Cuando el ajo está dorado, se cubre el fondo de la cazuella con trozos de bacalao, colocados con la piel hacia abajo; se dejan refreír un poco, luego se les da la vuelta a estos trozos, cuidando de que no se enrollen, y se sirve en seguida en la misma cazuella, sin batir el aceite ni mover el recipiente. Debe servirse hirviendo, igual que se sirven las angulas, según indicamos al principio.

BACALAO AL PIL-PIL ACTUAL, SEGUN LA RECETA DEL LIBRO "EL AMPARO"

Las tajadas del bacalao, remojadas y escamadas, se deshuesan en crudo. Se pone en una cazuella aceite y ajo picado; se introducen las tajadas y se les echa un poco de caldo o agua fría. Se bate y se deja haciendo con muy poco fuego, teniendo cuidado de batirlos a menudo y que no se agarre. Unos tres cuartos de hora después, cuando esté ya blanco, se le aviva el fuego y se le bate sin parar, para que engorde la salsa. Se prueba en punto de sal.

NESTOR LUJAN.



**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**



CENTRAL:

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

ARGANDA - BARCELONA - VALENCIA - BILBAO - OVIEDO - SEVILLA - TENERIFE

LAS PALMAS - ZARAGOZA - MÁLAGA - LA CORUÑA - LERIDA - PALMA DE MALLORCA

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.