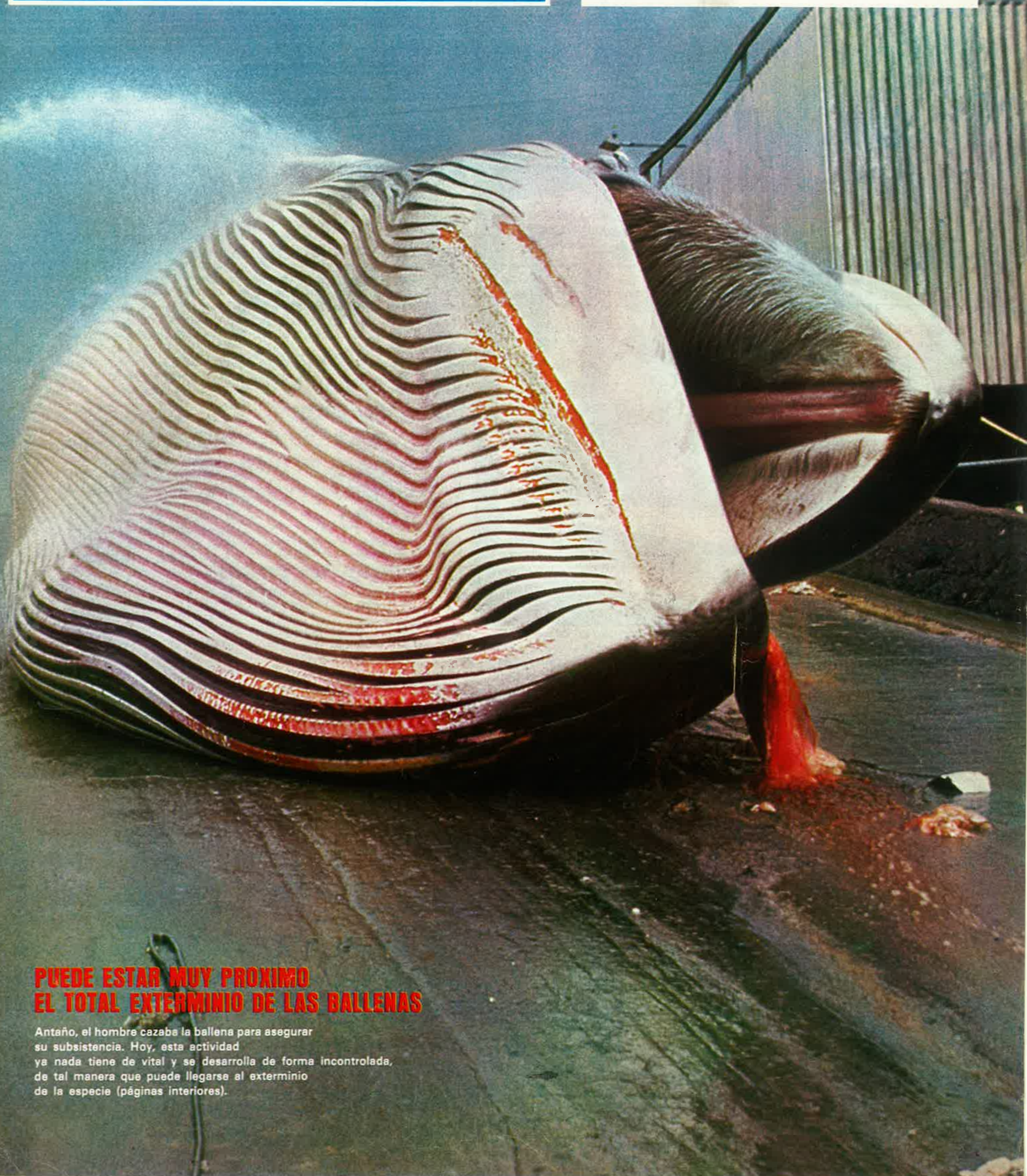


hoja del mar

NUMERO 144

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

**TRES PESQUEROS ESPAÑOLES
APRESADOS POR GAMBIA, LIBERADOS
TRAS EL PAGO
DE UNA FUERTE MULTA**



PUEDE ESTAR MUY PROXIMO EL TOTAL EXTERMINIO DE LAS BALLENAS

Antaño, el hombre cazaba la ballena para asegurar su subsistencia. Hoy, esta actividad ya nada tiene de vital y se desarrolla de forma incontrolada, de tal manera que puede llegarse al exterminio de la especie (páginas interiores).

**LO QUE NO DETECTA SU ECOSONDA...
PUEDE SER LA PERDIDA
DE UNA BUENA CAPTURA**

SKIPPER 701:



El SKIPPER 701 se presenta en todos los países a través de los distribuidores SIMRAD.

La nueva sonda SKIPPER 701 es un equipo potente de tamaño reducido, tanto para la pesca de cerco como para todo tipo de pesca de bajura. SKIPPER es un nombre de calidad dentro de la gama SIMRAD.

La sonda SKIPPER 701 se fabrica de acuerdo con las especificaciones hechas por los ingenieros SIMRAD. Es un potente detector de 200 vatios. Seis escalas hasta 140 (modelo A) o bien 280 brazas (modelo B). Línea de fondo y registros independientes de la profundidad (TVG). Es tan sencillo.

J. MUSTAD, S. A.
SIMRAD - ESPAÑA
General Alvarez de Castro, 41
Tel. 447 80 30 - MADRID

J. MUSTAD, S. A.
García Olloqui, 4
Tel. 22 89 70
VIGO

J. MUSTAD, S. A.
Esnabide, 6
Tel. 39 52 99
PASAJES DE SAN PEDRO

J. MUSTAD, S. A.
Novoa Santos, 16-22
Tel. 28 24 88
LA CORUÑA

J. MUSTAD, S. A.
Bentejui, 12
Tel. 26 34 48
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Distribuidores y Servicio:
Barcelona, Alicante, Avilés, Almería, Málaga,
Algeciras,
Huelva y Bermeo.

J.MUSTAD

Significa
especialización
en pesca

SIMRAD

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.

Tels. 419 39 63 y 419 07 24

Madrid-4 (España).

Telegramas: INSOMAR.

Telex: 23746 y 22107.

REDACCION

Corresponsales:

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

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

Redacción Central:

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

Publicidad: Pedro Cánovas.

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

Director:

Joaquín Vidal.

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.

CONSEJO DE MINISTROS DEL 5 DE AGOSTO

AYUDAS PARA EL SECTOR PESQUERO

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 5 de agosto se adoptaron varios acuerdos de sumo interés para el sector pesquero del país. Fueron a propuesta de los Ministerios de Hacienda y Economía. Son los siguientes:

HACIENDA

Acuerdo por el que se autoriza al Ministerio de Hacienda para tramitar los créditos extraordinarios que sean precisos para hacer frente a las atenciones de seguro de desempleo, asistencia social y mantenimiento de actividad de la flota pesquera del Norte de España afectada por la implantación de las aguas jurisdiccionales de la Comunidad Económica Europea en la par-

te que no sea posible financiar con los créditos del Instituto Social de la Marina, Fondo Nacional de Protección al Trabajo u otros organismos.

Informe de la Comisión Interministerial, creada por acuerdo del Consejo de Ministros del 11 de julio de 1977, para el estudio de los problemas que la flota pesquera del Norte de España tiene como consecuencia de la extensión a 200 millas de las aguas jurisdiccionales

por la Comunidad Económica Europea.

ECONOMIA

Acuerdo sobre establecimiento de una línea de crédito, a través del Crédito Social Pesquero, para atender a las necesidades y quebrantos económicos de la flota pesquera del Norte de España.

Acuerdo sobre moratorias en los créditos del Banco de Crédito a la Construcción y del Crédito Social Pesquero concedidos a los armadores afectados como consecuencia de la extensión de las aguas de la Comunidad Económica Europea. ■

A LOS ARMADORES LES PARECEN ACEPTABLES LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GOBIERNO

MADRID.—“Me extraña que la CEE haya olvidado sus fines sociales y que ahora nos traten con una dureza inflexible. Al ir contra la pesca española, serán ellos mismos los perjudicados, ya que la tarea pesquera que realizaremos nosotros no es propia de países de alto desarrollo. Esto Alemania lo ha comprendido perfectamente, aunque no otros miembros de la Comunidad”, ha dicho don Carlos Barreda, subsecretario de la Marina Mercante, en una rueda de prensa convocada tras la reunión mantenida con un grupo de armadores, y en la que estuvo presente también el director general de Pesca.

La reunión tenía por objeto cambiar información entre los representantes de la Subsecretaría de la Marina Mercante, la Dirección General de Pesca y los armadores. Analizaron los diversos problemas por zonas y han acordado formar una comisión de armadores de la zona Norte, que se convocará el día 20 de noviembre.

Don Carlos Barreda leyó a los armadores las medidas acordadas por el Consejo de Ministros para aliviar la situación actual del sector. Destaca la del Ministerio de Trabajo, en la que se dice que se pagará subsidio de desempleo del 100 por 100 por tasa de cotización de la Seguridad Social durante un período de tres meses, prorrogable por otros tres meses, a los barcos que tengan que pararse con motivo de la ampliación de 200 millas de las aguas jurisdiccionales de los países de la Comunidad Económica Europea. Los tripulantes tampoco perderán sus derechos ni se les dejará en la calle. También están incluidos los trabajadores pertenecientes al grupo segundo y tercero de la Seguridad Social del Mar. Los mayores de cincuenta y cuatro años podrán acogerse a las prestacio-

nes de jubilación anticipada. Asimismo se otorgarán cursos de Formación Acelerada para enfocarlos en otras actividades, y a los que quieran seguir haciendo fuera de las aguas de la Comunidad se les ayudará con un 100 por ciento de la media de la tasa de la Seguridad Social, siempre que faenen en grupos de cuatro barcos y uno de ellos tenga licencia.

También leyó las medidas acordadas por el Ministerio de Economía, que abrirá una línea de créditos para asistir a los que hayan sido apresados o sufran multas. Los créditos podrán alcanzar hasta un 90 por 100, con un interés del 7,5 por 100 y un plazo de amortización de cinco años. Se concederá también una moratoria del pago del principal por el paro forzoso del barco.

MEDIDAS ACEPTABLES

A los armadores les han parecido unas medidas aceptables. El señor Barreda reconoce que toda la ayuda no va a ser completa, pero pone de manifiesto el esfuerzo del Gobierno, que es evidente y trata de resolver esta situación de crisis y de emergencia. La comisión que se ha formado la preside el subsecretario de Hacienda y continuará en sus trabajos por reestructurar el sector pesquero.

El señor Barreda informó también que es urgente que el acuerdo con Marruecos pase a las Cortes y que se lleven a cabo las negociaciones con Mauritania.

Manifestó que hay peligro de quedarnos sin flota, aunque confía en que esto no llegue a suceder. “No obstante habrá que reestructurar y disminuir la flota —dijo—, pues hemos crecido anárquica y desproporcionadamente”. Por último, dijo que “nos basábamos

en nuestros derechos históricos, además de los acuerdos anteriores con Francia; sin embargo, algunos países de la CEE lo interpretan ahora de otra forma. Buscaremos caladeros en otras zonas, y hemos pedido al Gobierno que amplie las aguas jurisdiccionales de Baleares a 200 millas”. ■

COMISION ARMADORES- ADMINISTRACION

MADRID.—A partir del 1 de septiembre opera una comisión mixta armadores-Administración para conciliar los intereses del sector de pescados congelados con las necesidades del abastecimiento nacional.

A este acuerdo se llegó tras una reunión mantenida hoy por el ministro de Comercio, Juan Antonio García Díez, con representantes de los armadores de buques congeladores, de pesca de merluza y de pesquerías varias, además de mayoristas de esta actividad comercial.

Por parte de la Administración, también estuvieron presentes en la reunión los directores generales de Pesca, Política Arancelaria e Importación y Comercio Interior.

En las reuniones de la comisión mixta armadores-Administración se va a tratar, entre otros temas, de evitar la incidencia negativa en el abastecimiento nacional por las actividades de importación y exportación de los pescados congelados. ■

LE EXPUSIERON LOS PROBLEMAS DE LA PESCA

SENADORES GALLEGOS DE U.C.D. SE ENTREVISTAN CON EL MINISTRO DE TRANSPORTES

MADRID, 9. (Cifra).—Con el objeto de examinar la crisis pesquera y las negociaciones con el Mercado Común, y para exponer la necesidad de formular una política pesquera a nivel general, se ha entrevistado con el ministro de Transportes y Comunicaciones, José Lladó, una comisión de senadores gallegos de UCD.

Al salir de la entrevista, que duró más de dos horas, los senadores gallegos de la UCD manifestaron que habían expuesto al ministro la necesidad de establecer una auténtica política pesquera que hasta ahora no ha existido.

Señalaron que las soluciones dictadas hasta el momento en este sentido tratan de paliar el problema, pero no son definitivas, por lo que las calificaron de insuficientes.

Dijeron también que la solución al problema pesquero tendrá que venir de la mano de una reconversión de la Administración pesquera, de la creación de sociedades de servicios y promoción pesqueras y de la intervención en este reordenamiento de representantes de empresarios y trabajadores del sector.

Aseguraron asimismo que no se pueden dar por agotadas las negociaciones con la Comunidad Económica Europea en lo que respecta al tema pesquero y concedieron mucha importancia, de cara al futuro, a los acuerdos con los países hispanoamericanos para llegar a convenios en materia de pesca.

Finalmente, los senadores gallegos indicaron que la entrevista se ha celebrado a petición de los propios senadores con el fin de transmitir sus inquietudes en este problema, agregando que el señor Lladó les había mostrado su preocupación y la del Gobierno en buscar soluciones para el mismo. Los senadores que visitaron al señor Lladó son don Gerardo Harguindéy, vicesecretario general del Instituto Social de la Marina; don Baldomero Fernández Calviño, don Juan Antonio Graño y don Manuel Fontoira. ■

OTROS ACUERDOS DEL CONSEJO DE MINISTROS

AMPLIACION DEL PUERTO DE ALGECIRAS Y MEJORAS EN EL DE CUDILLERO

MADRID (Redacción).—La ampliación del puerto de Algeciras-La Línea fue aprobada en el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 26 de agosto. Asimismo, se aprobó un presupuesto para mejorar el puerto pesquero de Cudillero.

conjugan de una forma lógica y económica ambas necesidades.

MEJORA DEL PUERTO DE CUDILLERO

Un total de 240 millones de pesetas invertirá el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en la mejora del puerto pesquero de Cudillero.

Dicha inversión se desglosa del modo siguiente:

AMPLIACION DEL PUERTO DE ALGECIRAS-LA LINEA

Más de mil millones de pesetas va a invertir el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en la prolongación del dique de abrigo del puerto de Algeciras-La Línea.

El presupuesto de esta obra, que asciende a 1.013,9 millones de pesetas, se desglosa, por anualidades, de la siguiente forma:

Año	Millones de pesetas
1977	50.000.000
1978	300.000.000
1979	300.000.000
1980	300.000.000
1981	63.967.530

La ejecución de estas obras viene motivada por la necesidad de disponer a corto plazo de una mayor superficie abrigada, para poder construir la longitud de muelle que las necesidades actuales vienen exigiendo. Como cifras orientativas se puede decir que, mediante la construcción de 2.700 metros de dique de abrigo pueden obtenerse longitudes de muelle de 1.975 metros y superficies de 407.500 metros cuadrados, que representan incrementos del 66 por 100 y 100 por 100, respectivamente, sobre las líneas de atraque y las superficies actuales. Hay que resaltar que, además de esta necesidad de abrigo para conseguir muelles comerciales, es necesario disponer de atraques para el avituallamiento de buques, y con la presente obra se

Año	Millones de pesetas
1977	10.000.000
1978	70.000.000
1979	70.000.000
1980	89.999.865

Este proyecto tiene tres finalidades:

Canal de entrada: Se mejora, dándole un ancho de 30 metros en el lugar más estrecho.

Prolongación del dique de abrigo: Prolongación en la última alineación cerca de la isla de la Cruz, en donde se proyecta un tramo de 60 metros que forma un encuentro de 45 grados con la primera alineación, que tendrá 190 metros de longitud. El objeto de esta modificación es el conseguir un encuentro del dique con la isla de la Cruz más seguro y eficiente, variándose sustancialmente la sección tipo, ya que ahora se propone un dique sin espaldón y que, por tanto, será rebasable por las olas.

Accesos: Se mantiene el acceso Norte, que se proponía en el primitivo proyecto, para unir el final del dique de abrigo con el entronque del actual dique del Oeste. El acceso Sur, que unirá la nueva dársena con la actual, coincide en un camino situado junto a la margen del canal de entrada de seis metros de anchura. ■

DECLARACIONES DEL DIRECTOR GENERAL DE NAVEGACION

HA HABIDO FALTA DE COORDINACION ENTRE LOS DIVERSOS MEDIOS DE TRANSPORTE

MADRID.—Algunos armadores españoles ven que hoy, al igual que les ocurre a los armadores más caracterizados del campo marítimo internacional, la amenaza del exceso de tonelaje se cierne sobre sus empresas, dice el director general de Navegación, José Luis Robles Canibe, en unas declaraciones a "La Actualidad Económica".

La mayoría de los armadores —añade— están inmersos en problemas tales como la escasa coordinación que ha existido entre los distintos modos de transporte, con el consiguiente perjuicio para el cabotaje, si bien confían que con la creación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones este hecho quede subsanado.

Otro problema con el que se encuentran es el escaso montante de las primas de navegación para las líneas regulares existentes, causa de desánimo para los armadores emprendedores.

Asimismo, el señor Robles se refirió a la problemática que implica, la obligación de construir en España, con precios de construcción en astilleros españoles por encima de los que cotizan los internacionales más competitivos.

Por otro lado, también destacó el hecho de trabajar cuando salen a tráfico extranacionales, en abierta competencia con buques extranjeros que reciben subsidios de sus países, y no recibir la desgravación fiscal de los fletes, cuando, en realidad, se trata de una

exportación de servicios, son problemas que tienen los armadores españoles.

Por último, el director general de Navegación señala la desventaja que nuestros armadores tienen con los extranjeros, que cuando reparan en España gozan de desgravación fiscal. ■

HABIA SIDO MULTADO EN EL PAIS VECINO

UN ARMADOR VASCO PIDE A SUAREZ LA RUPTURA DE RELACIONES CON FRANCIA

BILBAO.—El armador vizcaíno señor Gorricho ha pedido, en telegrama enviado al presidente del Gobierno, don

Adolfo Suárez, la ruptura de relaciones con Francia, como consecuencia de haber sido juzgado en L'Orient, donde se le sancionó con una multa de 40.000 francos (unas 720.000 pesetas).

El señor Gorricho asegura en el telegrama que, ante la actitud del Gobierno francés para con los pesqueros españoles, respetuosamente pide la ruptura de relaciones con Francia.

Asimismo, el señor Gorricho ha declarado que tal y como está la situación del sector pesquero español no es de extrañar que la merluza llegue al mercado a un precio de 2.000 pesetas el kilo.

SIGUEN LAS MULTAS

El patrón de bou español "Lascano Pasajes", don Santos Martínez, ha sido multado con lo equivalente a 171.500 pesetas por el Tribunal de Gran Instancia de Quimper (Bretaña francesa), por haber sido sorprendido pescando en la zona marítima de la Comunidad Económica Europea.

El Tribunal que dictó sentencia ordenó, además, la confiscación de las capturas. El barco fue sorprendido a la altura del puerto de Pernmarch, dentro del límite de las 200 millas. ■

SAN SEBASTIAN

PESCADORES SE ENTREVISTAN CON LOS MINISTROS DE ASUNTOS EXTERIORES Y TRANSPORTES

SAN SEBASTIAN.—Una comisión de representantes de los sindicatos de Pesca, de ELA-STV, CC. OO., UGT e independientes se han entrevistado esta tarde en el palacio de La Cumbre, de San Sebastián, con los ministros de Asuntos Exteriores y de Transportes y Comunicaciones, señores Oreja y Lladó, respectivamente.

En la reunión también estaba presente el director general de Pesca, Félix Bragado.

La Comisión que planteó sus demandas estaba formada por Juan María López y Antonio Pérez, por CC. OO.; Juan Miguel Mendoza y José Miguel Unanue, de ELA-STV; Ramón Jáuregui y Lulio Mato, de UGT, y Guillermo Cannas, por los independientes.

La reunión duró unas dos horas, y en ella la Comisión expuso a los ministros las reivindicaciones del sector, que se cifran en: salario mínimo de treinta a cuarenta mil pesetas mensuales, aumento de licencias de pesca y seguridad para los pescadores y marineros que resulten apresados. ■

ACUERDO PESQUERO HISPANO-NORTEAMERICANO

MADRID.—El "Boletín Oficial del Estado" publicó el pasado día 28 de julio el acuerdo firmado entre el Gobierno de los Estados Unidos y el Gobierno español sobre las pesquerías existentes frente a las costas de los Estados Unidos, de fecha 17 de febrero.

Su artículo primero establece que el objeto del acuerdo es asegurar la conservación efectiva, la utilización óptima y la administración racional de las pesquerías de interés mutuo existentes frente a las costas de los Estados Unidos y llegar a un entendimiento común respecto de los principios y procedimientos con arreglo a los cuales puede llevarse a cabo la pesca por súbditos españoles y barcos que se hallen bajo la jurisdicción española.

ESPECIES

El acuerdo permite la pesca de todos los peces, dentro de la zona de conservación de pesquerías de los Estados Unidos, excepto las especies altamente migratorias. El término "peces" significa todos los peces, moluscos, crustáceos y otras formas de vida marina animal y vegetal que no

sean mamíferos, aves y especies altamente migratorias.

"Pesca" significa: la captura, toma o recogida de peces; la tentativa de captura, toma o recogida de peces; cualquier otra actividad de la que razonablemente pueda esperarse que dé como resultado la captura, toma o recogida de peces.

CUPOS

En el artículo tercero se dice que el Gobierno de los Estados Unidos está dispuesto a permitir que los barcos de pesca españoles capturen, de acuerdo con los términos y condiciones que se establezcan en las licencias expedidas, un cupo de aquella parte de la captura permisible para una pesquería específica, que no sea pescada por los barcos de pesca de los Estados Unidos.

También ha sido creada una Comisión hispano-norteamericana de pesquerías. La Comisión estará compuesta por cuatro miembros, dos serán nombrados por el Gobierno español y dos por el Gobierno norteamericano. Cada miembro nombrado por el Gobierno prestará sus servicios a satisfacción del Gobierno que lo nombre. Cada Gobierno tendrá la responsabilidad de mantener completo su equipo de miembros.

RECLAMACIONES

La Comisión considerará las reclamaciones presentadas por un súbdito de cualquier Estado contra un súbdito de otro Estado, con respecto a la pérdida económica que resulte del daño o pérdida del barco de pesca o del arte de pesca del súbdito.

No podrá presentarse ningún tipo de reclamación una vez transcurridos dos años después de ocurrido el incidente, a no ser que la Comisión, por unanimidad, decida hacer una excepción para un incidente determinado. ■

REALISMO ANTE LAS 200 MILLAS NORTEAMERICANAS

En el último número llegado a España de la publicación oficial "Marine Fisheries Review", figura un artículo que por su interés merece divulgarse.

He aquí la traducción, prácticamente íntegra y literal.

La secretaria (Ministerio) de Comercio, Juanita M. Kreps, anunció que la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) hizo efectiva el 1 de marzo una histórica nueva ley que —por primera vez— da a los Estados Unidos la oportunidad de controlar y restablecer los recursos pesqueros fuera de sus costas.

La citada NOAA controla la Ley de Conservación de Pesquerías, la cual concede a las autoridades de Estados Unidos posibilidades para manejar las pesquerías marinas (salvo atún), en las 200 millas frente a sus costas. Esto incluye más del 10 por 100 de las capturas mundiales.

La señorita Juanita Kreps dijo: "Un efecto inmediato de la Ley será la reducción de la cantidad de pescado capturado por las flotas extranjeras dentro de las 200 millas de nuestras costas". En 1974, último año para el cual hay estadísticas detalladas, los extranjeros capturaron 3,3 millones de toneladas métricas; este año la cifra se reducirá a dos o tres.

No se permitirá que los extranjeros pesquen diferentes grupos de especies que antes capturaban normalmente, las cuales quedan reservadas exclusivamente para los pescadores norteamericanos. Así se incluyen, en las costas atlánticas, el bacalao, haddock (eglefino) y ciertos lenguados. (La langosta ya estaba prohibida anteriormente.) Asimismo, a los extranjeros no se les permitirá pescar otras especies, aunque se admitan eventuales capturas.

"La nueva Ley es la legislación pesquera más significativa de nuestra historia; representa una oportunidad sin precedentes para recuperar uno de los recursos de mayor importancia para Estados Unidos y el resto del mundo", resaltó la señorita Juanita Kreps.

La Ley, que es efectiva desde el 13 de abril de 1976, no sólo representa conseguir una mayor conservación, sino que también concede al Gobierno de los Estados Unidos la posibilidad de controlar un recurso natural, indicó la citada secretaria de Comercio. De acuerdo con la Ley, la dirección y desarrollo de las pesquerías norteamericanas corresponde a ocho Consejos Regionales que incluyen 108 miembros, con voto, en representación del Estado y grupos privados.

El Consejo comenzó a trabajar en agosto de 1976, y desde entonces tuvo 60 reuniones, nombrándose directivos e iniciándose sus trabajos.

Como quiera que no fue posible para estos Consejos recién creados establecer antes del 1 de marzo (fecha límite) proyectos detallados para cada pesquería, la NOAA estableció planes preliminares para controlar la pesca de flotas extranjeras. Así, ya existen 16 planes provisionales que amparan a cerca de 30 especies pesqueras. Serán efectivos hasta que los Consejos Regionales establezcan planes permanentes, que anularán las normas presentes y controlarán la pesca nacional y extranjera. Se espera que existan reglamentos de control para unas 75 pesquerías concretas. Cada plan, hecho sobre la base de fundadas normas de conservación del pescado, especificará los excesos —si los hay (sic. en el original)— que se permitirá capturar a las flotas extranjeras, después de que lo hayan hecho los pescadores y deportistas norteamericanos.

La señorita Kreps dijo: "Los diez meses transcurridos desde la promulgación de la Ley exigieron un tremendo esfuerzo en planificación y organización". Añadiendo que: "Las complejas negociaciones con otros países las lleva el Departamento de Estado (AA. EE.). Hay planes con el Departamento de Transportes y el National Marine Fisheries Service para apoyar la nueva Ley".

La señorita Kreps continuó diciendo:

"El poner a punto una organización tan extensa y nueva para controlar las pesquerías, fue un verdadero desafío en el cual aún estamos metidos". De acuerdo con esto, la nueva Ley exige, a partir del 1 de marzo, una completa serie de trámites para que las flotas extranjeras puedan pescar. Como primer paso, cada país tiene que negociar, a través del Departamento de Estado, y llegar a un acuerdo, si es que desea pescar dentro de la zona de 200 millas.

Ya se firmaron acuerdos con Japón, URSS, Bulgaria, España, Polonia, Alemania del Este, Corea, Rumania, Formosa y el Mercado Común Europeo. El Congreso norteamericano aprobó el 23 de febrero pasado los acuerdos con Bulgaria, Rumania, Formosa, Alemania del Este, URSS y Polonia. Las cantidades a capturar son retroactivas al 1 de enero y cubren un año completo. Para 1977 se establecieron los siguientes cupos:

Países	TM.	Barcos
Japón	1.190.960	376
Rusia	648.700	488
Corea	78.700	73
Polonia	64.460	33
Alemania E.	20.225	27
España	14.400	
Bulgaria	8.070	6
Alemania F.	6.525	
Formosa	5.200	45
Italia	4.220	
Rumania	1.400	13
Francia	1.200	

Se concederán los permisos de pesca cuando las naciones extranjeras acepten las condiciones y restricciones impuestas y prometan pagar los derechos antes del 1 de mayo (1977). Podrán embarcarse observadores norteamericanos en algunos barcos extranjeros. ■ F. LOPEZ CA-PONT.

CONVERSACIONES HISPANO-SOVIETICAS PARA UN ACUERDO PESQUERO

MOSCU (Efe).—Juan Antonio Samaranch, embajador español en la URSS, se ha entrevistado con el ministro soviético de Pesquerías, Alexander Ishkov, dentro del marco de activación de las conversaciones hispano-soviéticas para la firma de un amplio acuerdo pesquero entre los dos países.

El largo encuentro entre Samaranch e Ishkov, ministro de Pesquerías desde 1965, ha transcurrido en un ambiente de gran cordialidad que ha permitido abordar con realismo, a partir de las necesidades y posibilidades de las flotas pesqueras de España y de la URSS, el aumento de la cooperación conjunta, tanto en construcción y reparación de buques en astilleros españoles como en la investigación y procesamiento de capturas.

Parte fundamental de la entrevista ha sido, no obstante, la voluntad de hallar una plataforma de acuerdo mutuo que suponga la adquisición de nuevas aguas para la flota española.

Una importante Delegación española mantuvo conversaciones con las autoridades pesqueras soviéticas, en junio pasado, preparando el convenio que será estudiado conjuntamente en otra sesión mixta en Madrid en el próximo otoño.

La Delegación, presidida por el subsecretario de la Marina Mercante, almirante Carlos Barreda, y por el director general de Pesca, Félix Bragado, planteó fundamentalmente el tema de las cuotas de pesca para la flota bacaladera española en el mar de Barents, y la colaboración entre los dos países en la construcción de buques y acceso a los servicios portuarios recíprocos.

La entrevista de Juan Antonio Samaranch con el ministro soviético de Pesquerías coincide con el viaje a Canarias del embajador soviético en España, Bogomolov, para visitar las instalaciones de la empresa mixta hispano-soviética de pesca, Sovhispan, y con el interés mostrado por ambas partes en aumentar considerablemente la cooperación naval y pesquera. ■

PREOCUPACION POR LA POSIBLE AMPLIACION DE LAS AGUAS SUDAFRICANAS

VIGO.—La extensión de la soberanía marítima de Sudáfrica a doscientas millas y la independencia de Namibia pueden hacer perder a la flota pesquera española buena parte de las 160.000 toneladas de merluza que se vienen capturando, anualmente, en aquellas costas, y que representa el 10 por 100 del total de pesca desembarcada en nuestras costas.

En medios pesqueros vigueses —que controlan la mayor parte de la flota de grandes merluceros— hay gran inquietud por el tema, y es posible que se envíe a aquella zona una misión encargada de negociar, para evitar la política de hechos consumados que se ha dado en la Comunidad Económica Europea.

Aun sin entrar en vigor las doscientas millas, Sudáfrica ha limitado de hecho las posibilidades de las flotas extranjeras. A la española, que tiene allí su más importante caladero, solamente se le permite capturar 2.500 toneladas anuales en las aguas que continuarán siendo sudafricanas, en tanto se ha autorizado la pesca de otras 160.000, que totaliza la pesca que tradicionalmente se venía realizando, en las costas del nuevo país africano, Namibia. Esto podría hacer peligrar los intereses pesqueros españoles, si aquella nación cayere en la órbita comunista.

Además de este problema, que afecta a más de sesenta barcos, que tradicionalmente faenan en aquellas aguas, y a otros tantos que han sido desplazados en los últimos tiempos de Senegal, Nigeria y varios países más, los armadores gallegos están inquietos por el escaso rendimiento que se advierte en Sudáfrica en las últimas semanas. ■

Los tripulantes del "Punto-Nicoba" sonríen felices a su regreso de Gambia, donde estuvieron apresados. Tuvieron que pagar una multa de once millones de pesetas.



SE IGNORA CUANDO Y COMO AMPLIO ESTE PAIS SUS AGUAS JURISDICCIONALES

TRES PESQUEROS ESPAÑOLES APRESADOS POR GAMBIA, LIBERADOS TRAS EL PAGO DE UNA FUERTE MULTA

MADRID.—Tras veinte días de apresamiento, han sido liberados los tripulantes de las embarcaciones "Alvarez Entrena XIII", "Alvarez Entrena V" y "Punto Nicoba", que fueron detenidas por el Gobierno de Gambia bajo la acusación de pescar en aguas jurisdiccionales.

El 31 de agosto y después de abonar 33 millones de pesetas, en libras esterlinas, terminaba la pesadilla de cincuenta y un pescadores españoles que durante más de medio mes habían sufrido privaciones, incomodidades y la angustia de una posible condena judicial que les hubiera privado de libertad en un país extranjero durante más de dos años.

AMPLIACION SORPRESA

En la noche del 11 de agosto, y cuando varios pesqueros españoles se encontraban faenando frente a las costas de Senegal y Gambia, tres de ellos fueron abordados por el yate presidencial (destinado a estos menesteres) y obligados a dirigirse al puerto de Banjul. Los buques se encontraban pescando a más de setenta millas de la costa, mas, según se les indicó a los tripulantes, Gambia había decidido ampliar sus aguas hasta 200 millas y, por tanto, se encontraban en sus aguas territoriales. Lo que al parecer no ha sido posible es conocer en qué fecha exacta esta nación ha ampliado el límite de sus aguas y a cuántas millas.

Un mes antes del apresamiento, aproximadamente, había sido detenido un pesquero, no español, y subieron a cubierta dos guardianes. Al día siguiente, ambos vigilantes aparecieron en un bote salvavidas y el pesquero apresado había desaparecido. Para que esta contingencia no se repitiera, la tripulación de los tres pesqueros españoles (salvo tres marineros por buque) fueron conducidos al interior comunicándoseles que no serían liberados hasta tanto no se hi-

ciera efectiva una multa de unos 33 millones de pesetas, pagadera, además, en libras esterlinas, a la par que se les anunciaba una posible condena de dos a cuatro años si la misma no se realizaba de manera inmediata.

La intranquilidad cundió en Huelva, base de los buques y de donde eran los tripulantes, difundiéndose la natural alarma entre los familiares, cuyo pesimismo era cada vez mayor ante las noticias contradictorias que, con gran dificultad, conseguían obtenerse.

GESTIONES

Ante esta situación, los inconvenientes de comunicar con los pescadores, y las fundadas sospechas de que las condiciones en que se encontraban habían de ser tremendamente precarias, el presidente del Instituto Social de la Marina ordenó el traslado urgente desde Dakar de dos funcionarios a fin de que le informaran de manera veraz e inmediata sobre la situación, y con la misión de permanecer junto a los pescadores hasta que se produjera su liberación. Gracias a esta medida pudo llegarse a conocer que si bien la situación de los tripulantes era delicada, recibían un trato correcto por parte de las autoridades de Gambia, noticia que, en lo que cabe, llevó cierta tranquilidad a los familiares de los pescadores.

Simultáneamente, el Ministerio de Asuntos Exteriores intentaba, a través de su representación en Dakar, conseguir la liberación de los pesqueros, a lo que se negaban de manera tajante las autoridades de Gambia hasta tanto no se hiciera efectiva la multa.

Los armadores hicieron saber que no disponían de una inmediata liquidez para hacer efectivo el pago de la multa con la premura de tiempo que las autoridades gambesas exigían, para evitar perjuicios irreparables a los detenidos, por lo que solicitaron del Crédito Social

Pesquero un préstamo para tal fin. Mas para que este organismo pudiera conceder el mismo se hacía preciso ampliar los acuerdos del Consejo de Ministros de diciembre de 1976 y marzo de 1977.

El Instituto Social de la Marina, por medio de su presidente; el director general de Pesca y el Crédito Social Pesquero, a través del Instituto de Crédito Oficial, recabaron la ampliación urgente de los anteriores acuerdos a los apresamientos producidos en aguas africanas en general.

El viernes día 26 de agosto, el Consejo de Ministros, a solicitud de los Ministerios de Sanidad y Seguridad Social y

de Transportes y Comunicaciones, adoptaba el pertinente acuerdo, y el sábado el Comité Ejecutivo del Crédito Social Pesquero concedía a los armadores afectados un préstamo por un importe total de 20 millones de pesetas.

EN LIBERTAD

Sin pérdida de tiempo, un representante de los armadores pagó en Banjul la multa impuesta y los tripulantes quedaban en libertad.

Los armadores de los buques afectados han enviado un telegrama al presi-

(Pasa a la página siguiente)

Por el Instituto Social de la Marina REPATRIADO, DESDE MARSELLA, UN MARINERO ESPAÑOL ENFERMO

MADRID (Redacción).—El día 7 de agosto, encontrándose en el puerto de Marsella el buque de la Compañía Naviera Ibérica "Luis de Requesens", el cocinero del mismo, don Ramón Fernández Recuna, sufrió una crisis cardíaca. Afortunadamente, se pudo disponer con prontitud su traslado a un centro sanitario próximo —el Hospital del Norte—, en donde ingresó en gravísimo estado.

Superada la crisis inicial, continuaba hospitalizado sometido a un tratamiento intensivo.

Puesto el caso en conocimiento del Instituto Social de la Marina, éste desplazó a Marsella al doctor don Juan Bartolomé Martín, de la Inspección General de los Servicios Sanitarios, al que acompañó en su viaje el jefe de personal de la empresa armadora, don José Niscal. Hasta la llegada del médico español se estuvo ocupando del caso el delegado en Marsella de la Aggregaduría Laboral de la Embajada de España en Francia, don Jaime Muñoz, lo que contribuyó bastante a mantener el estado de ánimo del enfermo.

Superadas todas las dificultades sanitarias y de transporte, el día 6 de septiembre, acompañado y vigilado por el doctor Bartolomé, se le trasladó por avión, en vuelo directo, desde Marsella a Madrid. Una vez en Madrid fue trasladado, desde el mismo aeropuerto, en una ambulancia a la clínica Puerta de Hierro, en donde se encuentra internado para su total restablecimiento.

Por su parte, los Servicios de Asistencia Social del ISM trajeron a Madrid desde Santa Eugenia de Riveira a la esposa del enfermo, que pudo encontrarse en Madrid a la llegada del mismo. ■

EL SECTOR PESQUERO NECESITA REESTRUCTURARSE A FONDO

MADRID.—El sector pesquero necesita una reestructuración a fondo, para acomodarse a las circunstancias actuales y futuras, según afirma "Documentos".

La ampliación de los límites jurisdiccionales a las 200 millas ha puesto a este sector en situación difícil, y pueblos tradicionalmente pescadores, como el español, acusa el impacto, lo que obliga a elaborar una nueva estrategia basada en la investigación oceanográfica.

España, con amplios litorales abiertos a tres mares, cuenta con una situación favorable para desarrollar áreas de pesca que compensen, al menos en parte, los caladeros lejanos que se cierran, y tendrá que afrontar costosas campañas hidrográficas y biológicas con el fin de pasar de una explotación anárquica de las reservas piscícolas y algológicas, que pueden mermar esta riqueza, para emprender después el cultivo de los mares próximos y el establecimiento de "rebaños marinos". ■

PIDEN REGULACION DEL DERECHO DE HUELGA EN LA PESCA

MADRID.—La necesidad de acometer con urgencia la regulación del derecho a la huelga en la pesca, ha sido expuesto en una carta dirigida al subsecretario de la Marina Mercante por la comisión ejecutiva de la UGT y de la federación de transportes de la misma central sindical.

Añaden que una vez que se han iniciado los trabajos en lo que se refiere a la Marina Mercante, es necesario que se haga también con el sector de pesca, para evitar que se produzca una situación discriminatoria con los trabajadores del ramo.

Asimismo, manifiestan, al igual que lo hizo su representante en los contactos mantenidos con la citada Subsecretaría, su deseo de que se resalte con claridad lo que es propósito compartido por el Departamento en lo referente a que dichas regulaciones tienen por objeto salvar la situación actual hasta que las Cortes legislen sobre el tema. ■

MEJORA DEL COMERCIO EXTERIOR PESQUERO

MADRID.—Las exportaciones de pescado congelado presentan este año una inmejorable situación, con un alza del 47 por 100 en los cinco primeros meses del ejercicio, frente a un descenso del 30 por 100 en lo que se refiere a la importación, afirman expertos del sector.

Cabe señalar que los precios de los congelados exportados mostraron un crecimiento del 90 por 100, según afirman las mismas fuentes.

Estos datos contrastan con informaciones recientes relativas a problemas del sector, dificultades exportadoras, falta de producción pesquera, desabastecimientos del mercado nacional etc.

En general, cabe señalar que en el presente año se ha registrado un cambio de signo de la balanza pesquera, que en los siete primeros meses del año ha conseguido un pequeño superávit, de 230 millones de pesetas, en tanto que en el mismo período del año anterior se había contabilizado un déficit de 382 millones.

En enero-julio de este año, España ha comprado 58.000 toneladas de pescado, fresco y congelado, no preparado, por valor de 5.277 millones de pesetas, en tanto que las ventas han sido de 72.500 toneladas, por valor de 5.507 millones de pesetas. ■

DON MANUEL DE ARIZMENDI

MADRID.—Por jubilación, don Manuel de Arizmendi y Ruiz de Velasco, que últimamente desempeñaba el cargo de jefe de la Asesoría Jurídica del Instituto Social de la Marina, ha dejado de prestar sus servicios en este organismo.

Se produce, con esta ausencia, un vacío que no podrá ser cubierto, toda vez que el señor Arizmendi ha sido y es una verdadera institución dentro del organismo, de cuya historia forma parte.

Cuarenta años de la vida profesional de don Manuel de Arizmendi —cuarenta años ininterrumpidos— han estado dedicados al Instituto, siempre en puestos de la máxima responsabilidad; secretario general desde la reorganización que siguió a la ley fundacional del año 41 y durante un largo período, en el que se sucedieron etapas esencialmente fecundas, de creación de actividades y servicios, y etapas difíciles, como es lógico que se produzcan en toda entidad o empresa cuando su contenido es amplio y vivo y su historial dilatado.

Don Manuel tuvo siempre, desde el primero hasta el último día, la adhesión, el respeto y el afecto de todos los funcionarios y de los representantes del colectivo que el Instituto encuadra, porque a su preparación jurídica y humanística y, por supuesto, al conocimiento profundo de todas las parcelas del organismo, unió siempre su caballerosidad y gran corazón.

Nos dice adiós en silencio y con nostalgia —estamos seguros—, y con pena le decimos adiós nosotros también. Pero sabemos que estos vínculos de afecto que unen a don Manuel de Arizmendi y a cuantos tenemos una vinculación con el Instituto Social de la Marina, no se romperán nunca. Lo cual es un orgullo para todos.

ESPAÑA, QUINTO CONSTRUCTOR NAVAL MUNDIAL

MADRID.—España ocupa el quinto lugar por pedidos en cartera o en procesos de fabricación en la lista de los constructores navales, con 3,01 millones de toneladas durante el trimestre finalizado en junio, según un informe de "Lloyds".

Japón encabeza esta lista con un total de 13,75 millones de toneladas (merma de 2,62 millones), mientras que España ha registrado asimismo una baja de 539.365 toneladas, ocupando la mencionada quinta posición, después de Estados Unidos, Brasil y Suecia, para el período considerado.

Los pedidos en cartera o en proceso de fabricación de los astilleros del mundo acusaron una merma de 5,58 millones de toneladas durante el trimestre que finalizó el

30 de junio pasado, quedando en 45,84 millones de toneladas bruta, el nivel más bajo registrado desde septiembre de 1968.

Los principales países de la construcción naval continuaron acusando bajas sustanciales en sus carteras de pedidos, salvo Noruega y Polonia, que registraron aumentos de 118.665 toneladas y 39.539 toneladas, respectivamente, cifrándose sus carteras en 901.562 y 2.000.000 de toneladas.

Los principales tipos de buques pedidos son: 14,5 millones de toneladas de petroleros, 14,22 toneladas de barcos de carga general a granel y 9,85 millones de toneladas para carga general. ■

EL "LIBRO BLANCO" DE LA MARINA MERCANTE TARDARÁ VARIOS MESES EN SALIR

MADRID.—El "Libro Blanco" de política marítima, referido especialmente a Marina Mercante y Construcción Naval, anunciado para estas fechas, no verá la luz hasta pasados varios meses, ya que la puesta en práctica del proyecto ha superado en mucho los plazos previstos por la Subsecretaría de la Marina Mercante, según fuentes de este mismo organismo.

En la elaboración del "Libro Blanco" tra-

bajan varias Comisiones integradas por altos cargos y técnicos de la Administración y representantes de navieros, que estudian por separado temas específicos: fletes, comunicaciones, etc.

Desde que se iniciaron los trabajos han transcurrido ya tres meses, y todavía no se tiene una estimación cierta de cuándo podría estar totalmente completo el informe.

PESQUEROS ESPAÑOLES APRESADOS EN GAMBIA

(Viene de la página anterior)

dente del Gobierno para agradecer la eficacia de todos los Ministerios y organismos que, en perfecta coordinación, permitieron la rápida liberación de los marineros.

LLEGADA A HUELVA

Felizmente, el pasado día 6 de septiembre llegó a Huelva el "Álvarez Entrena XIII", y el sábado día 10 llegaba el "Álvarez Entrena V". El muelle se encontraba lleno de familiares que esperaban con antelación la llegada de los tripulantes.

En sus declaraciones a la prensa los marineros han ratificado el correcto trato que se les dispensó, si bien los barracones en que fueron alojados no reunían

las condiciones sanitarias adecuadas.

El patrón de costa del "Álvarez Entrena XIII" afirma que durante todo el tiempo estuvieron informados de las negociaciones que se estaban llevando a cabo en la Península por medio del representante del Instituto Social de la Marina y el de los armadores.

Asimismo han indicado que el día que les fue comunicada la noticia de que serían liberados la alegría fue enorme para todos ellos. Una vez pagado el rescate fueron conducidos al barco inmediatamente.

De cualquier forma, en sus declaraciones los pescadores onubenses han resaltado que no se explican la razón de su apresamiento, ya que no es la primera vez que ellos pescan en aquellas aguas sin ningún tipo de problemas. ■

NOMBRAMIENTOS EN EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MADRID.—Por el presidente del Instituto Social de la Marina han sido efectuados los siguientes nombramientos de cargos directivos en el organismo: Don Bruno Otero Deus, jefe del servicio de Asistencia Sanitaria, a bordo y en el extranjero; don Gastón Izquierdo Pascal, jefe del servicio de pensiones, y don José María Ruiz de Velasco, jefe de la Asesoría Jurídica.

Los señores Otero, Izquierdo y Ruiz de Velasco, funcionarios del cuerpo técnico del ISM, desempeñaban, respectivamente, los cargos de delegado provincial en La Coruña, jefe de la sección de pensiones y letrado del servicio de Asesoría Jurídica. ■

NUEVOS CARGOS EN EL MINISTERIO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

Ultimamente han sido nombrados los siguientes cargos en el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social:

Don Arturo Gavilanes, director general de Personal, Gestión y Financiación

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 26 de agosto se nombró director general de Personal, Gestión y Financiación, del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social a don Arturo Gavilanes Mañas.

DATOS BIOGRAFICOS

Don Arturo Gavilanes Mañas nació en Madrid el 14 de febrero de 1948. Licenciado en Ciencias Económicas, con premio extraordinario en la Licenciatura. Accésit Nacional de Ciencias Económicas. Profesor de la Universidad de Madrid. Perteneció por oposición al Cuerpo de Economistas del Estado. Jefe del servicio de Planificación del Consumo Público y Privado del Ministerio de Planificación del Desarrollo. Asesor Económico de la Presidencia del Gobierno. En la actualidad desempeñaba la Subdirección General de Desarrollo Regional de la Presidencia del Gobierno.

Don César García, subdirector general de Presupuestos

MADRID.—Se nombra subdirector general de Presupuestos en el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social a César García García.

Don Camilo Sueiro, Inspector general de Servicios

MADRID.—Don Camilo Sueiro Rodríguez ha sido designado inspector general de Servicios del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, con categoría de subdirector general. Camilo Sueiro, que es inspector técnico de Trabajo, fue delegado de este Ministerio en Huelva, Zaragoza y Asturias y jefe del Gabinete Técnico del ministro de Trabajo, cargo que ocupaba en la actualidad. ■

FLETADORES EUROPEOS RECHAZAN BUQUES ESPAÑOLES

MADRID.—La Asociación de Navieros Españoles (Anave) ha hecho pública una nota en la que informa que los fletadores europeos, ante el temor de las huelgas repentinas en los buques españoles, se niegan a fletarlos, con la consiguiente pérdida de divisas. ■

MADRID (Redacción).—En el "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 2 de agosto de 1977 apareció publicada una Orden del Ministerio de Trabajo por la que se extiende al personal de tierra, del sector extractivo de la pesca de las provincias de Pontevedra, Guipúzcoa y Huelva una serie de normas laborales en vigor en determinadas provincias marítimas.

NORMAS LABORALES PARA EL PERSONAL DE TIERRA DE PONTEVEDRA, GUIPUZCOA Y HUELVA

Ilmos. Sres.: Visto el expediente promovido mediante escrito del 22 de marzo del corriente año, de la representación legal de los trabajadores, para la fijación de las condiciones laborales del personal de tierra del sector extractivo de la pesca, y habida cuenta las circunstancias coyunturales que afectan al mencionado sector de la pesca, que aconsejan, por el momento, la adaptación de las normas laborales en vigor en determinadas provincias marítimas, tanto por lo que respecta al usualmente denominado personal "Especialista de tierra", como al "Administrativo", "Técnico de oficinas", "Especialista de oficinas", "Subalternos" y "Oficios varios" al personal no incluido en dichas normas, sin perjuicio del respeto a las condiciones más beneficiosas que vinieran aplicándose; y oídos los representantes de los empresarios, de los técnicos y trabajadores del colectivo laboral al que se hace mención.

Este Ministerio, en ejercicio de la potestad que le está atribuida por la Ley de 16 de octubre de 1942 y el artículo 19 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, de Convenios Colectivos Sindicales de Trabajo, ha dispuesto lo siguiente:

Primero.—Se hace extensivo a la totalidad de los trabajadores de los grupos "Administrativos", "Técnicos de oficinas", "Especialista de oficinas", "Subalternos" y "Oficios varios", del sector extractivo de la pesca, cuyas relaciones laborales no se encuentren reguladas, en la fecha de la presente disposición, por Convenio Colectivo, Decisión Arbitral Obligatoria o Laudo de Obligado Cumplimiento, el régimen de relaciones laborales contenido en el Convenio Colectivo Sindical para las Empresas de Oficinas y Despachos de Pontevedra, de 15 de junio de 1976, publicado en el "Boletín Oficial" de dicha provincia número 144, de 25 de junio de 1976, según las condiciones económicas vigentes desde 1 de abril de 1977, según previene el artículo 3.º del referido Convenio Colectivo.

Segundo.—Se hace extensivo a los "Especialistas de tierra" del sector extractivo de la pesca, de las provincias de Vizcaya, Santander, Oviedo, Lugo, La Coruña y Pontevedra, cuyas relaciones laborales no estén reguladas en la fecha de la presente disposición, por Convenio Colectivo, Decisión Arbitral Obligatoria o Laudo de Obligado Cumplimiento, el régimen de relaciones laborales contenido en la Decisión Arbitral Obligatoria para la "Agrupación de Pesca de Arrastre" de la provincia de Guipúzcoa de 10 de septiembre de 1976, publicada en el "Boletín Oficial" de dicha provincia número 177, de 29 de septiembre de 1976, según las condiciones económicas vigentes desde 1 de julio de 1977, al amparo de lo establecido en el apartado 2.º de la mencionada normativa.

Tercero.—Se extiende a los trabajadores "Especialista de tierra" del sector extractivo de la pesca, de las provincias no incluidas en el apartado anterior, cuyas relaciones laborales no se encuentren reguladas en la fecha de la presente disposición, por Convenio Colectivo, Decisión Arbitral Obligatoria o Laudo de Obligado Cumplimiento, el régimen de relaciones laborales contenido en los artículos 1 a 14, ambos inclusive, del Convenio Colectivo Sindical de Rederos de tierra de Huelva de 27 de agosto de 1976, publicado en el "Boletín Oficial" de la citada provincia número 212, de 17 de septiembre de 1976, conforme a las condiciones económicas vigentes desde 1 de abril de 1977, de conformidad con el artículo 13 del mencionado Convenio Colectivo.

Respecto de las categorías del "Personal de tierra", relacionadas en el artículo 12 de la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca de Arrastre de 16 de enero de 1961, no comprendidos en el reseñado Convenio Colectivo de la provincia de Huelva, se entenderán como salarios bases y plus extrasalarial las retribuciones siguientes:

Categoría	Salario base	Plus extrasalarial
Chavolero o Almacenero	448	262
Guarda	436	262
Pocero o Botero	448	262

Cuarto.—Se respetarán en todo caso, en cómputo anual, las condiciones económicas que viniesen rigiendo cuando fuesen más favorables a los trabajadores.

Quinto.—La presente Orden se insertará en el "Boletín Oficial del Estado", y surtirá efectos desde el 1 de agosto

de 1977, quedando facultada esta Dirección General de Trabajo para dictar cuantas Resoluciones exija su aplicación e interpretación.

Lo digo a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 15 de julio de 1977.

JIMENEZ DE PARGA

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general de Trabajo.

TEXTO DEL CONVENIO COLECTIVO SINDICAL PARA LAS EMPRESAS DE "OFICINAS Y DESPACHOS" DE LA PROVINCIA DE PONTEVEDRA DE 15 DE JUNIO DE 1977 ("BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO" DEL 25 DE JUNIO)

Artículo 1.º Ambito de aplicación: El presente Convenio regula las relaciones laborales en las Empresas dedicadas a Oficinas y Despachos, comprendidas en la vigente Ordenanza Laboral de dicha actividad, publicada en el "Boletín Oficial del Estado" del 14 de noviembre de 1972, que desarrollen sus actividades dentro de los límites territoriales de la provincia de Pontevedra o tengan Centros de trabajo en la misma.

Art. 2.º Ambito personal: Se incluyen en estas normas a cuantas personas presten sus servicios en las Oficinas y Despachos a que se refieren en el artículo 3.º de la Ordenanza, a excepción de las comprendidas en el artículo 7.º de la Ley de Contrato de Trabajo.

Art. 3.º Vigencia y prórrogas: El presente Convenio entrará en vigor en la fecha de aprobación por la Autoridad Laboral, comenzando los efectos económicos y demás condiciones en el mismo establecidas en el día 1 de abril de 1976, señalándose su vigencia por un período inicial de dos años, prorrogándose tácitamente de año en año una vez finalizado dicho período inicial de vigencia, caso de no mediar denuncia expresa de cualquiera de las partes con una antelación mínima de tres meses al vencimiento inicial o de cualquiera de sus prórrogas.

Al finalizar el primer año de vigencia se incrementarán los salarios con el porcentaje de aumento del coste de la vida que fije el Instituto Nacional de Estadística, más tres enteros.

Art. 4.º Clasificación del personal: Como principio general se mantiene la clasificación de categorías profesionales y definición de sus cometidos de la Ordenanza Laboral de Oficinas y Despachos.

Se crea la integración dentro del Grupo de Técnicos de Oficina de las categorías de Jefes superiores, Jefes de primera, Jefes de segunda, Dibujantes-Proyectistas y dentro del grupo de Aprendices de oficina se incluyen los Auxiliares y Aspirantes.

Las definiciones de las categorías anteriormente mencionadas serán las siguientes:

Jefes superiores: Son aquellos técnicos provistos o no de poderes que bajo la dependencia directa de la Dirección o Gerencia y teniendo a sus órdenes Jefes técnicos de primera tienen la responsabilidad de los trabajos que bajo la dirección de éstos se ejecutan y consiguientemente la disciplina y corrección de los mismos.

Jefes de primera: Son aquellos técnicos provistos o no de poderes que actúan a las órdenes inmediatas del Jefe superior, si hubiere, llevando la responsabilidad directa de una o más secciones.

Jefes de segunda: Son aquellos técnicos provistos o no de poderes que a las órdenes inmediatas del Jefe de primera, si lo hubiere, están encargados de orientar, dirigir y dar unidad a una sección, distribuyendo los trabajos entre el personal que de ellos dependa.

Dibujantes-Proyectistas: Son los empleados que dentro de las especialidades propias de la sección en que trabajen, proyectan, dibujan carteles artísticos y demás trabajos del técnico superior a cuyas órdenes actúan, o los que sin superior inmediato realizan lo que personalmente conciben según los datos y condiciones técnicas exigidas por los clientes o por la Empresa.

Auxiliares de oficina técnica: Es el empleado mayor de dieciocho años que sin iniciativa propia se dedica dentro de la oficina técnica a la realización de operaciones elementales y complementarias y en general a las puramente mecánicas inherentes al trabajo de aquéllas.

Aspirantes de oficina técnica: Es el que dentro de la edad de catorce a dieciocho años trabaja en las labores propias de cualquiera de las categorías de oficinas técnicas a fin de iniciarse y formarse en ellas.

Art. 5.º Plantillas: No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, las Empresas ajustarán sus plantillas a las siguientes normas:

a) Los empleados que directamente tengan bajo su responsabilidad a quince o más empleados de los grupos administrativos, técnicos y titulados, serán clasificados como Jefes superiores.

b) En dependencia con diez o más empleados de los grupos anteriormente citados, el empleado que se halle al frente de los mismos obtendrá la categoría de Jefe de primera.

c) En los Centros de trabajo en que presten servicio un mínimo de siete empleados de los citados grupos, o en el supuesto de que siendo menos de siete, haya un mínimo de tres empleados clasificados como Oficial o asimilados, estará al frente de los mismos un Jefe de segunda.

Art. 6.º Salario base: El salario base es el que se fija en la columna única de la tabla salarial del Convenio, que figura al final, y sobre dicho salario serán calculadas las pagas extraordinarias, antigüedad, horas extras y demás devengos económicos de todo tipo y clase.

Art. 7.º Pagas extraordinarias: Las pagas extraordinarias de 18 de julio y Navidad consistirán, tal como establece la Ordenanza, en el importe de una mensualidad de salario realmente percibido por el trabajador, debiendo ser abonadas en los días laborales inmediatamente anteriores a las fiestas conmemoradas.

Paga de septiembre: Asimismo existirá una paga extraordinaria pagadera en el mes de septiembre de cada año por el importe de una mensualidad del salario real que a cada trabajador corresponda.

Paga de Beneficios: Se establece una paga de beneficios, por importe de una mensualidad del salario real, pagadera en los primeros quince días de marzo de cada año.

Art. 8.º Ascensos: Todo Auxiliar administrativo con cinco años de servicio en la Empresa, pasará a percibir la retribución del Oficial de segunda, pero manteniendo la categoría de Auxiliar mientras no exista vacante en la plaza de Oficial de segunda. En el caso de que haya dos aspirantes a estas categorías dentro de la misma Empresa, la ocupará el de mayor edad. Los Auxiliares que alcancen una antigüedad de tres años en su categoría dentro de la Empresa, pasarán a percibir el sueldo que fije la Tabla Salarial para este caso. El Auxiliar de oficina técnica que igualmente tenga más de tres años de antigüedad, será ascendido a la categoría de Calador.

Art. 9.º Bonificación mensual por capacitación profesional: Para estimular la mejor capacitación del personal con el beneficio consiguiente para las Empresas se establece una bonificación mensual para el personal de los grupos técnicos, administrativos y titulados, que se regulan con arreglo a las siguientes normas.

a) Licenciado en Derecho, Políticas y Económicas, o cualquier otra carrera con título Universitario Superior, el treinta por ciento del sueldo establecido en este Convenio.

b) Peritos Mercantiles, Profesores Mercantiles, Graduados Sociales, Bachilleres Universitarios y Superiores, el veinte por ciento del sueldo de este Convenio.

c) Bachilleres Elemental y Laborales Administrativos, el diez por ciento del sueldo de este Convenio.

d) Ayudantes de Ingenieros y Aparejadores, el veinte por ciento del sueldo de este Convenio.

Art. 10. Para la aplicación de lo acordado en el artículo anterior, deberá tenerse en cuenta lo siguiente:

a) En caso de acumulación de títulos, sólo se computará el porcentaje que resulte del título mayor.

b) No tendrá derecho a la bonificación del artículo anterior, el personal que fuese contratado con el título como requisito para el desempeño del cargo o disfrute de la categoría ostentada en la Empresa.

Art. 11. Bonificación por años de servicio: Se establecen bienes de antigüedad del cinco por ciento del sueldo computable desde la fecha de ingreso en la Empresa, de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza para todas las categorías, con el tope del ciento por ciento.

Art. 12. Dietas: Las dietas para el personal que por orden de las Empresas tenga necesidad de efectuar salidas fuera de la localidad en que radica el centro de trabajo, quedarán establecidas de la siguiente manera:

a) Jefes superiores y titulados superiores: 1.500 pesetas.

b) Jefes de primera y segunda, oficiales de primera y segunda, titulados de grado medio, viajeros y visitantes: 1.200 pesetas.
c) Resto del personal: 1.000 pesetas.
d) La media dieta consistirá en el cincuenta por ciento del importe establecido para las distintas categorías.

Art. 13. Jornada de trabajo: Con carácter general se establece la jornada semanal de cuarenta y dos horas efectivas.

Asimismo se establece desde el día 15 de junio hasta el día 15 de septiembre, jornada intensiva de verano, de ocho a catorce horas. Sin embargo, en aquellas oficinas en que existan operadores de máquinas electrónicas, las empresas establecerán turnos convenientes para no mermar el rendimiento de las mismas.

Todo ello sin perjuicio de las condiciones más beneficiosas que en cuanto a jornada se vengán disfrutando.

Se mantendrá el horario de trabajo para las Empresas Paraestatales, en el sentido de que dichas Empresas, aun cuando funcionan en régimen privado, dado su peculiar estructura y vinculación, así como sus relaciones con otros organismos oficiales, ajustarán su jornada de trabajo durante todo el año al horario de ocho a catorce horas.

Art. 14. Vacaciones: Con carácter general se establece para todos los trabajadores sujetos a este Convenio la vacación anual de treinta días naturales.

Art. 15. Incapacidad laboral transitoria. Las Empresas abonarán a los empleados en las bajas por enfermedad y accidente, la diferencia hasta completar el salario que vienesen percibiendo en activo.

Art. 16. Garantía al personal: Las condiciones laborales de todo tipo pactadas en este Convenio, se entienden siempre con el carácter de mínimas, debiendo ser respetadas las condiciones de todo tipo que vengán disfrutando los trabajadores, en cuanto sean más beneficiosas que las aquí establecidas.

Art. 17. Premio por años de servicio: Con el fin de premiar la vinculación de los trabajadores a las Empresas se establece la siguiente escala de premios por años de servicio y que serán abonadas por una sola vez y al tiempo de cumplirse el período que se indica:

a) Al cumplir quince años de servicio, una mensualidad del salario real.

b) Al cumplir veinticinco años de servicio, dos mensualidades del salario real.

c) Al cumplir cuarenta años de servicio, dos mensualidades del salario real.

d) Al cumplir cincuenta años de servicio, dos mensualidades del salario real.

Los trabajadores que ya tengan años de servicio cumplidos con derecho a premio se les abonará las mensualidades del otorgado premio a razón del salario real que perciban durante la vigencia de este Convenio y en lo sucesivo de acuerdo con el salario real existente en la fecha del cumplimiento de los años de servicio.

Art. 18. Indemnización por fallecimiento: Cuando ocurriese el fallecimiento de un trabajador en activo siempre que tuviese una antigüedad mínima de dos años se abonará, por las Empresas correspondientes, tres mensualidades del salario real en concepto de ayuda económica a la viuda, o en su defecto, a sus más directos herederos que hubiesen convivido con el causante.

Art. 19. Indemnización por jubilación: Los trabajadores que se jubilen al cumplir la edad de sesenta y cinco años tendrán derecho a una indemnización de cuantía variable según los años de permanencia en la Empresa y que quedará establecida según la siguiente escala:

Con diez años de servicio, dos mensualidades de salario real.

Con quince años de servicio, cuatro mensualidades de salario real.

Con veinte años de servicio, cinco mensualidades de salario real.

Con veinticinco años de servicio, seis mensualidades de salario real.

Art. 20. Licencias y permisos: A los productores interesados se les concederá necesariamente las siguientes licencias retribuidas:

a) Matrimonio del productor, quince días.

b) Intervención quirúrgica o enfermedad grave de los padres, padres políticos, hijos o cónyuges: Fuera de la localidad, cinco días.

En la localidad, tres días.

c) Alumbramiento de la esposa, tres días.

d) Muerte de cónyuge, ascendiente, descendientes o hermanos, de cinco a ocho días, a juicio de la Empresa si el óbito hubiera ocurrido en localidad distinta al centro de trabajo.

e) Muerte o entierro de tío o cuñado, dos días.

f) Necesidad de atender asuntos propios que no admiten demora, el tiempo preciso para ello, otorgándose la licencia una vez demostrada la necesidad.

g) Cumplimiento de un deber de carácter público, el tiempo necesario para ello.

h) Licencia a representantes sindicales, se estará a lo que disponga el Decreto de garantía de los cargos sindicales.

Art. 21. Servicio Militar: Durante el tiempo que el personaje permanezca en el Servicio Militar obligatorio o voluntario por anticipar el cumplimiento de aquél, tendrá derecho a percibir íntegramente las pagas de 18 de Julio, Navidad y septiembre.

Art. 22. Comisión Mixta del Convenio: Para la interpretación y vigilancia del presente Convenio se creará la Comisión Mixta de Vigilancia e Interpretación, correspondiendo la Presidencia de la misma al Presidente del Sindicato y compuesta, además, de tres Vocales de la Unión de Empresarios y otros tres de la de trabajadores y técnicos, actuando como Secretario de la misma un funcionario sindical.

Art. 23. No repercusión en precios: Ambas partes manifiestan que se comprometen solemnemente a que las condiciones económicas pactadas en este Convenio no repercutirán en el precio de los productos y servicios a los que se dedique la Empresa y su incremento será absorbido íntegramente por la misma.

Tabla salarial	
Categorías profesionales	Salario base — Pesetas
Grupo 1. Titulados	
Titulados de grado superior	22.836
Titulados de grado medio	20.272
Grupo 2. Administrativos	
Jefes superiores	20.272
Jefes de primera	19.428
Jefes de segunda (Cajeros con firma, Jefes de reporteros, Traductores e intérpretes jurados de más de un idioma)	18.582
Oficiales de primera (Cajeros sin firma, intérpretes jurados de un idioma, Operadores de máquinas contables taquimecanógrafos, Telefonistas, Recepcionistas con dos o más idiomas, Inspectores de zona)	16.893
Oficiales de segunda (Telefonistas, Recepcionistas, Reporteros de agencias de información, Traductores e intérpretes no jurados, Jefes de visitantes)	16.048
Auxiliares (Telefonistas, Visitadores)	16.043
Cobradores pagadores	12.524
Aspirantes	8.193
Auxiliares con antigüedad superior a tres años	13.855
Grupo 3. Técnicos de oficina	
Jefes superiores	20.272
Jefes de primera	19.428
Jefes de equipo de informática	19.428
Jefes de segunda	18.582
Analistas	19.428
Programador ordenador	19.428
Programador de máquinas auxiliares	18.582
Jefe de delineación	18.582
Delineante-proyectista	16.893
Delineante	16.048
Dibujante-proyectista	16.893
Administrador de test	18.582
Coordinador de tratamiento de cuestionarios	18.582
Coordinador de estudios	16.893
Jefe de equipo de encuestas	16.893
Jefe de explotación	18.582
Controlador	16.893
Operador de ordenador	16.893
Grupo 4. Especialistas oficina	
Jefes de máquinas básicas	16.893
Operadores de tabuladores	16.048
Operadores de máquinas básicas	15.204
Dibujante	15.204
Calador	14.359
Perforista, verificadores y clasificadores	14.359
Inspectores entrevistadores	16.048
Entrevistadores-encuestadores	15.204
Encargado del departamento de reprografía	16.048
Auxiliar	12.524
Aspirante	8.193
Grupo 5. Subalternos	
Conserje mayor	14.359
Conserje	13.310
Ordenanza	12.524
Vigilante	12.524
Botones de catorce a quince años	5.237

Botones de dieciséis a diecisiete años	7.696
Mujeres de limpieza. Jornada completa	12.524

Grupo 6. Oficios varios

Encargado	16.048
Oficial de primera y Conductores	15.204
Oficial de segunda	14.359
Ayudantes y operadores de reproductores de planos y operadores de multicopistas y fotocopiadoras	13.310
Peones y mozos	12.524

TEXTO DE LA DECISION ARBITRAL OBLIGATORIA PARA LA "AGRUPACION DE PESCA DE ARRASTRE" DE LA PROVINCIA DE GUIPUZCOA, DE 10 DE SEPTIEMBRE DE 1976 ("BOLETIN OFICIAL" DE LA PROVINCIA DEL 29 DE SEPTIEMBRE)

Primero. La presente Decisión Arbitral Obligatoria comenzará a regir desde el 1 de julio de 1976, si transcurridos once meses desde la vigencia de la misma no hubiese sido sustituida por otra nueva o por Convenio Colectivo los salarios serán incrementados con el porcentaje de aumento que experimente la variación del índice del coste de vida en el conjunto nacional elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y referido a los doce últimos meses de la vigencia de la presente Norma.

Segundo. Retribuciones.—Desde el día 1 de julio de 1976 y durante los doce meses siguientes, las tablas salariales de aplicación serán las resultantes de incrementar la aprobada con fecha 22 de septiembre de 1975, y publicada en el "Boletín Oficial" de Guipúzcoa de 1 de octubre del mismo año, en un 22 por 100 que supone el porcentaje del incremento del índice del coste de vida para el conjunto nacional calculado por el Instituto Nacional de Estadística para los doce meses anteriores, incrementado en tres puntos.

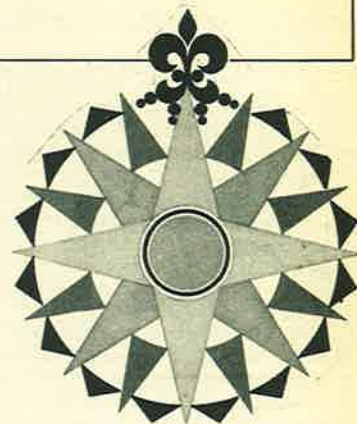
La presente Decisión Arbitral Obligatoria, se publicará en el "Boletín Oficial" de Guipúzcoa, advirtiéndose a las partes que contra la misma cabe recurso de alzada ante la Dirección General de Trabajo, en el plazo de quince días hábiles y en las condiciones previstas en el artículo 19 de la Orden de 21 de enero de 1974.

San Sebastián, 10 de septiembre de 1976.—El Delegado de Trabajo.

Tabla de salarios

	Pesetas
1. Cargos de mando	
Capitán	389.024
Piloto	245.799
Patrón de Pesca de Gran Altura	345.944
Patrón de Pesca de Altura	326.781
Patrón de Pesca de Litoral	294.101
2. Oficiales	
Oficial de cubierta	310.441
Maquinista Naval de primera	326.781
Maquinista Naval de segunda	290.899
Radiotelegrafista	294.101
Médico	345.799
3. Técnicos	
a) Titulados con título no superior:	
Patrón de Pesca de Gran Altura o Altura sin mando	294.101
Mecánico Naval mayor	310.441
Mecánico Naval de primera	293.770
Mecánico Naval de segunda	277.762
Practicante	293.077
b) Técnico sin título:	
Técnico de pesca	294.101
4. Maestranza	
Contramaestre	269.266
Calderero de primera engrasador	269.266
5. Tripulaciones o Subalternos	
a) Especialistas:	
Engrasador	269.266
Cocinero	264.041
Redero de la mar	269.266

(Pasa a la pág. 34)



RESTOS DE MITOS MARINOS

COMO saben, diversas fábulas griegas de matadores de dragones se reunieron en una sola, cuyo héroe es Jorge de Capadocia. En todas las fábulas precristianas el dragón, de misteriosa presencia, es apaciguado con comida suficiente, y en período de máxima irritación de la bestia, incluso con criaturas humanas. En cierto modo, el mismo minotauro es un monstruoso animal que hace figura de dragón en las tinieblas del laberinto. Y todos los dragones aparecen como bestias terrestres, y no se creía que los hubiese marinos en ninguna mitología, excepto en la céltica, y aun aquí el dragón del mar era más bien la cabalgadura de un dios marino, que podía ser el mismo Ller o Llwy, Lluir, señor de los océanos. En China, el dragón es terrenal y volador, y se alimenta de fuego. Entre hebreos, la aventura de Jonás parece corresponder a un mito muy antiguo, en el que el dragón no devora a la víctima ritual "porque ha sido engañado". Es decir, esperaba una presa femenina, y virgen, y le han echado de almuerzo un hombre vestido de mujer. Y así lo vomita. El hombre no entraba en su menú. Alguien ha recordado con este motivo al dragón de las inundaciones del Tigris y del Éufrates, el dragón que desde el mar remontaba el río, haciendo hervir a su alrededor las aguas.

Lo más curioso de éste y de otros dragones marinos, y de los dragones de los gaélicos, y del propio minotauro, considerado como dragón, y del dragón que mató San Jorge de Capadocia, es que todos ellos son carnívoros, y nunca se ha dicho de ellos que comiesen peces, y se aplacaba su apetito con bueyes, ovejas, puercos, y los más terribles y exquisitos eran los que devoraban doncellas. En ningún caso, con el dragón y la mocita salta el eterno tema de la bella y la bestia, que ha durado hasta nuestros días con King-Kong, en película de Hollywood. Nunca el dragón se enamora de la chica, hermosísima, y en la tradición pictora europea, rubia y de ojos azules. Simplemente la acepta, la aprieta, la parte en dos y se la come. Y se retira a su cueva babeante de satisfacción. ¿Tiene tanto paladar el dragón que masticando la niña sabe si de verdad es virgen o no, y sabe que no le dan gato por liebre, es decir, un joven por una joven? Esta es la cuestión principal y primera.

Malinovski, explicando algunos mitos polinesios, encontraba que algunas imaginarias bestias marinas signi-

ficaban la potencia destructora del mar, las grandes tempestades devoradoras de naves, los terribles maremotos de los mares del Sur. Pero en la mitología occidental, el dragón es bestia de tierra adentro, de pantanos, de cavernas rocosas, y no marinos. Todo parece bastante confuso si se quiere reducir los dragones, su **terribilidad** y su apetito voraz, a un único tipo. Abreviando, les diré que si en muchas partes se cree que el dragón procede del centro de la Tierra o de las aguas quietas y mefíticas de ciertos pantanos, en la mitología céltica parecen proceder del mar. ¿Y a qué vienen a tierra firme? Pues a comer carne humana. Exclusivamente a eso, a comer carne humana y a tener tratos con los humanos. La carne que reciben es un pago de renta, porque la Tierra, como dice un viejo texto gaélico, es de ellos. Y matan con la misma indiferencia que mata el mar. Recuerden aquel verso de Yeats: "**La asesina inocencia del mar**". O aquel diálogo del dragón con el mirlo en Padraic Colum:

—¿De dónde vienes? —le pregunta el mirlo al dragón, alado y cubierto de escamas.

—Del extranjero. Regreso a casa, a la verde isla, después de muchos años de exilio. Lo primero que voy a hacer ahora es quitarme mi traje de escamas y tumbarme a dormir en la suave hierba, en aquella colina.

—¿Puedo ofrecerte algo?

—He oído que en mi ausencia han llegado aquí animales que a sí mismos se denominan hombres. ¿Podrán mis viejos y afilados dientes atravesar su piel?

Pero el dragón de Padraic Colum no nos aclaró si decir "en el extranjero" quería decir en el océano.

El rey Ler o Lliir, dios del mar, tomaba en el océano diversas formas, que iban desde la gigantesca ballena a la serpiente marina. Lo que nunca pudo imaginar el rey Ler es que llegaría a ser el rey Lear en la famosa tragedia de Shakespeare y tener entonces la nobilísima forma humana él, que tantos humanos había devorado en las costas de Irlanda en los días de galerna.

Las conclusiones a que debemos llegar es que el dragón, aunque proceda del mar, es originariamente un animal terrestre, gusta de vivir en la tierra y prefiere a todo la carne humana. Es inútil incluirlo entre los devoradores de peces. Al salmonete y a la lubina, preferirá la rubia hija de un rey, cruda, palpitante. ■



EN MOVIMIENTO

Texto:
LEON DE GALAN
Fotos:
CHARLES VAN HOFTEN

*Cinco de las barcasas
de arrastre
mayores del mundo,
con una energía total
de 72.000 caballos
de vapor,
se unieron para llevar
una torre
de prospección petrolífera
desde un fiordo noruego
hasta su destino
en medio del océano.*

*La torre,
de cemento y acero,
pesa 400.000 toneladas.
Su transporte requirió
una gran habilidad
y destreza.
(Página siguiente.)*



EN MOVIMIENTO

A través del fiordo, las barcas arrastran la gran torre petrolífera de 400.000 toneladas, que sería instalada en el océano, a mar abierto.







LOS VELEROS NO DESAPARECEN

Un cóndor, ave cercana a la familia de los buitres y águilas, está sobrevolando la ría de Bilbao y las aguas del Cantábrico próximas a esas costas.

Este cóndor, que forma parte del escudo de la República del Ecuador, es el que figura como mascarón de proa de la "bricbarca" "Guayas", cuyo proyecto y construcción se ha encargado a unos conocidos astilleros bilbaínos por la Marina de la República del Ecuador para buque-escuela de sus nuevas promociones de guardiamarinas.

La construcción de este moderno buque de vela se ha hecho de acuerdo con las necesidades propias de las largas navegaciones de entrenamiento, tiene tamaño y características similares a los famosos "clippers" que a mediados del siglo XIX hacían la ruta Europa-Australia vía cabo de Buena Esperanza y el regreso vía cabo de Hornos.

Como "bricbarca" que es, los palos trinquete y mayor se aparejan en cruz con cinco vergas cada uno; el palo mesana va aparejado con cangreja y escandalosa, que con el palo bauprés monta un total de veintidós velas, con una superficie de velamen de 1.555 m.²; la jarcia firme es de acero galvanizado y la de labor de manila.

El nuevo buque-escuela "Guayas" fue botado el 22 de octubre de 1976. Lo hemos visto armar día a día y en los meses de junio y julio de este año 1977 ha hecho sus pruebas de mar con gran éxito; concretamente el 21 de junio yo estuve navegando en él en sus pruebas de vela, se izaron los cuatro focos, los tres estays de mayor y de mesana, la cangreja, la mayor de trinquete, velacho bajo y alto, la mayor, gaviás baja y alta; con tiempo achubascado navegó con seguridad dando sensación de poder.

Con un desplazamiento de 1.400 Tn. y una tripulación de más de 160 hombres, su eslora, entre perpendiculares, es de 56,10 metros, que aumenta hasta 78 metros al sumarle el

palo bauprés; tiene una manga de 10,60 metros y un calado de 4,50 metros. Para ayudarse en las maniobras, o en caso de grandes calmas o tormentas va provisto de un motor de 700 CV. a 1.800 r. p. m. que ha proporcionado en pruebas una velocidad de 11,3 nudos.

La altura del palo mayor sobre cubierta es de 35 metros, por lo que hay que destacar el valor de la joven tripulación ecuatoriana en los momentos de largar y cobrar el aparejo, así como en los honores que han hecho a los bilbaínos al saludarnos desde las vergas de juanete, velacho, gaviás de trinquete y mayor, al pasar por debajo del puente colgante, Sestao y a la llegada al canal de Deusto, donde normalmente está atracado el buque.

No hay duda que con esta construcción, los astilleros indicados han superado su reconocido prestigio demostrando una facilidad enorme para la polivalencia, pues imagino que la construcción de un barco de este tipo, sus especiales características de aparejo y velamen, aprovechamiento de especies para acomodar a la numerosa tripulación, etc., presentará muchos más problemas que cualquier otro barco de tipo convencional, cuya planificación y construcción está superada por cualquier astillero moderno, pero la obra de artesanía que supone la construcción de este tipo de barco, es lo que he admirado y ha despertado mi entusiasmo.

FELICES SINGLADURAS

El 23 de julio de 1977 se hizo cambio de bandera y entrega definitiva del buque ante la presencia de muchas autoridades, entre las que hay que destacar al embajador del Ecuador en España y el gobernador civil de Vizcaya, conde de Urquijo, que durante muchos años ha estado de representante español en ese país. Una vez realizada la entrega, el "Guayas" salió para su puerto base de Guayaquil, pero antes de atravesar el Atlántico hará escala en otros puertos españoles. ■ F. GARAY.



COPA ALMIRANTE



Un aspecto de las pruebas de vela que, dentro de la Copa Almirante, se han celebrado en aguas de la isla de Wight.



Fotos: COLLET

HAY PELIGRO DE EXTERMINIO DE LA ESPECIE

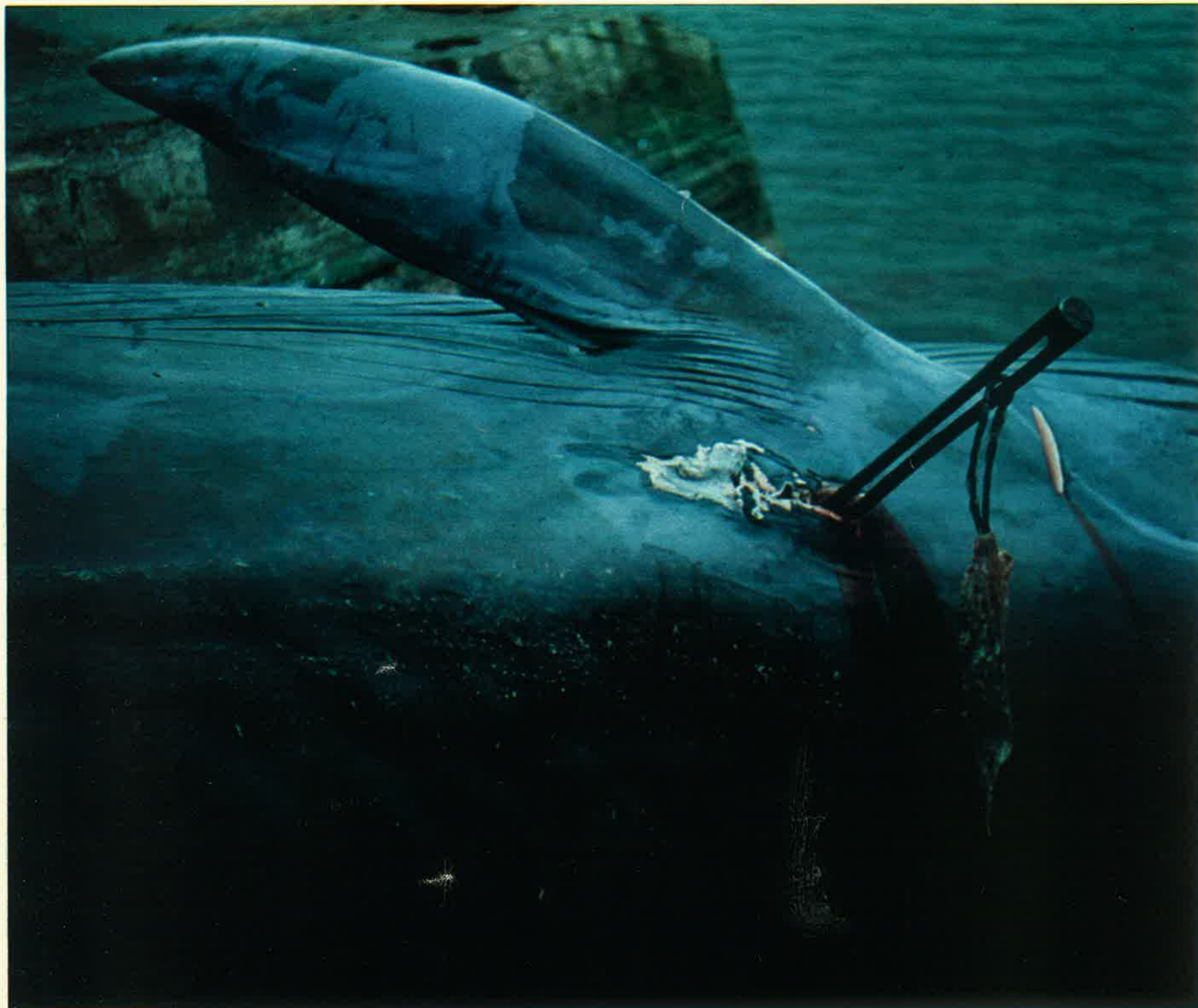
LA CAPTURA DE BALLENAS YA NO ES DE VITAL NECESIDAD

Antaño el hombre pescaba la ballena para asegurar su subsistencia. En aquel entonces los mares que rodeaban sus países debían ser muy frecuentados por estos mamíferos marinos, cuyas carnes y grasas eran muy cotizadas. Era el caso de los pueblos escandinavos y, al otro extremo de la Tierra, de los chilenos.

Hoy, esta forma de pesca, que no tiene ya nada de vital para el hombre, se desarrolla en una escala tan grande (es una paradoja), que se puede prever el exterminio definitivo de esta especie de animales marinos a plazo muy corto.

Existen dos tipos de países responsables de este "error" ecológico: los países en los que la pesca es industrializada (Japón y URSS) y aquéllos, mucho menos, donde ha conservado un carácter artesanal. Es el caso, en Occidente, de Islandia, único país de Europa (y del Atlántico Norte) donde sigue existiendo una empresa de pesca particular... En promedio, Islandia, a través

de esta única empresa, se hace responsable, cada año, frente al conjunto internacional de los países defensores de la ballena, del exterminio de 4 a 500 de estos animales. Hoy subsisten tan sólo algunos millares de animales de esta especie. Los barcos de esta última empresa de pesca europea son cuatro. En una noria ininterrumpida van y vienen continuamente entre el puerto en que se encuentra la plataforma de despedazamiento y los lugares de pesca situados casi exclusivamente entre Islandia y Groenlandia. Estos cuatro buques, equipados con el famoso cañón de arpones de Sven Foyn (pescador noruego que lo inventó en 1870), tienen la seguridad de no fallar nunca sus tiros. Tratándose de "steamers" (barcos de vapor), pueden acercarse hasta los bancos de ballenas sin hacer ruido, y después de haber localizado al animal que conviene (largo, tamaño y peso aproximado), hacen fuego. La cabeza explosiva del arpón mata al animal solamente una media



hora o una hora después. El cetáceo muerto es después remolcado hasta el puerto donde se encuentra la plataforma de despedazamiento.

Desatado del barco ballenero, el cuerpo del animal (cuyo peso alcanza y hasta sobrepasa las 100 toneladas, y cuyo largo va de 18 a 25 metros) es tirado por un cable hasta el "slip" (plano inclinado) sobre el que es subido.

Durante esta operación, uno de los destazadores riega el plano inclinado de tal forma que el calentamiento que se produce entre el hormigón del "slip" y la piel del animal no produzca la destrucción de la grasa (muy preciosa). Al mismo tiempo, otro destazador corta la piel a lo largo de todo el animal con la ayuda de una de aquellas guadañas muy especiales que tienen un papel muy importante en todas las operaciones.

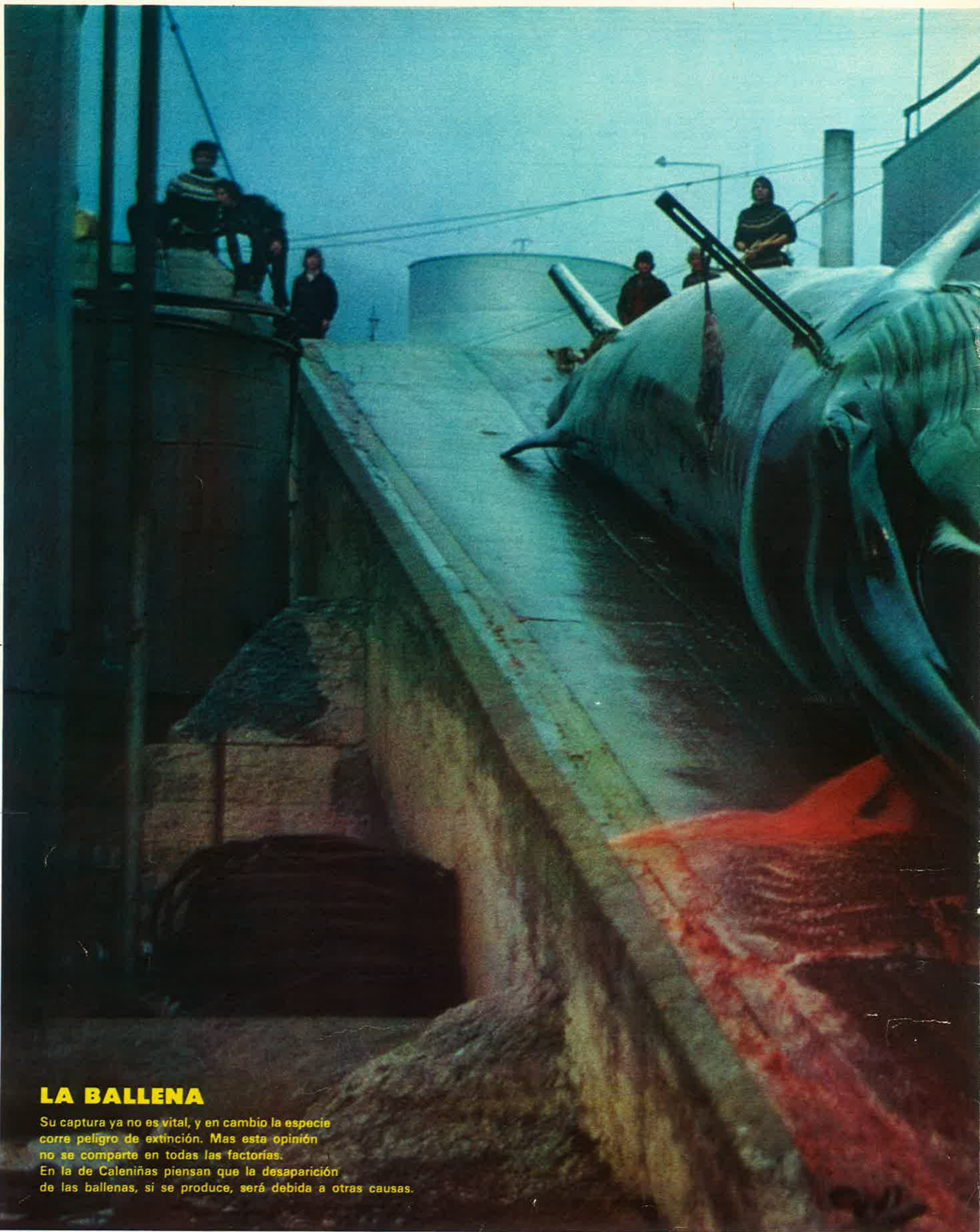
Una vez que el cetáceo se encuentra sobre la plataforma, empieza el despedazamiento propiamente dicho. Con la ayuda de las guadañas, los destazadores cortan la piel desde la cabeza hasta la cola. Cuando la carne está al desnudo, los mismos hombres (no son más de una docena) cortan unos trozos de 200 ó 300 kilos, que levanta una grúa. Estos trozos, una vez reducidos a un tamaño más pequeño, llegan, a través de un "tapis roulant", a un piso más abajo, donde un carnicero japonés, verda-

dero experto en esta materia, los corta y congela. Esta carne, cuyo sabor recuerda a la de buey, después de haber sido largamente macerada en agua de mar, es vendida únicamente a los restaurantes japoneses. Sale de la fábrica al precio de 10 dólares el kilo (alrededor de unas 840 pesetas). Existe allí por lo tanto un mercado que la única fábrica islandesa no quiere perder. Los trozos de peor calidad son transformados en alimentos para perros y gatos. También se aprovecha la piel, ya que su grasa es muy cotizada para jabones de lujo y perfumería. También los huesos son utilizados como alimento para ganado.

Con los sucedáneos de todas estas materias primas se fabrican también unos lubricantes para naves espaciales, velas, linóleo, glicerina, margarina, tinta para imprentas y cosméticos.

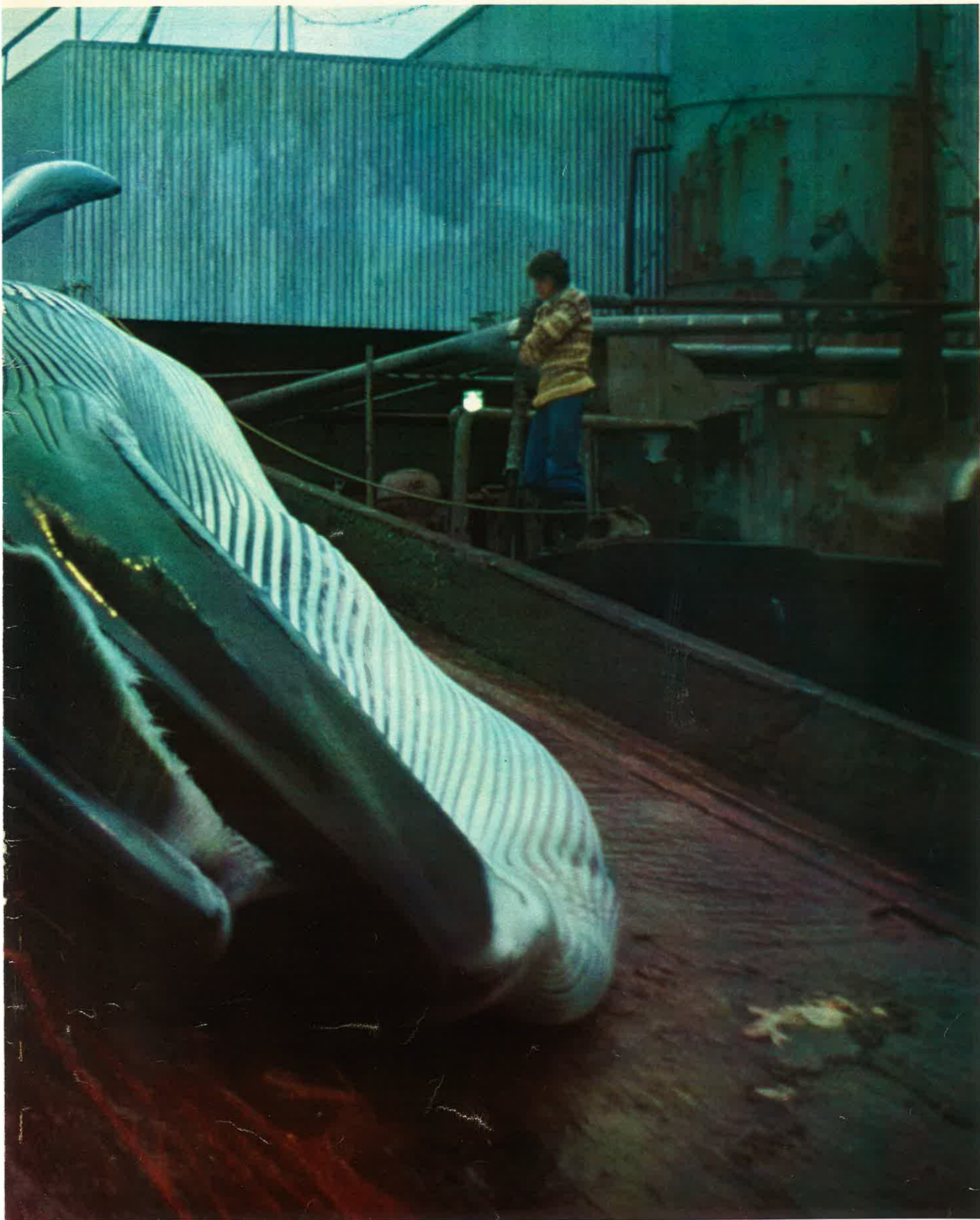
Pero hay que saber que a cada una de estas aplicaciones corresponde un producto sustitutivo, como las algas, el aceite de lino, u otros sustitutos minerales o químicos. Esta caza destructora tiene una sola explicación. ¡Y únicamente de tipo material! Se trata de amortizar las pesadas inversiones realizadas hace muchas decenas de años en materiales de caza, en una época en la que no existían los sustitutos. Y para continuar la rentabilidad, la caza ha vuelto a empezar, como siempre, también este año...

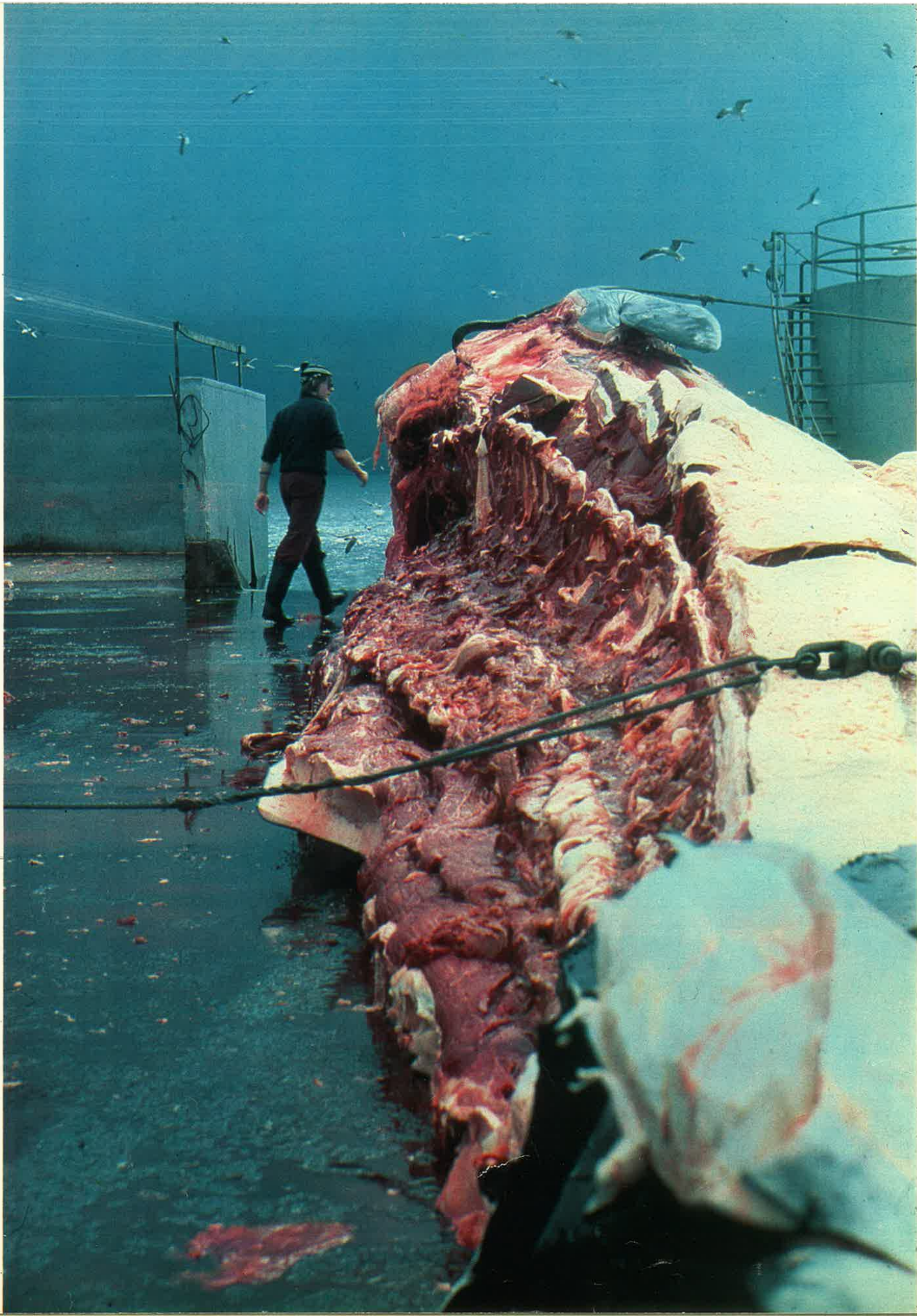
■ Copyright Sygma-Contifoto

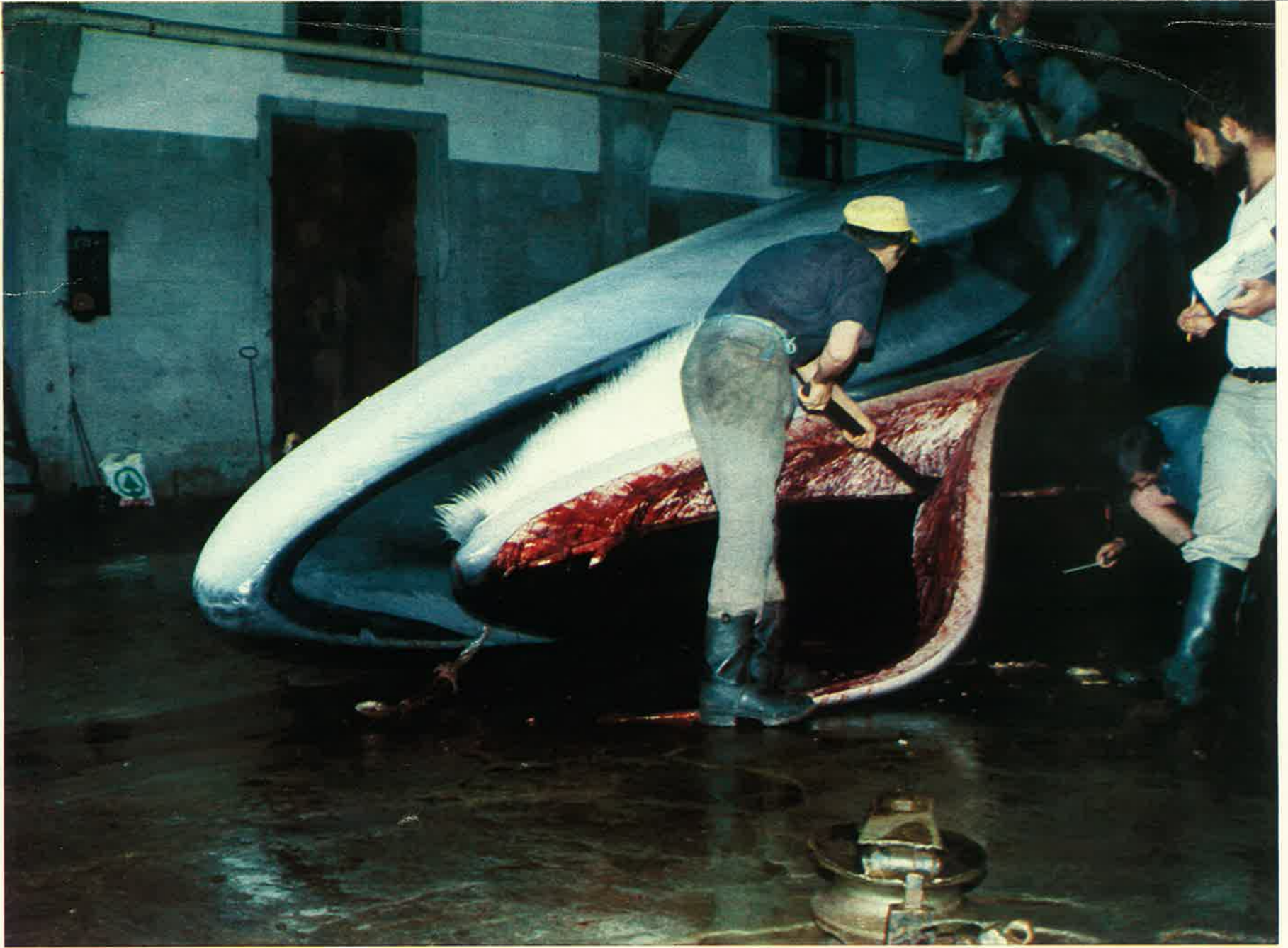


LA BALLENA

Su captura ya no es vital, y en cambio la especie corre peligro de extinción. Mas esta opinión no se comparte en todas las factorías. En la de Caleniñas piensan que la desaparición de las ballenas, si se produce, será debida a otras causas.







EL CAPATAZ DE LA FACTORIA DE CANELIÑAS (LA CORUÑA)

"LA BALLENA NO SE EXTINGUE"

Continuamente se está especulando sobre la desaparición en los mares de este gigantesco cetáceo. Las leyes que rigen su captura son rígidas y se cumplen a rajatabla, pero lo cierto es que sí, la ballena tiende a desaparecer y con ella una especie mitológica dejando atrás realidades y leyendas. Una de las factorías dedicadas a la caza de la ballena se encuentra en la provincia de La Coruña, en un pequeño pueblecito llamado Caneliñas. Durante la época de captura trabajan en esta pequeña empresa unos cincuenta empleados, dependiendo su trabajo de la captura que consigan los barcos de la compañía, ya sea ballena o cachalote, y esto no sucede todos los días.

Durante el desguace del cetáceo, el hedor es insoportable, realmente hay que estar muy acostumbrado para no pasarse el día entre arcadas y vómitos.

El encargado de la factoría que nos recibe nos aclara algunos datos sobre esta supuesta extinción de la ballena.

—¿Qué hay de cierto en todo esto?, le preguntamos.

—La gente cree normalmente que la ballena escasea. Esto no es cierto (?), sigue habiendo mucha ballena y en caso de exterminio no seríamos nosotros los verdaderos culpables. Parece que nadie se quiere enterar que la polución en el mar mata más especies que nosotros con los barcos. Pero aún hay otra cosa más importante que

★ "ES LA CONTAMINACION DE LOS MARES LO QUE ACABA CON ESTA ESPECIE".

evita la existencia masiva de las ballenas y son ellas mismas.

—¿Cómo es eso?

—Verá, este animal que ve usted aquí (en las fotos) es un macho de más de veinte metros de longitud, la capacidad sexual de estos machos es extraordinaria, se pasan el año encelados y no dejan a la hembra ni a sol ni a sombra, dándoles lo mismo que ésta ya esté preñada o con una cría muy pequeña. Como usted comprenderá, en estas situaciones es muy difícil para una ballena criar a su descendencia. Le puedo asegurar que será muy difícil ver a una hembra sola en el mar; siempre está acompañada de un macho, y también le aseguro que el primer disparo que ejecuta el arponero va siempre dirigido al macho, sobre todo si la ballena lleva una cría al lado; en este caso la tripulación del barco persigue al macho sin concederle cuartel hasta conseguir darle caza para que así la hembra pueda criar y amamentar a su cría hasta que encuentre otro macho.

—¿Es muy rentable la caza de la ballena?

—Eso también es otro mito, la rentabilidad de la ballena. Con el cuento ese de

que se aprovecha todo del animal la gente cree que los beneficios son grandes, cuando la realidad es que la mayoría de las veces se pierde dinero.

—Entonces, ¿qué es lo rentable de la ballena?

—Lo único rentable de la ballena es la carne, los huesos que antes se utilizaban para abonos ahora nadie los quiere.

—¿Y el aceite?

—El aceite de ballena ya casi no se utiliza, al menos como condimento, puesto que con la cantidad de aceites vegetales que hoy se fabrican, y además de buena calidad, éste ya se quedó muy desprecitado.

—¿Es buena la carne de ballena?

—Eso sí, esta carne es magnífica, posiblemente mejor que la de ternera.

—Sin embargo, en los restaurantes es muy difícil que en la carta se mencione esta clase de carne.

—Es muy posible que no mencione su procedencia, pero estoy seguro que ustedes la comen como ternera de la mejor calidad.

—¿Cuáles son los mayores inconvenientes para la caza de la ballena?

—Posiblemente la flota que disponemos. Tenemos pocos barcos y anticuados. Nuestra flota no se puede comparar, por ejemplo, a la rusa, japonesa, noruega, etcétera.

—¿Cree usted que tardará muchos años en desaparecer la ballena de los mares?

—Como le he dicho anteriormente, todo depende del continuo envenenamiento del mar, sin olvidar también la extinción de otras especies pequeñas que son de las que se alimentan las ballenas.

—¿Le dan algún tratamiento en la factoría a la ballena antes de desguazarla?

—El único tratamiento es que tiene que estar completamente troceada antes de las veinticuatro horas de su captura. Esta ballena que usted ve, desde que el barco nos la dejó en el muelle hasta que la carguen los camiones no pasan más de seis horas.

—¿Es ese un inconveniente?

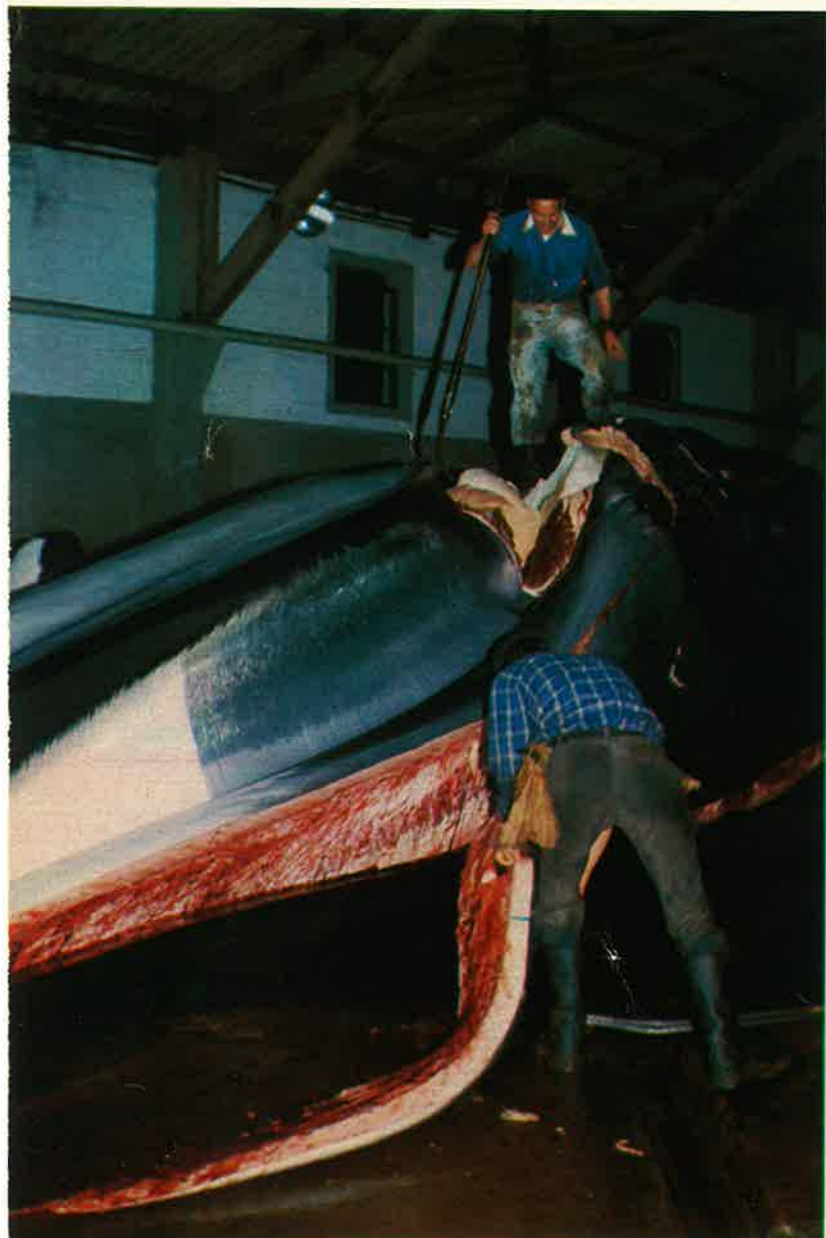
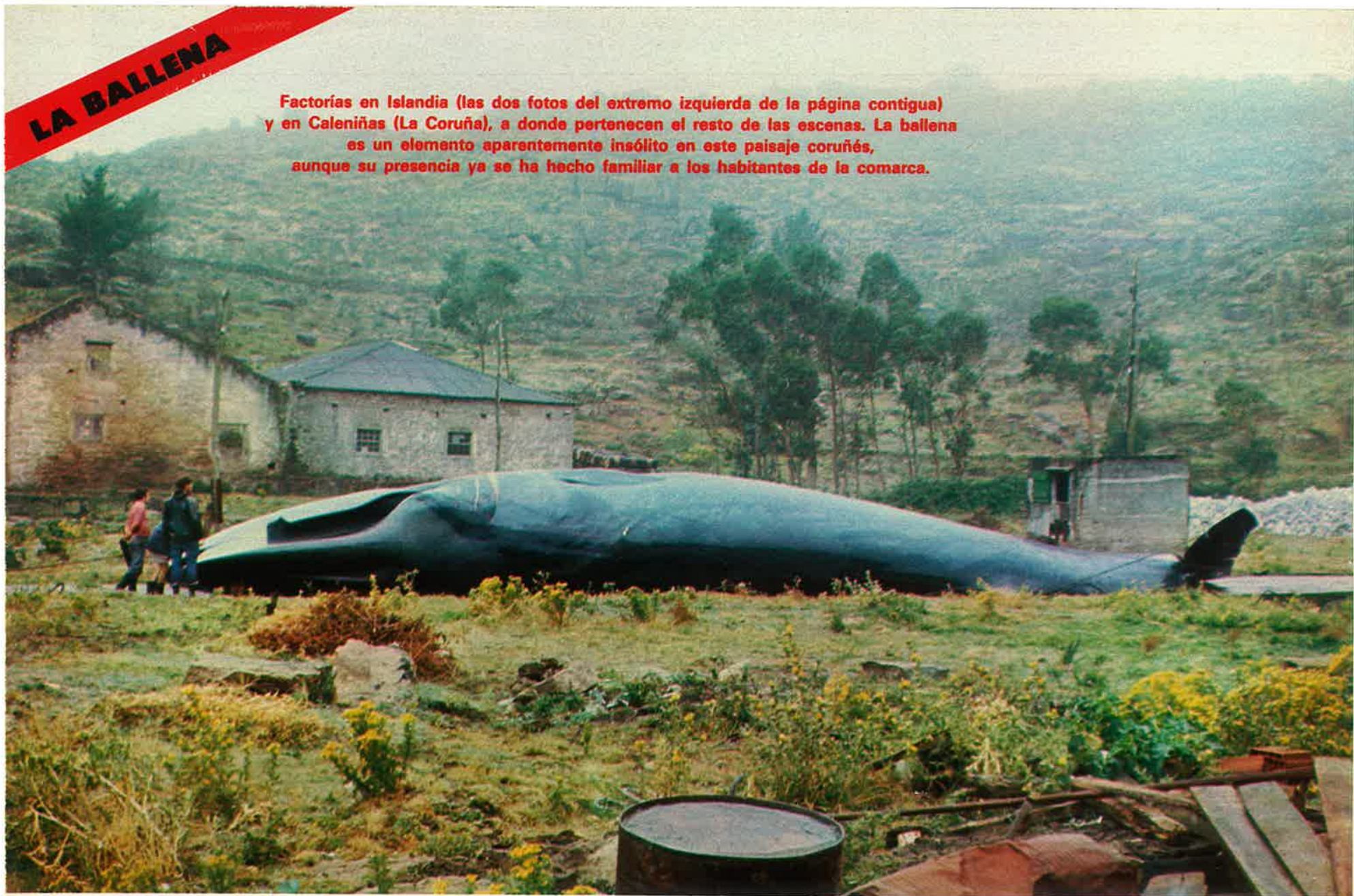
—Sí, puesto que la ballena está cazada muy lejos y el barco tarda muchas horas en traérsela, eso sin contar con el mal tiempo que dificulta en grado sumo su arrastre.

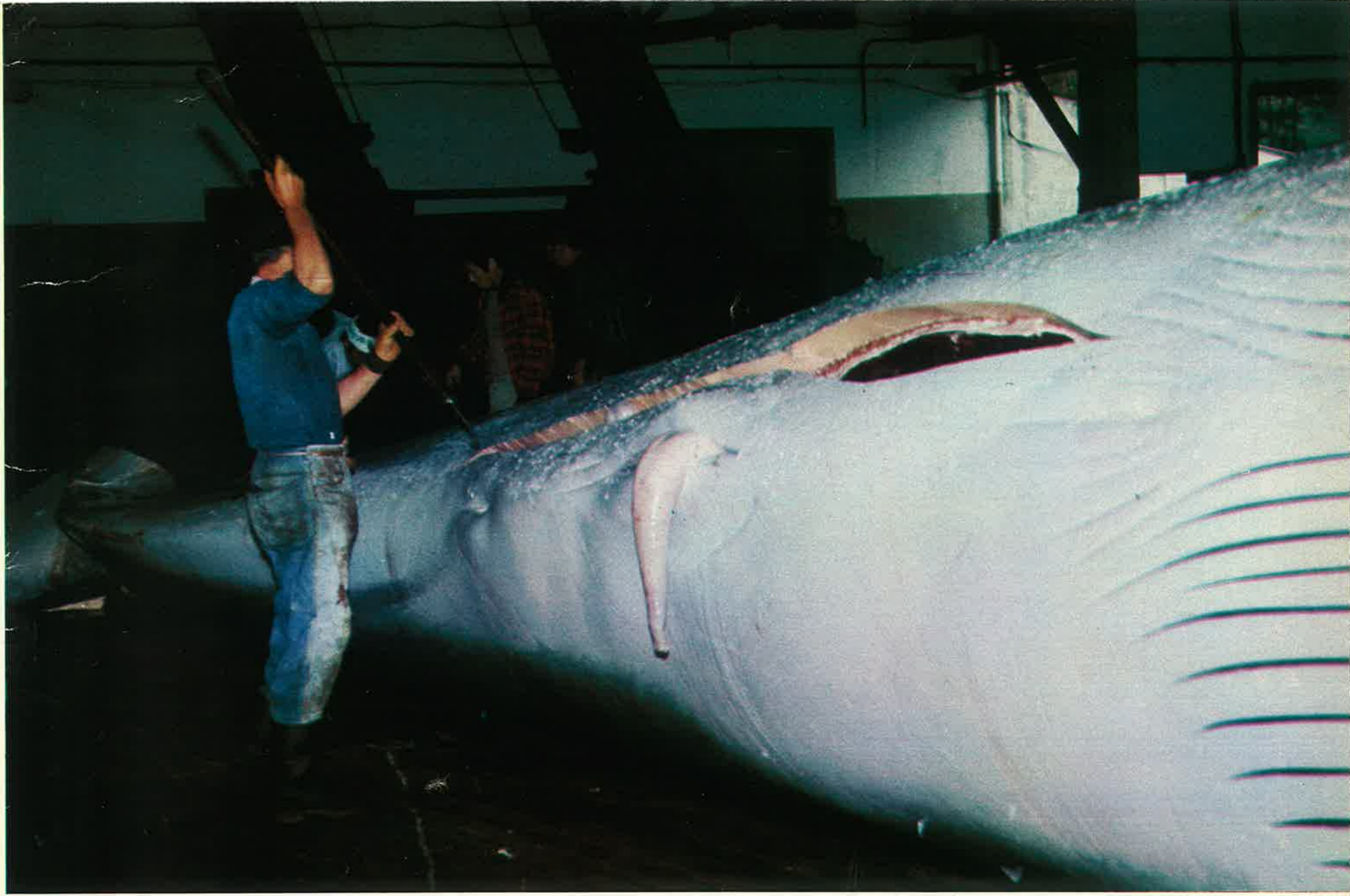
—¿Cuál sería la solución?

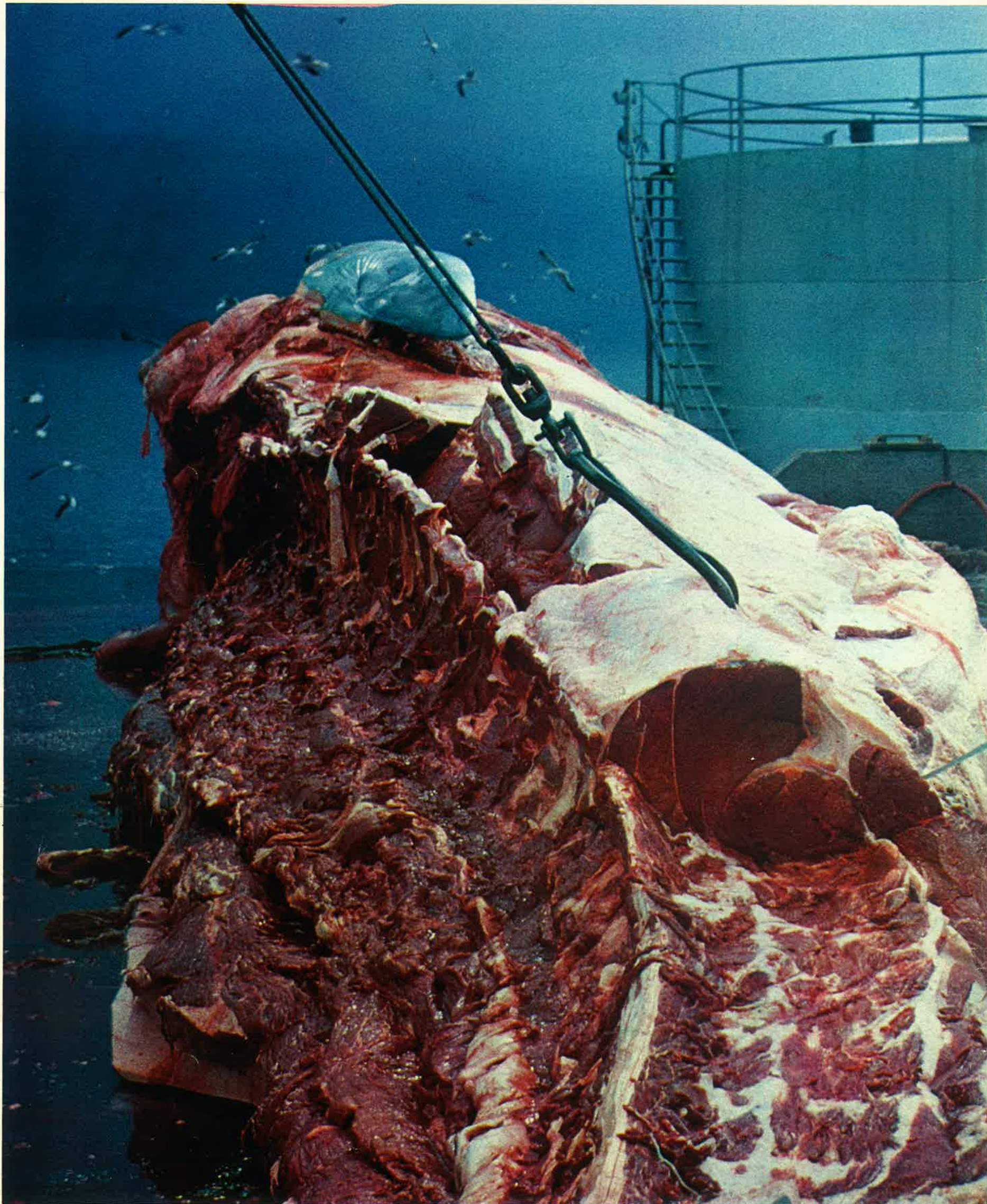
—Las factorías flotantes que acompañan a los balleneros, de esta forma se ahorrarían mucho tiempo y muchos viajes de ida y vuelta. ■ FRANCISCO TORRENTE-LEGAZPI. FIEL/SERVICIOS ESPECIALES DE EFE

LA BALLENA

Factorías en Islandia (las dos fotos del extremo izquierda de la página contigua) y en Caleniñas (La Coruña), a donde pertenecen el resto de las escenas. La ballena es un elemento aparentemente insólito en este paisaje coruñés, aunque su presencia ya se ha hecho familiar a los habitantes de la comarca.







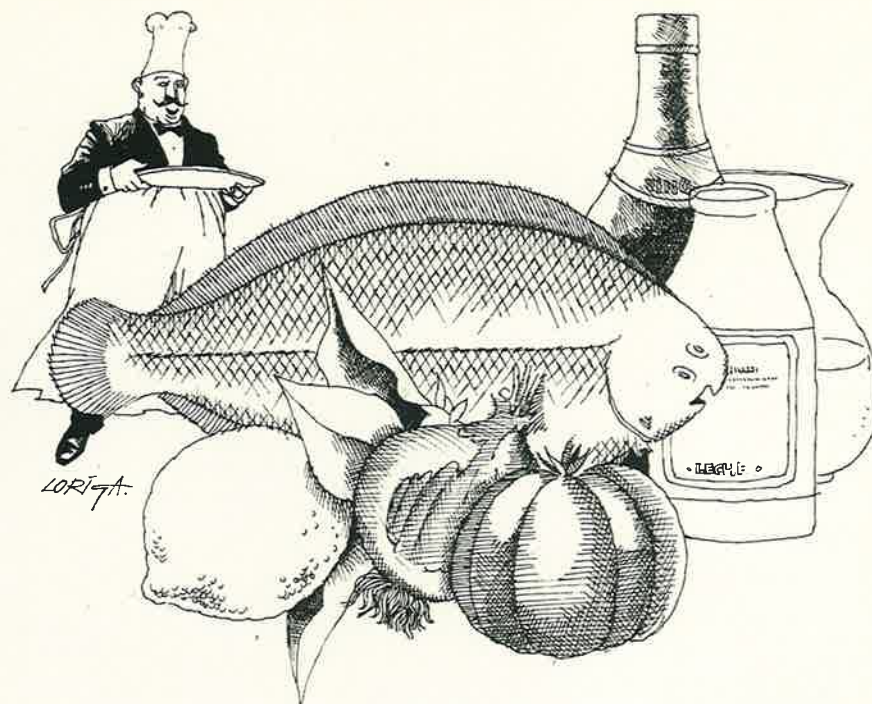


BALLENAS: ¿ALTO?

En la factoría ballenera islandesa, el obrero hace ¡alto! ¿Alto, de una vez, al exterminio de la especie? Pero en la de Caleniñas piensan que, dadas las características de reproducción de la ballena y las capturas no excesivas, hay que buscar en otras causas las razones de su desaparición. Pero, de otro lado, parece que la gran utilidad de este animal ha decrecido. Aunque no sería de extrañar que en algún restaurante el apetitoso filete que nos sirven como vacuno, saliera de este buen pedazo de carne de ballena.



Por
**NESTOR
LUJAN**



EL LENGUADO DUGLERE

FUE Adolphe Dugleré el "chef" de uno de los grandes restaurantes de París del siglo pasado, del célebre Café Anglais. Dugleré ha pasado a la Historia por el memorable menú que se llamó de los "tres Emperadores" y que ha quedado, a título de minuta ejemplar, para los banquetes solemnes de aquellos dorados años y por unos lenguados a la Dugleré, plato que fue inventado por este personaje que era un taciturno, malhumorado y tiránico cocinero. Ambos acontecimientos, el banquete y el plato, van ligados a los fastos del restaurante, que fue considerado templo de la gastronomía en su época.

Hablemos primero, si gustan, del banquete. Con motivo de la exposición de 1867, se produce en París lo que podríamos llamar la gastronómica comida del siglo y que es conocida por el "Banquete de los tres Emperadores". El 7 de junio, el Rey de Prusia, Guillermo I, más tarde Emperador de Alemania; el príncipe real, su hijo; el Emperador Nicolás de Rusia y el zarevich Alejandro, que luego fue Emperador, el príncipe de Bismarck, y el gran duque Wladimiro, acuden al teatro de las variedades a ver y a oír a la picante y deliciosa Hortense Schneider que personifica a "La gran duquesa Gerolstein" de Offenbach. Eran las mieles finales del Segundo Imperio. El Zar había encargado su palco desde Rusia enviando un autocrático e impresionante telegrama. Reunidos en el "Gran-Seize" del Café Anglais —el departamento principesco de los severos banquetes y de las alegres orgías— Adolphe Dugleré, les dedicó el siguiente menú:

Potages.—Impératrice et Fontanges, soufflés à la Reine.

Relevés.—Filets de sole à la Vénitienne, Escalopes de Turbot au gratin, Selle de mouton, purée bretonne.

Rotis.—Canetons à la Rouennaise, Ortolans sur canapés.

Entremets.—Aubergines à l'Espagnole, Asperges en branche, Casolettes Princesse, Bombes glacées.

Vins.—Madère d'Inde 1810, Xéres de 1821, Château d'Yquem 1847, Champertin 1846, Château margaux 1847, Château Latour 1847, Château Laffite 1848, Champagne Roederer frappé.

Este menú está hoy enmarcado en el restaurante La Tour d'Argent, pues el gran duque Wladimiro, años más tarde, se lo mandó al último propietario del Café Anglais, Terrail, que compró La Tour d'Argent. Allí está asimismo la histórica mesa puesta como esperando a los fantasmas de los Emperadores.

En cuanto al lenguado Dugleré, era una fórmula de la cocina de la "belle époque" y ha llegado a ser abominada en Francia, puesto que durante cuarenta años apareció en todos los banquetes de poca entidad. Efectivamente, el lenguado Dugleré se convirtió en uno de aquellos temidos

platos que quienes tienen obligación de asistir a los banquetes lo encuentran repetido en casi todas las minutas. La periodista francesa Carmen Tessier, tan conocida porque en "France Soir" creó una sección llena de comadrerías parisienses, con la firma de La Commère (la comadre), escribió hace ya años un célebre libro —guía de restaurantes parisienses— con el título "Le Bottin de la Commère". En el prólogo de este libro endosa una encuesta al "tout Paris" sobre qué opinaban de este lenguado Dugleré un par de centenares de personas de mucho viso, asistentes obligados y pacientes a los banquetes. Esta encuesta daba unos resultados terribles: desde quien decía que no le gustaba el nombre, hasta quien aborrecía el guiso y lo dejaba en el plato. El pobre lenguado Dugleré fue tan mal tratado que nos movió a compasión la memoria de aquel maestro, al verle vituperado con tan innmerceda repulsa.

Veamos de qué se compone este plato, que seguramente ustedes habrán tomado en alguna de sus infinitas variedades. La fórmula del lenguado Dugleré es una fórmula de un momento de la cocina francesa muy típico. El momento en que París descubre el tomate como elemento culinario. De hecho, parece ser que históricamente el tomate fue llevado a París, durante la Revolución francesa, por los marseleses; es decir, por aquellos trescientos combatientes que, al mando del diputado Barbaroux, llegaron a París cantando la "Marsellesa". De hecho, aportaron a la nación este heroico canto nacional y el tomate que llevaba, junto con las cebollas en sus alforjas. Durante el Imperio, el tomate triunfa en el pollo "à la Marengo", que, según tradición, fue servido a Napoleón el día de esta batalla.

Después del Imperio, la cocina del Sur triunfa en París. Fèvres Provençaux, el gran restaurante del Palais-Royal, populariza los platos meridionales. Dugleré anduvo entre cacerolas en este restaurante en sus años mozos, y no podía menos que estar influido por la cocina meridional, y su lenguado presenta el tomate, junto con las chalotes y la cebolla. Vean ustedes la fórmula: en un plato con manteca se ponen chalotes, cebolla picada y dos tomates frescos, cortados a dados. Se sazonan y se colocan los lenguados con un vaso de vino blanco, medio baso de agua y cincuenta gramos de manteca. Se cuecen a fuego dulce, todo esto durante diez minutos, y se deja reducir. Luego, esta reducción se coloca en una cazuela, y de nuevo con manteca, crema de leche y zumo de limón. Todo ello quedará como una salsa muy espesa con la cual se cubrirán los lenguados, añadiéndoles finas hierbas. El plato ha merecido muchas críticas. Yo, desde mi modestia, estoy de acuerdo en que ni la cebolla ni el tomate ligan con la fina carne del lenguado. ■

CRONICAS NACIONALES

DOS MUERTOS Y DIEZ DESAPARECIDOS

NAUFRAGIO DEL PESQUERO "SAN MARTIN"

CANGAS DE MORRAZO (Pontevedra).—Ha sido suspendida la búsqueda de los tripulantes del pesquero "San Martín", al no haberse encontrado señales de los pescadores en el barco ni en sus alrededores.

Durante dos días, un grupo de buceadores de la Marina realizaron inspecciones, logrando localizar el barco y recuperar los cadáveres de dos de los tripulantes: José Manuel Rodríguez Lorenzo, natural de Cangas, y Eduardo Lusquinos Domínguez, mecánico y natural de Vigo.

dos "canteiros" frente al islote de Sagres, a milla y media de la costa. El choque debió ser muy violento, pues el barco se encuentra totalmente destrozado y partido en tres, y los cuerpos recuperados estaban apesados, uno contra una grieta y otro contra una caja de mejillones.

EL SINIESTRO

El pesquero "San Martín", con doce tripulantes a bordo, se hundió el pasado día 24 de agosto al chocar contra los bajos denomina-

FUNERAL

Unas 5.000 personas acudieron al funeral que por las víctimas se celebró el día 1, oficiado por el arzobispo de Santiago de Com-

postela, concelebrado con cinco sacerdotes de la comarca del Morrazo.

En la presidencia oficial se encontraban el gobernador civil de la provincia, comandante militar de Marina de Vigo, alcalde y miembros de la Corporación municipal y otras autoridades.

"QUE PROSIGAN LOS TRABAJOS DE RESCATE"

Familiares de las víctimas del "San Martín" han pedido a las autoridades que prosigan los trabajos de rescate de sus allegados. En un escrito entregado al gobernador civil explican que desean la recuperación de los cadáveres de sus seres queridos.

RELACION DE VICTIMAS

Los pescadores del "San Martín" desaparecidos son los siguientes: Manuel Varela Cacabelos, casado, padre de cuatro hijos, armador y patrón del barco; José Manuel Varela Fernández, soltero e hijo del anterior; Juan Carlos Varela Fernández; Tomás Romero Malvido, soltero; Antonio Iglesias Parcerro, casado; Manuel Vieitez Rodas, soltero; Armando Chapela Ríos; Manuel Malviso Fernández, soltero; Manuel Barreiros Sotelo, soltero; José Manuel Rodríguez Lorenzo, soltero; Eduardo Lusquinos Domínguez, natural y vecino de Vigo, mientras que los anteriores son todos vecinos de Cangas de Morrazo. ■

NAUFRAGA UNA GAMELA Y PERECEN DOS MARINEROS

VIGO.—Dos marineros han perecido ahogados al naufragar la gamela que ocupaban frente a las costas de cabo Silleiro, donde se dedicaban a la pesca de marisco.

La gamela, pequeña embarcación de bajura, llevaba a bordo a su propietario, Julián Pérez Pérez, de cincuenta y nueve años, y al hijo político de éste, Ramón Costas García, de treinta y un años.

El único cadáver que apareció fue el de Julián Pérez Pérez, que fue encontrado en las proximidades de las costas de cabo Silleiro, mientras que el de su hijo político aún no ha podido ser rescatado.

El naufragio se produjo durante la noche y se cree que los tripulantes pudieron caer al mar a causa de un fuerte golpe, ya que la gamela apareció volcada y estaba anclada y atada por sus extremos a las nasas donde los infortunados marineros recogían el marisco. ■

PARALIZACION DE OBRAS QUE AFECTAN A BANCOS MARISQUEROS

VIGO.—Por orden del gobernador civil de la provincia, Faustino Ramos Díez, y tras el acuerdo adoptado por las autoridades de Marina y el alcalde de Vigo, han sido paralizadas las obras de aterrado que se venían realizando en las inmediaciones del muelle de Bouzas y que afectan a uno de los bancos marisqueros más importantes de España, sobre todo en almeja (babosa rubia y blanca) y, en menores cantidades, de vieira y ostra.

"Don Faustino Ramos es el primer gobernador que nos hace caso desde 1971, en que iniciamos nuestra lucha contra el vertido de tierras y escombros en aquella zona, cuya recuperación parcial repercute directamente en el bienestar de quince mil familias mariscadoras", dijo a Cifra el presidente de la Agrupación de Cofradías de Mariscadores de la ría de Vigo, José Paz Riobó.

El acuerdo de paralización del aterrado hasta el día primero de abril del año próximo fue adoptado entre directivos de la citada Agrupación, gobernador civil, director general de Puertos y Señales Marítimas, comandante de Marina de Vigo, director de la Junta del Puerto y Ría, alcalde de Vigo, gerente y un biólogo del Plan de Explotación Marisquera de Galicia.

Hasta la mencionada fecha no se podrán efectuar rellenos, y en el plazo que comprende la campaña marisquera, desde el primero de octubre próximo hasta finales de marzo, las Agrupaciones de mariscadores de la ría llevarán a cabo una nueva operación o traslado de almeja desde los referidos

bancos de Bouzas-Alcabre para su repoblación en los nuevos bancos situados en distintos puntos de la ría. ■

VILLAGARCIA DE AROSA

CONSULTA A LOS MARINEROS PARA LA APERTURA DE LA VEDA DEL MARISCO

VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra).—Para fijar la fecha de levantamiento de la veda del marisco, las Cofradías de pescadores de la ría de Arosa celebrarán asambleas extraordinarias, según acuerdos de los patrones mayores, a invitación de la Dirección General de Pesca.

Según informes biológicos, no sería necesaria la veda del marisco siempre que se respeten tallas mínimas de todas las especies.

La Dirección General de Pesca ha querido, sin embargo, consultar la fecha de iniciación del marisqueo a todos los marineros afectados, que propondrán el día.

A la reunión de patrones mayores con el comandante de Marina de Villagarcía, le seguirán, al parecer, las de la Cofradía de Vigo. ■

COMISIONES MARIÑEIRAS PIDEN INSPECCION PARA LA ZONA MARISQUERA DE AROSA

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—El Sindicato de Comisiones Mariñeiras ha dirigido un escrito al capitán general de la zona marítima del Cantábrico en el que pide a las autoridades de Marina que inspeccionen la zona marisquera de Arosa.

Razona el citado sindicato su petición como fundamentada en la necesidad de evitar la continua presencia en las playas de furtivos y otras irregularidades en la extracción del marisco y considera que la falta de vigilancia ha sido la causa fundamental de los enfrentamientos registrados entre marineros de Rianxo y Carril, así como de la tensión y malestar que existe en toda la ría. ■

REUNION DE PATRONES DE PESCA

VILLAGARCIA DE AROSA.—Los patrones mayores de Cofradías de Pescadores de toda la ría de Arosa han celebrado una reunión conjunta con el gerente del Plan Marisquero de Galicia, señor González Vidal, en la que se debatieron los problemas que afectan a las distintas Cofradías.

Tras la reunión, en la que no se permitió la presencia de la

prensa, el gerente del Plan Marisquero informó que el motivo de la reunión fue el poder tratar acerca de los medios necesarios para potenciar una solución al sector de forma integral.

"Hasta ahora—dijo el gerente del Plan Marisquero de Galicia— las soluciones que se están dando, tanto por parte de la Administración como de los diferentes organismos, son unas medidas de carácter local, es decir, un parche. Se trata —añadió— de dar una solución general, especialmente al conflicto de Carril y presentar las alternativas de soluciones al problema".

Después de la reunión, los patrones mayores de Cofradías adoptaron una serie de acuerdos, entre los que destacan el referido a que se intente poner en activo la orden ministerial sobre normas de policía y vigilancia de los establecimientos marisqueros y la comercialización y transportes de mariscos.

En torno a las vedas, y por mayoría, se acordó que éstas durarán tan sólo el período de desove, de tres a cuatro meses, de acuerdo con criterios biológicos y científicos.

También se hizo hincapié en la necesidad de que los mariscadores estén representados en la comisión de dirección del Plan de Explotación Marisquera de Galicia, y de que se reduzca la potencia de los motores de las embarcaciones.

LA CORUÑA

ABORDAJE DE DOS BUQUES PESQUEROS

LA CORUÑA.—El pesquero "Gallito", de base en Ares, fue abordado por el también pesquero "Gestoso Alvarez", matriculado en Vigo y con base en el puerto de La Coruña.

Afortunadamente, sólo hubo que registrar un herido leve, mientras que los daños materiales son de gran consideración.

El abordaje se registró a la altura de La Gabeira, entre cabo Prior y cabo Prioriño, zona conocida por Los Atarracidos.

"El Gallito", de casco de madera y que se dedica a la pesca de verco, estaba con el aparejo echado y con las luces de situación encendidas, cuando a las cuatro de la madrugada fue abordado por el "Gestoso Alvarez", que previamente había enganchado los aparejos del otro pesquero, los cuales le paralizaron la hélice, perdiendo así velocidad.

"El Gallito" perdió los aparejos y la pesca, y resultó con graves daños en la cubierta y el puente. En principio se temió que el pesquero se fuese a pique, por lo que los once tripulantes saltaron al "Gestoso Alvarez". En un reconocimiento posterior se observó que "El Gallito" podía navegar, haciendo rumbo al puerto de Ares.

El armador y patrón del pesquero abordado, Angel Pérez Martínez, presentó la correspondiente denuncia en la Comandancia militar de Marina de El Ferrol.

El señor Pérez Martínez manifestó que este tipo de abordajes se viene registrando desgraciadamente muchas veces, de un tiempo a esta parte. Significó que el accidente pudo terminar en tragedia y que sólo hay que achacarlo a las pocas precauciones para navegar que ponen los patrones de estos barcos grandes, de casco de hierro, los cuales parecen olvidar que en el mar también hay embarcaciones pequeñas, a las que hay que respetar. ■

CHOCAN DOS MERCANTES

LA CORUÑA.—Dos mercantes, el alemán de bandera panameña "Sloman Ajax" y el cubano "Comandante Vilo Acuña", llegaron a este puerto con serios desperfectos en sus cascos, a consecuencia de una colisión ocurrida en alta mar, frente a Finisterre.

El choque se debió a la intensa niebla existente en la zona, ya que, según uno de los tripulantes, "no se veía a cinco metros". El buque cubano fue el que embistió, al parecer, al alemán con la proa, causando un fuerte impacto que tiró al suelo a toda la tripulación del "Sloman Ajax", integrada por griegos, portugueses y gallegos, sin que se registrasen desgracias personales en ninguna de las tripulaciones.

A consecuencia del encontronazo, el "Sloman Ajax" presentaba una hendidura en su casco, a babor, de unos dos metros de ancho por siete de alto, y el "Comandante Vilo Acuña", una gran brecha a proa.

El portacontenedores "Sloman Ajax" hace la ruta Holanda-Alemania-Argel-Orán-Marruecos-España. El "Comandante Vilo Acuña", también portacontenedores, con tripulación cubana, había sido construido en los astilleros de Gijón, y se encontraba realizando la segunda parte de su viaje inaugural, puesto que sólo cuenta tres meses de vida marítima. ■

NO SE RESPETAN LOS PRECIOS DE COMPRA DEL MEJILLON

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—Los productores del mejillón de la ría de Arosa están descontentos de la actitud de los comercializadores-propietarios de depuradoras, a los que acusan de no respetar los precios de compra establecidos.

Dicen los productores de mejillón que no se les pagan las diez y doce pesetas establecidas por kilogramo de mejillón normal y especial, respectivamente. Añaden que los comercializadores deberían cargar solamente 6,75 pesetas por kilogramo de mejillón depurado, margen que, sumado al de merma, les permitiría vender el producto a 18 y 20 pesetas el kilogramo, respectivamente.

Componentes de la Agrupación de Mejilloneros han indicado que de no solucionarse este problema, están dispuestos a solicitar permiso para celebrar una manifestación de protesta al objeto de llevar el problema al conocimiento de la opinión pública. ■

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA

ESCASEZ DE PESCA DE BAJURA, MIENTRAS SE PIDE QUE SE AMPLIEN LAS AGUAS JURISDICCIONALES

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA (La Coruña).—La escasez de pescado en los caladeros en que faenan los barcos de bajura con base en los puertos de Santa Eugenia de Ribeira, Aguiño y Castiñeiras, está causando gran alarma en los medios marineros de la zona, que culpan de esta situación a los barcos arrastreros.

Se teme que el problema se agrave si los barcos que ahora no pueden faenar en el Gran Sol lo hacen en el litoral gallego.

Hace dos meses, el valor de la pesca capturada por los barcos de estos tres puertos era de un promedio diario superior a los cuatro millones de pesetas, y ahora este promedio oscila entre uno y dos millones. Culpan de esta escasez al hecho de que en los caladeros donde habitualmente faenan han trabajado barcos arrastreros españoles y de pabellón extranjero. Señalan que entre estos últimos hubo también barcos-factoría que cuentan con sondas y radares de gran precisión, lo que les permite lanzar, sus redes cerca de los lugares rocosos, donde solamente se venía operando con artes de anzuelo (palangre), altamente selectivos en cuanto a las capturas, ya que solamente pescan especies adultas.

Los barcos pesqueros de estos tres puertos faenan en el lugar denominado "O canto", a 16 ó 18 millas de Aguiño y fuera por tanto de las doce millas de aguas jurisdiccionales españolas.

Esta zona de "O canto" se encuentra en la plataforma continental y tiene unas profundidades que oscilan entre los 300 y 500 metros.

Crean los marineros y armadores de estos puertos que se hace necesaria la ampliación de aguas jurisdiccionales españolas, para que las autoridades puedan legislar sobre los lugares en que se puede faenar por los distintos artes, proteger la riqueza pesquera de la zona y evitar la desaparición de la pesca de estos caladeros. ■

LAGE

HALLADO EL CADAVER DE UN MARINERO

LAGE (La Coruña).—El cadáver de un hombre, que identificado posteriormente resultó ser el del marinerio Emilio Devesa Allo, fue encontrado por la tripulación del pesquero "María del Rosario", con base en este puerto, cuando faenaba a la altura de cabo Lage.

Emilio Devesa Allo había desaparecido entre las aguas el pasado 16 de mayo al ser arrebatado por un golpe de mar. ■

EL FERROL

NUEVO PETROLERO EN ASTANO

MADRID.—Un nuevo petrolero, el "Mónica María", de 300.000 toneladas de registro bruto, fue botado en los Astilleros y Talleres del Noroeste (Astano), de El Ferrol.

Este buque, construido por encargo de la naviera Letasa, es el tercero de una serie de cuatro unidades iguales, destinadas todas ellas a compañías navieras españolas.

La eslora del petrolero es de 341 metros y manga de 53,60 metros y cuenta con una capacidad de tanques de 415.902 metros cúbicos. ■

CUDILLERO

MEJORA DEL PUERTO

MADRID.—Un total de 240 millones de pesetas invertirá el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en la mejora del puerto pesquero de Cudillero.

Este proyecto tiene tres finalidades:

Canal de entrada: Se mejora, dándole un ancho de 30 m. en el lugar más estrecho.

Prolongación del dique de abrigo: prolongación en la última alineación cerca de la isla de la Cruz, en donde se proyecta un tramo de 60 metros que forma un encuentro de 45 grados con la primera alineación, que tendrá 190 metros de longitud. El objeto de esta modificación es conseguir un encuentro del dique con la isla de la Cruz más seguro y eficiente.

Accesos: Se mantiene el acceso Norte que se proponía en el primitivo proyecto para unir el final del dique de abrigo con el entronque del actual dique del Oeste. El acceso Sur que unirá la nueva dársena con la actual coincide en un camino situado junto a la margen del canal de entrada de seis metros de anchura. ■

BERMEO

LA ESCUELA DE NAUTICA, TRANSFORMADA EN CENTRO DE FORMACION PROFESIONAL

MADRID (Redacción).—En el "Boletín Oficial del Estado" de fecha 6 de septiembre aparece una Orden del Ministerio de Educación por la que se transforma y clasifica el Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina de Bermeo (Vizcaya), en Centro de Formación Profesional de Primer Grado en la Rama Marítimo-Pesquera; profesiones: Máquinas, Puente y Cubierta de Pesca y Radio. ■

FINALIZO LA HUELGA DEL "CARMEN III"

BILBAO.—Con la firma del convenio colectivo entre los dieciocho tripulantes del "Carmen III" y la compañía propietaria finalizó una huelga que ha paralizado el buque en el puerto de Bilbao por espacio de treinta y un días, caso insólito en la historia de la Marina Mercante española. Recién firmado el pacto, los tripulantes procedieron a vaciar las bodegas para hacerse a la mar inmediatamente, no sin antes celebrar a bordo el final feliz del conflicto.

Los tripulantes han conseguido en la negociación su exigencia básica: dos meses de vacaciones por cinco de navegación. Como contrapartida han tenido que aflojar en

sus exigencias económicas, si bien el aumento neto ronda el 40 por 100. El escalafón más bajo percibirá por todos los conceptos unos ingresos anuales que rondan las 600.000 pesetas, mientras que los oficiales alcanzarán las 900.000.

Este convenio es válido también para la tripulación del "Anigla", que desde hace unos días permanecía en huelga en un puerto italiano. La entrada en servicio de estos dos buques, que trabajan fundamentalmente para Altos Hornos de Vizcaya y del Mediterráneo, aliviará los problemas de abastecimiento que podían haberse planteado en estas empresas, máxime si se tiene en cuenta que se han declarado también en huelga cuatro barcos de su propia flota: "Barrosa", "Borna", "Aurora" y "Conde de Cadagua".

La huelga de estos buques obedece a que sus tripulaciones consideran que la empresa está dilatando excesivamente la firma del convenio colectivo, pese a que éste fue aprobado hace ya meses para el personal de tierra. Las condiciones que pretenden conseguir los marineros son muy similares a las que aceptó la empresa propietaria del "Carmen III" y figuran en la plataforma reivindicativa que trata de llevar adelante el Sindicato Libre de la Marina Mercante. Como exigencia innegociable figuran en todo caso los dos meses de vacaciones por cinco de navegación.

CONTINUA EL AMARRE

Hasta redactar esta información (6 de septiembre) se encuentran amarrados, en diferentes puertos, buques pertenecientes a las empresas Altos Hornos de Vizcaya, Sociedad Anónima (3), Vasco Madrileña de Navegación (3), Naviera Bilbaina, S. A. (8), Naviera Vascongada, S. A. (5), con una tripulación que sobrepasa en conjunto los 350 tripulantes.

Ha sido presentada a la entidad gestora de Seguridad Social la relación nominal de estos trabajadores, cuyo contrato de trabajo queda suspendido como consecuencia del ejercicio de derecho de huelga, previsto en el Real Decreto-Ley de 4 de marzo de 1977.

Las primeras declaraciones de esta situación fueron presentadas con fecha 23 del pasado agosto, continuando aún en esta situación. Se espera que a medida que más barcos pertenecientes a las flotas reseñadas vayan entrando en puerto pasen a colocarse en la misma situación.

MOTIVOS

Entre los motivos predominantes de este conflicto laboral se reseñan primordialmente los de petición de dos meses de vacaciones por cada cinco de navegación, así como diferencias salariales que oscilan en todos ellos para la más baja categoría laboral alrededor de las 550.000 pesetas anuales, entendiéndose estos emolumentos como descontados ya del IRTP y descargados de la cuota del trabajador en sus cotizaciones a la Seguridad Social.

A pesar de que continúa abierto el diálogo por ambas partes, se considera que las diferencias son lo suficientemente notables como para necesitar futuras reuniones. Por su parte las empresas hacen hincapié en que, concretamente, el punto referente a vacaciones haría elevar el personal adscrito a flota de un 20 a un 25 por 100 más del que actualmente dispone, con los gastos consiguientes que por ello se produzcan. Igualmente las subidas salariales suponen en algunos casos de un 35 a un 40 por 100 de las actualmente en vigor. ■

MENOS BONITO QUE EN LA CAMPAÑA DE 1976

BERMEO (Vizcaya).—La campaña del bonito conseguirá este año la mitad de las capturas del año pasado, mientras que el precio casi se duplicará según el presidente de la Cofradía de Pescadores de Bermeo.

Mientras el año pasado el kilo se vendía a 87 pesetas, este año el "Santa Gema Galgani" entró en Bermeo con 11.000 kilos, que se vendieron a un precio de 164 pesetas/kilo. ■

PESQUERO HUNDIDO

BERMEO (Vizcaya).—El pesquero de bajura "Aita Domingo", matriculado en Pasajes, SS-2261, se hundió al tocar fondo a pocos metros del puerto vizcaíno de Bermeo, cuando emprendía viaje de regreso a Fuenterrabía, donde tiene su base.

El accidente se produjo al chocar la parte baja de la

embarcación con el fondo, seguramente con una roca, ya que en el barco se abrió un boquete grande por el que entró gran cantidad de agua.

El "Aita Domingo" llevaba 40.000 litros de agua en los viveros para el cebo y unos 800 kilos de cimarrón. No se pueden conocer todavía las pérdidas, pero la embarcación tendrá que estar varios días sin poder pescar hasta reparar la avería. ■



SAN SEBASTIAN

EL "BUCHENHEIM" CONTINUA ENCALLADO

SAN SEBASTIAN.—El carguero alemán "Buchenheim", encallado en la playa de Gros desde hace nueve meses, no pudo ser puesto a flote debido al fuerte temporal que se levantó. ■

CRISIS EN LA FLOTA PESQUERA DEL SUDOESTE FRANCES

IRUN (Guipúzcoa).—Se viene acentuado la crisis pesquera desde Hendaya a La Gironde, a lo largo de la costa del Sudoeste francés.

A los nuevos conflictos y problemas que se registran en San Juan de Luz y otros puertos, cabe añadir el de que la flota de La Rochelle acusa la misma crisis y una docena de barcos van a ser desguazados por falta de rentabilidad.

En 1965, los 85 barcos de la citada flota con un millar de pescadores obtenían una producción anual de 25.000 toneladas, mientras que en la actualidad esta cantidad ha quedado reducida prácticamente a la mitad. ■

LAS AUTORIDADES FRANCESAS DEVUELVEN LA MULTA A UN PESQUERO

BILBAO.—Las autoridades francesas han decidido devolver la fianza de 40.000 francos impuesta días pasados al pesquero "Zorionak", con base en Ondárroa, según han comunicado fuentes del Ministerio de Asuntos Exteriores español.

El "Zorionak" fue capturado por una lancha patrullera francesa el pasado día 12 de agosto y conducido al puerto de La Pallice, a pesar de que llevaba consigo la clave de la licencia que le había sido concedida por la CEE.

Las mismas fuentes han indicado que todavía queda pendiente la posibilidad de que el Gobierno francés indemnice al barco pesquero por los cinco días que tuvo que permanecer en paro a consecuencia de la detención. ■

OTROS CUATRO PESQUEROS VASCOS APRESADOS EN FRANCIA

MADRID.—Otros cuatro pesqueros vascos han sido apresados en los últimos días cuando faenaban en las 200 millas de control francés, lo que ha suscitado agrios comentarios entre los armadores de Guipúzcoa y Vizcaya.

Se trata del "Echemaypa", de Ondárroa, y el "Veatru II", el "Urigen I" y el "Hermanos Solavarri", de Pasajes. Se sabe que el "Echemaypa" y el "Hermanos Solavarri" han sido conducidos al puerto de L'Orient.

Al parecer, tres de ellos carecían de la licencia comunitaria de pesca y el "Echemaypa" no dispuso de ella hasta el 31 de agosto.

En relación con los graves problemas que sufre el sector debido a la ampliación a 200 millas de las aguas comunitarias, una comisión de trabajadores del mar de Ondárroa se entrevistó en la tarde de ayer con el gobernador civil de Vizcaya. ■

MENOS PESCA EN LA MAR DEL EBRO

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—Las impresiones de los pescadores después de la veda voluntaria en la pesca de arrastre no son positivas. Esta veda —15 de abril al 15 de junio— fue observada con ánimo de dejar en reposo los fondos marinos y casi limitada al litoral tarraconense.

Decíamos, al armar, que había que esperar un tiempo para confirmar la tónica de abundancia o escasez de capturas. Esta tónica no es favorable. Es un testimonio más de la situación de sobrepesca y primeras conclusiones expuestas por los científicos a raíz de la "Campana Mediterráneo II", de carácter biológico-pesquero efectuada en marzo último (1).

Hemos realizado sondeos de criterios desde Benicarló a Ametlla de Mar, zona más directamente influenciada por las aguas del Ebro. Es común el descenso de capturas cuyos resultados económicos no compensan los mayores precios. Se da el

caso de barcos hasta diez veces superiores en potencia en relación con los de la época del Plan Experimental (1961-1966) que traen a lonja como la mitad, y hasta menos, de las capturas que traían aquéllos.

En Vinaroz, por ejemplo, en el mes de julio, la baja en la facturación ha sido sensible. La temporada de cerco ha sido peor que la de arrastre: de veinticinco mamparras sólo pescan cinco.

Una de las zonas menos afectadas, hasta la fecha, es la de San Carlos de la Rápita. Las capturas del mes de julio se han mantenido ligeramente superiores al mismo mes del año anterior con incremento en la facturación.

La potencia de la flota de la zona, en 1977, y las inversiones presentes superan con mucho, aún a precios actuales, a la que solemos referirnos como tipo de los años sesenta.

Se coincide en la opinión de la necesidad de drásticas medidas para mantener y recuperar la pesquería, siendo la más inmediata el salvar la temporada del salmónete, cara al próximo invierno. ■ M.

(1) HOJA DEL MAR, número 141. Junio 1977. "Sobrepesca y fondos pobres en las regiones catalana y valenciana". P. Suau (jefe de misión).

LA RAPITA

LA NAVIERA SE NIEGA A APROVISIONAR UN BUQUE EN HUELGA

BARCELONA.—Un caso insólito —sin precedentes en la Marina Mercante— se registró en el puerto de La Rápita, recientemente, al serle negado el suministro de víveres a la tripulación del buque "Valle de Carranza", que se encuentra en huelga en dicho lugar.

El buque, hasta el momento de redactar esta noticia (6 de septiembre), carecía de frutas y verduras frescas, patatas, carnes, pescado y otros alimentos de primera necesidad. La tripulación ha de comprar cada día las provisiones necesarias para mentenerse.

Ante estos hechos, la tripulación del buque y el Sindicato Libre de la Marina Mercante han presentado una denuncia contra la empresa armadora del buque, Vasco-Madrileña de Navegación, S. A. ■

VALENCIA

CELEBRACION DE LA VIRGEN DEL CARMEN

VALENCIA (corresponsal).—En los puertos del litoral valenciano tuvieron lugar sandos actos conmemorativos de la festividad de la Virgen del Carmen. Así, en Denia, Jávea, Gandía, Cullera y Valencia. En esta última localidad tuvo el aliciente de la proclamación de la reina de la Industria Pesquera 1977, que recayó en la señorita María del Carmen Elena Escalera. Presidió el comandante militar de Marina; delegado provincial del ISM; ingeniero jefe de Obras del Puerto; patrón mayor de la Cofradía y demás autoridades. Seguidamente, en la propia Lonja del Pescado, celebró la Santa Misa el arzobispo de la diócesis, don José María García Lahiguera. Finalmente terminó el acto con la entrega de donativos a los jubilados pescadores y con un vino de honor para todos los asistentes. También en Gandía, y en su Casa del Mar, se tomó en consideración a los jubilados con donativos en metálico y agasajo general. En las restantes localidades costeras españolas también se celebró con diversos actos la festividad de la Virgen del Carmen, según informan nuestros corresponsales. ■ FRANCISCO ALBERT.

NUEVOS PRESIDENTES DE LAS JUNTAS DE OBRAS DEL PUERTO DE ALICANTE Y CARTAGENA

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 5 de agosto fueron nombrados presidentes de las Juntas de Obras del Puerto de Alicante y Cartagena don Juan Rodríguez Marín y don Mariano Carles Egea, respectivamente.

DATOS BIOGRAFICOS

Don Juan Rodríguez Marín nació el 19 de febrero de 1939 en Jávea (Alicante). Licenciado en Derecho por la Universidad de Valencia. Abogado en ejercicio en el Colegio de Alicante.

Don Mariano Carles Egea nació en Cartagena el 13 de enero de 1929. Es director de la sucursal de la Caja de Ahorros Provincial de Murcia en Cartagena, presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cartagena, presidente del Centro de Iniciativas y Turismo de Cartagena, fundador y presidente de la Semana Internacional de Cine Naval. Ha sido presidente del Sindicato Textil de Cartagena y vocal provincial de la Federación de Comercio. ■

MÁLAGA

ARMADORES Y MARINEROS PIDEN LA VENTA LIBRE EN LONJA

MÁLAGA.—Catorce barcos pesqueros de la flota de Málaga no se hicieron ayer a la mar, en apoyo de la petición de armadores y marineros de que la venta sea libre en la lonja y no haya de ser controlada forzosamente por los detallistas, que son los únicos que pueden comprar en la actualidad.

A lo largo de la jornada se celebraron varias reuniones para resolver el conflicto, la última de ellas en la Cofradía de Pescadores, sin que se tomara una postura definitiva de si ir a la huelga la totalidad de los barcos.

Los armadores y los marineros son partidarios de la venta libre de la lonja, de forma que todo el que llegue con dinero pueda comprar pescado, siempre que lo haga por cajas y no en pequeñas cantidades, ya que en la actualidad la situación les perjudica porque son los detallistas los que en realidad fijan los precios de forma que sus intereses legítimos resultan lastimados. ■

MUERTO EN EL INCENDIO DE UN BUQUE

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Una persona ha resultado muerta en un incendio ocurrido en el buque "Ciudad de Huesca", una vez que éste había zarpado de la bahía del puerto de Santa Cruz de La Palma rumbo al de Santa Cruz de Tenerife.

La víctima es José Concepción García, de cincuenta y cinco años, casado y natural de Preña Alta, y al parecer existe alguna sospecha de que el propio finado haya sido el autor del incendio. A este respecto, la autoridad militar de Marina establece las oportunas diligencias para esclarecer los hechos.

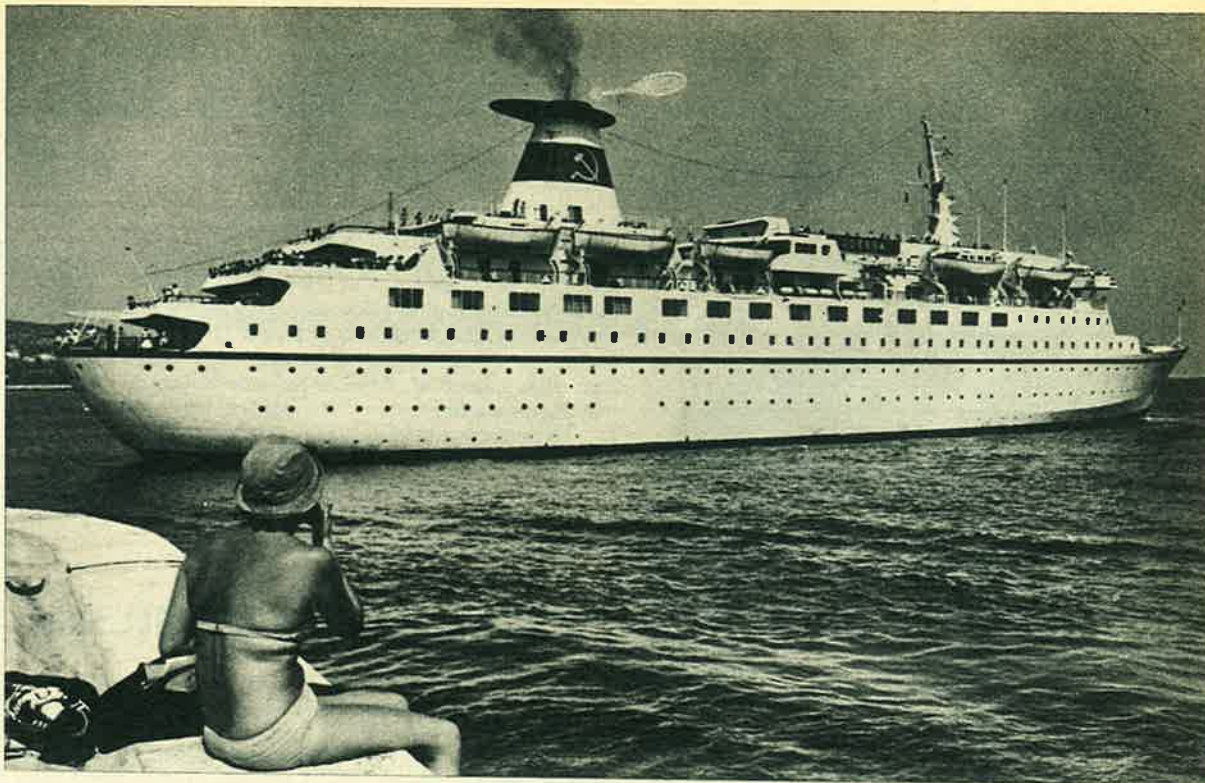
El resto del pasaje resultó ileso, ya que se desplazó a cubierta donde no llegó el incendio, que se había iniciado en la cámara de tercera clase destinada a hombres. El "Ciudad de Huesca" ha zarpado esta mañana rumbo a Tenerife. ■

MARINERO ESPAÑOL HERIDO EN UN BUQUE LIBERIANO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El tripulante español José Obregón Gómez resultó herido de gravedad al explotar la tubería de una caldera del petrolero liberiano "Altus", cuando navegaba a 11 millas al Este de Anaga.

José Obregón tuvo que ser trasladado en helicóptero a Las Palmas, donde quedó internado en un centro sanitario. Presentaba quemaduras graves en la mayor parte del cuerpo.

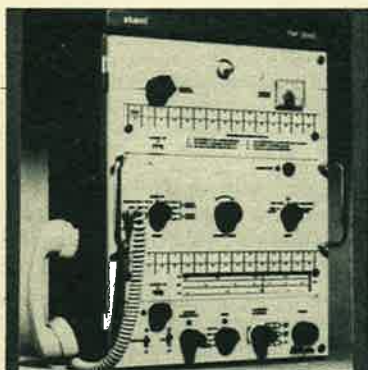
Se ignoran, por el momento, las causas que motivaron el accidente. ■



EL TRANSATLANTICO SOVIETICO "ODESSA", EN IBIZA

El transatlántico soviético "Odessa" entra en el puerto de Ibiza una vez por semana con pasajeros de todas las nacionalidades.

UNA GAMA COMPLETA: DETECTORES SONARS, SONDAS DE RED, RADIOTELEFONOS



Radioteléfono SKANTI TRP 2000 de B.L.U. de 200 W. p.e.p. 30 canales de emisión y recepción en la banda de 1,6 - 4,0 MHz. El receptor tiene también sintonía variable en onda larga, media y pesquera. Aprobado por la S.M.M.



SIMRAD EL
Detector ideal, de precio razonable para pesca de cerco y superficie en general (bonito, sardina, anchoa...). Ocho escalas hasta 360 brazas. Dynaline y TVG que proporciona registros correctos del pescado independiente de la profundidad.



SIMRAD EX
Detector de gran sensibilidad para todo tipo de pesca de fondo, arrastre costero y Gran Sole, pincho, volanta, etc. Detecta merluza suelta a más de 200 brazas. Tiene seis escalas hasta 960 brazas. Dynaline, Línea de Contorno y TVG.

CON LA CALIDAD DE SIEMPRE

J. MUSTAD, S. A.
SIMRAD - ESPAÑA
General Alvarez de Castro, 41
Tel. 447 80 30 - MADRID

J. MUSTAD, S. A.
García Olloqui, 4
Tel. 22 89 70
VIGO

J. MUSTAD, S. A.
Esnabide, 6
Tel. 39 52 99
PASAJES DE SAN PEDRO

J. MUSTAD, S. A.
Novoa Santos, 16-22
Tel. 28 24 88
LA CORUÑA

J. MUSTAD, S. A.
Bentejui, 12
Tel. 26 34 48
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Distribuidores y Servicio:
Barcelona, Alicante, Aviles
Almería, Málaga, Algeciras,
Huelva y Bermeo.

J. MUSTAD

Significa
especialización
en pesca

SIMRAD

AGUILAS

NUEVA LONJA PESQUERA

MADRID (Redacción).—En el diario "La Verdad", de Murcia, apareció publicada, un día del pasado mes de julio, una información sobre la lonja del puerto de Aguilas, que por su interés reproducimos:

Decía años atrás el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores que en Aguilas la vieja lonja "era una auténtica espina para el trabajador del mar", y la verdad es que no le faltaba razón.

La actual lonja fue construida en 1917. Es lógico que el tiempo, la erosión, la expansión del sector, la hayan convertido en insuficiente a pesar de los múltiples "remiendos" que año tras año se le vienen practicando. Sus condiciones de servicio actuales sólo pueden ser calificadas de precarias e incapaz la sala de pesaje y subasta, sobre todo en las épocas en las que la pesca abunda. El tiempo también la ha desplazado y ahora los pescadores se ven obligados a descargar las cajas en una parte del puerto, ya que junto a la lonja, por el bajo fondo, no pueden atracar. El transporte en carrillos del pescado, además de ser un nuevo trabajo tras una larga noche de faena, supone un grave riesgo para el transeúnte, sobre todo cuando es época de "marrajera" y el pescado transportado es atún, emperador, tintorera, que suelen oscilar por los 200 kilos pieza. En algún caso, el riesgo ha llegado hasta concretarse.

NUEVA LONJA: COMIENZAN LAS OBRAS

Las numerosas gestiones que desde hace varios años han venido realizándose en pos de conseguir nuevas instalaciones que palién o solucionen definitivamente las situaciones anteriormente referidas, han fructificado en el proyecto actual, ya avanzado, de la nueva lonja que, según nuestras noticias, irá ubicada en el relleno del puerto realizado últimamente. Al parecer, las obras ya han sido concedidas oficialmente y las nuevas instalaciones contarán con adecuados servicios, cámara frigorífica, fábrica de hielo, sala de clasificación de pescado y oficinas. Para el mes que viene, agosto, está previsto el inicio de las obras que, según fuentes de la propia Cofradía, estarán culminadas antes del 31 de diciembre del presente año. ■

SANLUCAR DE BARRAMEDA: EL I. S. M., MEDIADOR

TRAS DIECIOCHO DIAS DE HUELGA, SE RESOLVIO EL CONFLICTO PESQUERO

Ha quedado resuelto el conflicto de la pesca que ha mantenido en paro absoluto a la flota de Sanlúcar durante dieciocho días. El problema se inició el pasado 16 de agosto cuando el sector de la marinería planteó su reivindicación al no mostrarse conforme con la distribución del "monte menor" o ganancia líquida del barco, en la forma que tradicionalmente se venía haciendo en este puerto.

Se produjeron desde el primer momento una serie de contactos entre las tres partes afectadas por el tema: marinería, técnicos y armadores. Se debatieron las propuestas y contrapropuestas de los sectores interesados, y aunque pronto se consiguió la aceptación por parte de la Asociación de Armadores de una sustanciosa disminución de sus beneficios en favor de la clase trabajadora, el conflicto adquirió un aire virulento cuando los marineros y técnicos tratan de establecer las proporciones a percibir por las respectivas categorías profesionales. La negociación del conflicto quedó en punto muerto y sin que se viera la manera de poner de acuerdo a ambas partes.

Así las cosas, se produce entonces por parte de una representación de la marinería y de los armadores, una petición ante el Instituto Social de la Marina de que este organismo prestase su mediación en el conflicto, deseo que rápidamente se vio atendido por los interesados.

Tras una entrevista del vicesecretario general del Instituto Social de la Marina, don Gerardo Harguindey, en unión del delegado provincial y local del ISM, con el gobernador civil de la provincia, éste expresó su deseo de que fuesen estos señores los que personalmente interviniesen en el problema, gestión que se aceptó y acometió sin pérdida de tiempo, iniciándose una serie de contactos y de estudios que han dado por resultado la firma, en un plazo de cuarenta y ocho horas, de un documento suscrito por una representación de los tres sectores implicados, que no sólo recoge la fórmula que ha resultado más equitativa y justa, sino también el compromiso formal de la reanudación sin pérdida de tiempo de las actividades pesqueras. ■

PLAN REGIONAL PESQUERO PARA CANARIAS

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 26 de agosto se prestó especial atención al tema de la problemática pesquera de Canarias, dando su conformidad a la creación de un Plan Regional Pesquero que permita, en un período inmediato de cuatro meses, llegar a formular un plan en colaboración con las autoridades locales y los intereses del sector del que deriven criterios operativos para proceder a la reestructuración del sector y a la adopción de medidas de apoyo al mismo.

FLOTA ARTESANAL

En particular, el plan atenderá a los intereses genuinamente canarios, a los que afecte la política pesquera.

Concretamente, el plan tendrá como objetivo principal la potenciación de la flota artesanal, y estará básicamente pensado para el desarrollo de una flota propia dirigida a la explotación de las aguas canarias, sin pensar en las costas de Africa.

Se prevé, asimismo, la explotación por el sistema de arrastre de bancos cercanos a las islas.

Este plan estará basado en el informe científico que la Subsecretaría de la Marina Mercante y la Dirección General de Pesca solicitaron del Instituto Oceanográfico de Tenerife, con miras a las consecución del desarrollo pesquero del archipiélago canario. ■

Tenerife

LAS ESPECIES DEL BANCO PESQUERO SAHARIANO PUEDEN DESAPARECER

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—"El banco pesquero sahariano está atravesando un momento tan crítico, que es probable, de proseguir la pesca en el mismo con el actual descontrol, que gran parte de las especies desaparezcan", ha declarado el señor García Cabrera, director del Laboratorio Oceanográfico de Canarias.

Añadió el señor García Cabrera que es muy probable que las especies existentes en aguas saharianas emigren a otras zonas, ante el castigo a que las someten las embarcaciones procedentes de las más diversas nacionalidades, a las que solamente les interesa obtener el máximo de capturas.

Respecto a la flota pesquera del archipiélago, el señor García Cabrera declaró que había que ir a una total renovación de la misma y preocuparse más de embarcaciones de pesca pelágica que puedan aprovechar la riqueza existente, en especial los túnidos. ■

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

LA GUARDIA CIVIL VIGILARA EL PUERTO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—La Guardia Civil se hará cargo de la vigilancia de los muelles y de toda la zona

portuaria de la isla, ante el gran número de robos que se han producido últimamente en el puerto de la Luz, según informó recientemente el periódico "La Provincia".

El director general de la Guardia Civil, señor Ibáñez Freire, confirmó esta decisión en su visita a Las Palmas, y en estos momentos se está pendiente de un aumento de la plantilla del cuerpo para poder realizar el servicio en el puerto. ■

UN LITRO DE GAS-OIL POR KILO DE CAPTURA

LAS PALMAS.—Tras una investigación llevada a cabo por la Dirección General de Energía se ha llegado a la conclusión, en torno al gas-oil subvencionado para los barcos pesqueros, que la flota pesquera española con base en Las Palmas, está consumiendo un litro de gas-oil por cada kilo de captura, consumo este que la citada Dirección considera exagerado.

Se afirma que antes la media de consumo era inferior a medio litro por kilo de captura, lo que representa un aumento del 100 por 100 en el consumo.

Por su parte, los armadores niegan esta imputación, afirmando que desde que surgió el problema del Sahara, se han visto obligados a ir a pescar más lejos, lo que comporta un mayor gasto.

Tanto Cepsa como Edisa afirman que ellos se limitan a surtir directamente a los barcos, y lo que éstos hagan luego con el combustible no es de su incumbencia.

Ante este problema, la Dirección General de Energía tiene proyectado colorear dicho combustible para perseguir el posible fraude. ■

DIRECCION POSTAL: MUELLE DE LEVANTE, S/N.

TELEFONOS TALLERES: 23 52 00
VARADERO: 23 44 99

TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES
DE BUQUES

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

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



Comatisa

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

FLOTA

"Horus"
"Lago Negro"

92.000 pies cúbicos
90.000 pies cúbicos

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

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

MARISPAN

SOCIEDAD LIMITADA
CONSIGNATARIOS DE BUQUES

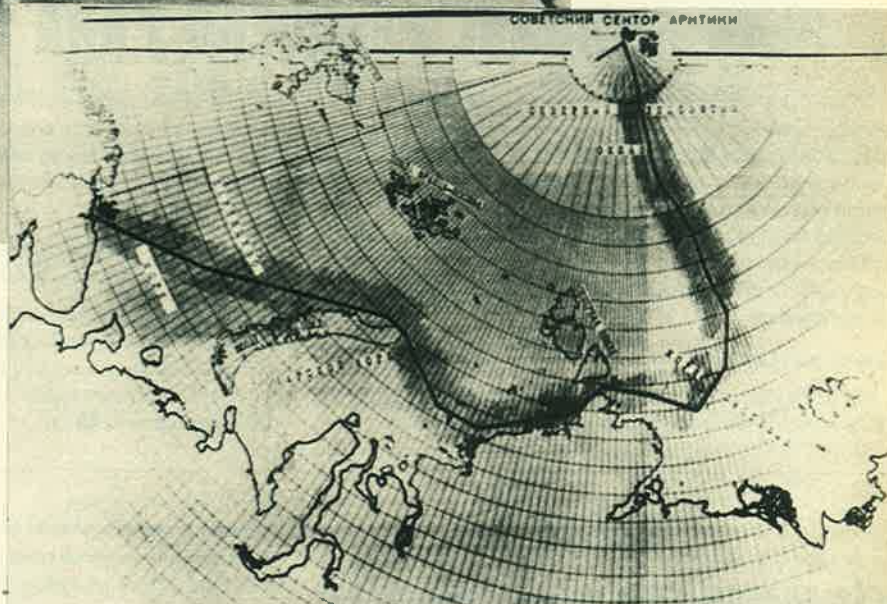
CENTRAL:
DIPUTACION, 4-BIS
BILBAO

SUCURSAL:
CANTON GRANDE, 16-17
LA CORUÑA



EL RECORD DEL "ARTIK"

El rompehielos soviético "Artik", de propulsión atómica, alcanzó el Polo Norte, tras seguir la ruta que puede verse en el mapa. Es la primera vez que un buque de estas características alcanza el Polo (Cifra).



CRONICA DE IRLANDA

LOS PATRONOS DE PESCA CONTRA EL GOBIERNO

● APLAZADA HASTA EL OTOÑO LA IMPLANTACION DE LAS 50 MILLAS

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—La Organización de Patronos de Buques de Pesca irlandeses y el Sindicato de Pescadores se han pronunciado fuertemente contra el nuevo Gobierno irlandés por aplazar hasta el otoño la decisión del Gabinete anterior de imponer irremediamente la exclusión de todos los buques de pesca de treinta metros y más y cualquier nacionalidad, de una zona de 50 millas marítimas alrededor de la costa irlandesa. El sistema de "cuotas", aunque desde cierto punto de vista favorable a Irlanda, sugerido por la Comisión de la Comunidad Europea y aceptado por el Gobierno irlandés de momento, parece, a los pescadores irlandeses y a la industria de pesca en su totalidad, inadmisibles. Los patronos ven en este sistema el comienzo de una verdadera invasión de las aguas irlandesas por las flotas pesqueras de los Países Bajos, sobre todo, de Francia y de Alemania, y la destrucción en un período muy limitado de las posibilidades de crear una industria de pesca irlandesa moderna y rica, así como la desaparición irremediable de varias especies que hasta muy recientemente abundaban en las aguas irlandesas.

La Organización de Patronos ha advertido a todos los pescadores que tengan la

intención de comprar un buque nuevo que desistan de ello, debido al riesgo demasiado peligroso impuesto por las decisiones de la Comisión de Bruselas y su aceptación, aunque provisional, por nuestro Gobierno. En resumen, la industria pesquera sufre una crisis muy grave, como sucede en otras naciones europeas. La salida de esta situación triste se hallaría probablemente en un aumento drástico de las investigaciones científicas sobre la vida y los hábitos de los diversos tipos de peces que se hallan en nuestras aguas; de la acuicultura, sobre todo de langostas, ostras y otros crustáceos, y salmones; así como por el consumo por parte del público (muy conservador en sus gustos) de especies ahora despreciadas. No hay que olvidar tampoco una verdadera política pesquera internacional de conservación e investigación que incluya a todas las naciones, aunque no pertenezcan a la CEE.

VISITAS AL MUSEO MARITIMO

El Museo marítimo nacional, fundado por el Instituto Marítimo, está en parte abierto al público desde principios de julio y ya ha

recibido a muchos visitantes nacionales y extranjeros, quienes encuentran sobre todo interesante la gran embarcación francesa que intentaba, en el invierno de 1796, invadir Irlanda en ayuda de los rebeldes de la Society of United Irishmen, admiradores de la Revolución francesa; la colección de fotografías de los paquebotas que desde 1849 hasta ahora transportan cada día pasajeros y correo entre Dun Laoghaire, donde está situado el museo y Holyhead en el País de Gales, así como la maquinaria del antiguo faro de Howth a la entrada de la bahía de Dublín, enteramente reconstruida.

El presidente del Instituto Marítimo, coronel Tony Lawlor, recibió en la Dirección del puerto de Dublín, para exposición en el Museo Marítimo, la medalla de oro ganada en 1829 por el teniente William Hutchison por haber salvado con gran heroísmo a la tripulación de un pequeño velero cargado de carbón que naufragó en una tempestad cerca de Dun Laoghaire. Fue la primera medalla de oro conmemorativa de un salvamento de vidas humanas en el mar que recibió un tripulante irlandés de una lancha de socorro. Una bizneta de Hutchison, residente en Inglaterra, había dado la medalla al secretario de la autoridad portuaria Harry Gilligan —que fundó en 1800 y dirigió hasta 1861 el primer servicio de lanchas de socorro de la historia europea— para que la entregase al Instituto Marítimo.

Este año, según el Centro de Socorro

Marítimo de Shannon Airport, un sinnúmero de jóvenes pasaron sus vacaciones en la mar, cerca de nuestras costas, y varias lanchas de socorro debieron salir en ayuda de algunos, más recientemente la de Dun Laoghaire, advertida por la tripulación de un mercante anclado en la bahía de Dublín, que debió remolcar una pequeña embarcación a la deriva con tres muchachos de catorce a dieciséis años, sin cinturón de seguridad ni señalizaciones.

SE BUSCA PETROLEO

Los esfuerzos de varias compañías petrolíferas de hallar petróleo en las aguas irlandesas siguen a un ritmo acelerado. En septiembre tendrán lugar las primeras indagaciones en la misma bahía de Dublín. Hasta ahora no hay más que rumores, con la excepción del yacimiento de gas natural hallado a lo largo del Old Head of Kinsale, condado de Cork, la explotación del cual empieza este año y las compañías declaran que no han encontrado nada de importancia.

El Instituto Marítimo espera continuar y reforzar su colaboración estrecha con el Instituto Cultural Español, cuyo director está buscando en España películas sobre temas marítimos que pudiesen ser presentadas en reuniones conjuntas de los dos Institutos. ■ J. de COURCY IRELAND.

PROTAGONISTA, LA MAR



Una imagen hermosa pero ya tópica en el estancado género del cine del mar.

CINE

UNA RENOVACION NECESARIA

La historia del cine —larga ya o corta, según los baremos con que la midamos— ha estado siempre marcada por una pugna entre el enfoque estético de sus obras o el marchamo comercial de sus productos como elementos simplemente comerciales. Según las características de unos géneros u otros, éstos han estado más o menos tipificados en el sentido estético o en el sentido comercial.

Ese género que desde estas líneas siempre calificamos ampliamente como "cine del mar", y dentro del que caben a su vez muchas variantes de géneros ya propiamente fílmicos, ha sido a lo largo de la historia del cine uno de los campos más supeditados a las circunstancias industriales, lo que no le ha impedido afortunadamente lograr bastantes obras maestras o valiosas a lo largo de su andadura.

El peligro de este género o casi mejor agrupación de géneros que es el cine del mar, reside fundamentalmente en su anquilosamiento, en su anclaje en una etapa dorada —años cincuenta, sobre todo—, una visión inmovilista que no permite la necesaria renovación, y el encarar en forma más auténtica y realista un mundo tan amplio y sugestivo como el relacionado con el mar.

Esa necesaria renovación se va haciendo ya casi insostenible. En toda la temporada que ha terminado mansamente en este verano del 77, apenas si algún título ha apuntado hacia nuevas líneas, como por ejemplo "El corsario escarlata", de James Goldstone, y siempre dentro de un género tan clásico como el de piratas, mientras los títulos señeros seguían recayendo

en reposiciones, como "Veinte mil leguas de viaje submarino", que ya gloriamos en este mismo espacio. Y en la pequeña pantalla televisiva las series que nos han visitado no suponen nada nuevo y entran de lleno en ese tono divulgativo orientado esencialmente a públicos infantiles o juveniles.

En los estrenos veraniegos, en productos nuevos, la repetición es una vez más a cargo de este enfoque aventurero, como por ejemplo "El tesoro de los tiburones", dirigida por Cornel Wilde, y sin apenas ningún otro título que contenga un mínimo de interés en ese apartado de la cinematografía con relación al entorno marítimo, quedando todo reducido a unos ejemplos demasadamente limitados.

Cabría preguntarse: ¿es que el mundo y la vida de los hombres del mar es simple aventura, es simple pasatiempo? La realidad cotidiana y la conflictividad latente y presente en este ámbito nos dice que no, tajantemente que no, que el medio marítimo es precisamente una fuente de temática serias y dignas de atención. Es, pues, el cine, en sus guionistas, en sus directores, en los gustos de su público, el que absurdamente niega esa renovación, ese nuevo concepto del cine del mar que ya desde estas mismas líneas hemos perdido otras veces. Quizá sólo la mayor proliferación o dedicación al tema por parte de certámenes o entidades sea la salida necesaria y lógica a este estancamiento un tanto pueril que ya desde hace años esta padeciendo el cine del mar, de espaldas a la realidad auténtica de este medio vital.

■ JUAN-FABIAN DELGADO



FILATELIA

SELLOS ESPAÑOLES DEL MES DE SEPTIEMBRE

A lo largo del mes de septiembre se ponen a la venta y circulación tres nuevas emisiones de tipo especial y que son éstas:

Día 9: Milenario de la lengua castellana, con un sello de 5 pesetas y tirada de 10.000.000 de ejemplares, cuyo dibujo se basa en las famosas glorias emilienses y en los valiosísimos marfiles conservados en San Miguel de la Co-golla.

Día 29: Día del Sello, este año dedicado al pintor don Federico de Madrazo y su obra, siendo la serie de 8.000.000 de unidades para cada valor, los cuales son los siguientes y llevan estos lienzos: 1 peseta, El niño Flórez; 2 pesetas, duque de san Miguel; 3 pesetas, la escritora Carolina Coronado; 4 pesetas, el poeta y escritor Ramón de Campoamor; 6 pesetas, marquesa de Montelo, 7 pesetas, el editor e impresor Manuel Rivadeneyra; 10 pesetas, condesa de Vilches; 15 pesetas, doña Gertrudis Gómez de Avellaneda. Naturalmente, esta serie reproduce los cuadros a sus propios colores.

SAN MARINO 1977

Del 28 de agosto al 4 de septiembre, ha tenido lugar en San Marino una exposición internacional de sellos con ocasión de cumplirse en este año el centenario de la aparición de los primeros sellos sanmarinenses. Al mismo tiempo, por un Jurado internacional se han concedido los premios internacionales de periodismo filatélico, por un Jurado presidido por don Giuseppe Rossi, presidente della Unione Giornalisti Sammarinesi, en el cual participó el redactor de esta crónica. El primer premio fue otorgado al periodista romano D'Arró, concediéndose un total de dos placas de plata, veinticuatro medallas de plata y dos millones de liras.

En esta exposición se han podido admirar la sensacional colección del brasileño señor Amaral, sobre vuelos y matasellos Zeppelin sobre sellos de San Marino y efectos postales de esta República dedicados al correo aéreo, así como la colección especializada de enteros postales de San Marino propiedad del italiano señor Glaray.

Con ocasión de esta muestra del sello



de San Marino se emitió una hoja bloque donde figuran cinco sellos de 5.000 liras cada uno, que reproduce la parte central del gran mural que hay en la sala del Gobierno, con San Marino, así como diez matasellos especiales, más el empleado todos los días conmemorativos de la exposición. También diversas administraciones postales que disponía de "stands" usaron matasellos conmemorativos, y las de Ciudad del Vaticano como Estados Unidos emitieron unas hojas recuerdo que fueron una gran atracción para los visitantes.

ESPAMER'77

Pocos días faltan ya para la inauguración de Espamer '77, esa gran exposición internacional organizada en Barcelona y que tendrá como marco el bellísimo edificio de las Reales Atarazanas. El hecho de cómo se ha organizado esta exposición es de lo más atractivo y bien demuestra que un equipo bien organizado es capaz de llevar adelante una empresa de la Envergadura de Espamer '77.

Recordemos que con anterioridad Barcelona fue sede de otra exposición mundial, cual fue CIF-1960. Por cierto, en rueda de prensa realizada con ocasión de la mencionada exposición de San Marino, el publicista norteamericano Ernest A. Kehr dijo textualmente: "En mis más de veinte años de jurado y asistente a exposiciones internacionales, una de las mejor organizada que he conocido fue CIF-60, Barcelona". ■ LUIS MARIA LORENTE.

CABALLERO BONALD Y SU MAR DE LAS MARISMAS

Caballero Bonald pone pie en las marismas de créptas de Malcorta y Salgadera (tierras bajas del Coto, hermanas de sangre del océano) según el croquis que abre la puerta a su novela mítica y fabuladora *Agata, ojo de gato* (Barral Editores, Barcelona). El cielo se le vuelve talco y le pasan a vuelo los anares, en esa pleamar de pájaros en flor, emigrantes, que hacían antaño los mapas a los marineros o mareantes de las épicas aventuras precolombinas. Es tremenda la versión que Caballero nos da de sus mares perdidos, vestigio de no se sabe qué lejanas ensoñaciones o de qué pueblos abocados al olvido. Una capa de vacío y de asco recubre hasta lejos el enorme solar de la marisma, detritus de civilizaciones acabadas. "Hediondo y a la vez lozano mundo de alevosas ciénagas neolíticas y parques periódicamente renovados en almácigas de invernadero, surcado de súbitas algarabías de aves migratorias y sedentarias camadas salvajes, múltiparamente repoblado de roedores traídos en las naves de los viajeros de comercio fenicios..."

El escritor jerezano (también sanluqueño) conoce bien este campo y, seguramente, ha pasado buenas horas remirando este tupido mundo de vapores y de aguas encontradas. El río deja su lastre de aluviones y de retazos sangrientos y oscuros que baja desde la tierra del olivo por estas otras del caballo, más planas, verdes y violetas, que se emborronan y se funden, se empapan, río paridor, en la pelvis dolorosa de la barra de Sanlúcar. Y ese andar de limos y turbiones viene a encontrarse aquí con ese mar a contracorriente "que venía rodando por la tierra con implacable equivocación, expandiendo a su paso una copia sobrenatural de ecos". Porque, sobre la lumbre de los campos, sobre el incierto tejer de los azules, la sinuosidad del río, sus eses de meandros cenicientos, no es ya sino el remanso, el poso dulce que le quedó, de entonces, a la marisma. Se presiente la tela de un galeón o la flor de un velero, a golpe de viento, por la pátina de lodo. No se ve el mar, pero se le adivina vivo por la costa de Metafálua o por la costa de los Moriscos donde, malos recuerdos, fueron despojos de Trafalgar. Tal vez, si lo intenta, encuentre, tierra adentro, restos de galeones sembrados de amapolas, como aquel que se toparon los Buendía en su éxodo americano en busca de la tierra prometida. No es este un mar en activo, un mar con ocre y con perfiles de naves azules sobre la limpidez de un horizonte claro y lúcido. Este de la marisma es un mar en estado de metamorfosis, de transmutación, ya que, lento, va pasando de líquido a sólido, de la nada a la mínima vida microorgánica.

"Apenas un vislumbre de vegetación traspasa la bruma para simular una indecisa frontera de vacío". Porque todo, aquí, es inhóspito y hasta el aliento hiede a mar agónico y sin promesa. Ni siquiera el espejismo de un amanecer veteado de gualdas: todo es pasar de adioses continuos, de aves y de peces cenagosos, desorientados, en este lento nadar entre los turbios de los caños indecisos. Como si de nuevo la vida tuviera que reemprender la lucha repoblando la tierra solitaria con pedazos sangrantes de su misma naturaleza. La luz salta lejos sobre las finas cabezas de los pinos de plata. Corre el viento. Pasa el viento. Más y más, anilladas, como arcos de luz impenetrable, las aves centro europeas de picos y garras de acero. Y, en ese marco, la anécdota novelesca en torno a la vegetación de los cuerpos, hacia la multiplicación y la explosión imparable de la vida. ■ JOSE ASENJO SEDANO

NORMAS LABORALES PARA EL PERSONAL DE TIERRA DE PONTEVEDRA, GUIPUZCOA Y HUELVA

(Viene de la pág. 9)

b) Subalternos:	Pesetas
Marinero	261.436
Mozo	249.625
Maquillero	261.436
Fogonero	268.334
Camarero	261.436
Marmitón	175.060
Paje o Aprendiz	175.060

6. Personal de inspección

Inspector	326.781
-----------------	---------

7. Personal de tierra

Maestro Redero o armador de arte	310.441
Redero de tierra	261.436
Aprovechante	243.048
Chavolero o Almacenero	261.436
Guarda	243.048
Pocero o Botero	243.048
Acisador	243.048

**TEXTO DEL CONVENIO COLECTIVO SINDICAL DE REDE-
ROS DE TIERRA DE LA PROVINCIA DE HUELVA DE 27
DE AGOSTO DE 1976 ("BOLETIN OFICIAL" DE LA PRO-
VINCIA DEL 17 DE SEPTIEMBRE)**

CAPITULO I

Extensión

Ámbito territorial

Artículo 1.º El presente Convenio es de ámbito local y de aplicación a las Empresas encuadradas en las Agrupaciones de Barcos Congeladores y Grandes Arrastreros de Pesca al Fresco del Sindicato provincial de la Pesca.

Ámbito personal

Art. 2.º Este Convenio regula las condiciones laborales de todos los trabajadores al servicio de las Empresas sujetas a su vigencia, tanto si realizan una función técnica, como si sólo prestan su esfuerzo físico o de atención.

Ámbito temporal

Art. 3.º Las normas que se establecen en el presente Convenio tendrán una vigencia de dos años y entrarán en vigor en el momento de su publicación en el "Boletín Oficial" de la provincia. Si bien sus efectos económicos serán a partir del 1 de abril de 1976.

Denuncia y revisión

Art. 4.º Este Convenio se considerará prorrogado por años sucesivos, a no ser que por cualquiera de las partes se proceda a la denuncia del mismo, proponiendo su decisión o revisión con un mínimo de antelación de tres meses a la fecha de expiración del término de su vigencia o de cualquiera de sus prórrogas, ante la Autoridad Laboral.

CAPITULO II

Retribuciones

Art. 5.º Se establece durante la vigencia del presente Convenio y para cada categoría profesional, los salarios que a continuación se expresan:

Oficial 1.º Salario base, 450. Plus extrasalarial, 215 pesetas.

Aprovechante de dieciocho años: 250 y 215 pesetas.

Aprovechante de dieciséis años: 150 y 215 pesetas.

Maestro Redero.—Percibirá su retribución de forma convencional, siéndole garantizado como mínimo una anualidad indivisible igual al Oficial Redero con todos sus emolumentos.

Antigüedad

Art. 6.º Tanto los quinquenios ya vencidos, como los de nuevo vencimiento se abonarán a razón del 8,5 por 100

sobre los salarios base establecidos en el presente Convenio.

CAPITULO III

Gratificaciones extraordinarias

Art. 7.º Las pagas de 18 de julio y Navidad serán de treinta días, y se abonarán por la totalidad de las retribuciones establecidas en este Convenio.

Vacaciones

Art. 8.º Todo el personal afectado por este Convenio, tendrá derecho al disfrute de treinta días de vacaciones a razón de la totalidad de los emolumentos del presente Convenio.

Enfermedad

Art. 9.º Los productores afectados por el presente Convenio percibirán a partir del primer día de estar dados de baja por Incapacidad Laboral Transitoria, derivada de Enfermedad Común o accidente de trabajo, y con cargo a las respectivas Empresas la cantidad necesaria para completar el importe del salario total establecido en el artículo 5.º de este Convenio, durante un período de tiempo de ocho meses.

Art. 10. Todos los beneficios obtenidos mediante este Convenio, tienen el carácter de inabsorbibles por los incrementos del salario mínimo interprofesional que se operen durante la vigencia del mismo, incrementándose los salarios de este Convenio en la cantidad de pesetas que suponga el aumento en el salario interprofesional.

Art. 11. En las materias no reguladas especialmente por el presente Convenio, se estará a lo que se disponga en la Ordenanza Laboral o Convenio Colectivo de ámbito superior.

Art. 12. Tanto la representación Económica como la Social manifiestan por unanimidad su opinión, de que ninguna de las estipulaciones de este Convenio puedan determinar subida en los precios.

Art. 13. Las retribuciones establecidas en el presente Convenio, serán incrementadas en el segundo año de vigencia a partir del 1 de abril de 1977, con el aumento que fije el Instituto Nacional de Estadística en concepto de Índice de Coste de la Vida.

Art. 14. Las Empresas abonarán el 50 por 100 de las cuotas de la Seguridad Social que corresponda abonar a los trabajadores.

Comisión paritaria

Art. 15. De acuerdo con lo establecido en la vigente Ley de Convenio Colectivo, se crea una Comisión Paritaria, que será la encargada de interpretar las cláusulas de este Convenio, y estará constituida de la siguiente forma:

— Un presidente, que será el del Sindicato Provincial de la Pesca, quien podrá delegar en la persona que estime conveniente.

— Un secretario, que será el del Sindicato Provincial de la Pesca.

— Los asesores respectivos, que serán designados libremente por cada una de las representaciones.

— Tres vocales Económicos y tres Sociales, que serán designados entre los de mayor edad de los representantes de las partes negociadoras.

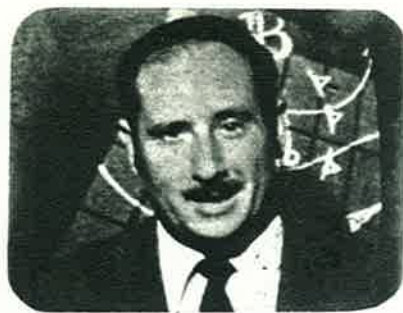
Jornada laboral

Art. 16. Durante los meses de junio, julio y agosto se establecerá jornada intensiva, distribuida de la siguiente forma:

De lunes a viernes, ambos inclusive, de siete a catorce horas, y el sábado, de ocho a trece horas. Durante el resto del año, la jornada será de cuarenta y cuatro horas, distribuidas por la Empresa.

Art. 17. Las partes se comprometen a denunciar este Convenio, si lo estimaran pertinente, con la antelación suficiente para que las deliberaciones se encuentren terminadas antes del vencimiento del mismo.

El TIEMPO en la MAR



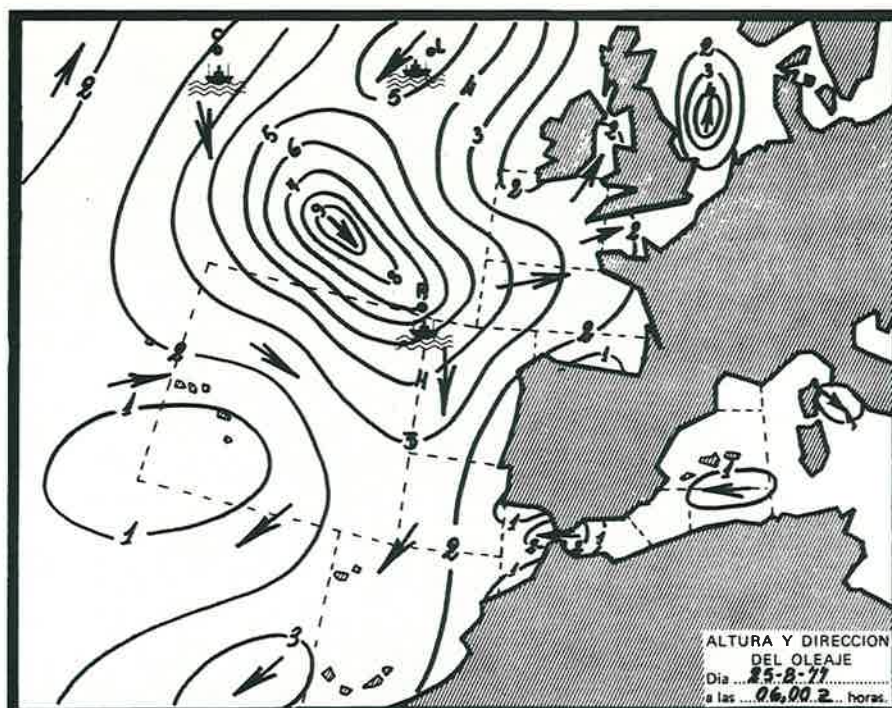
FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

Dejábamos el pasado mes —muy en los últimos días— una mar muy agitada (casi encrespada) en el Cantábrico a la hora de hacer el resumen de julio. Sin embargo, antes de empezar con el del recién terminado agosto, queremos dejar constancia de que el 28 de julio a mediodía, se produjo una galerna en la zona marítima del Cantábrico. El temporal se formó con vientos que rolaban del SW al NW y al N, amainando —casi por la noche— hasta la fuerza 5 ó 6. Después quedó la mar en gruesa a muy gruesa, con vientos menores de componente N. Ello hizo —naturalmente— que las flotas pesqueras del día y de bajura permaneciesen en puerto sin salir a sus habituales caladeros.

Y tras este prólogo, que como noticia queda, digamos ante todo que la misma tónica —en esencia— de julio continuó predominando en nuestras zonas marítimas a lo largo del pasado agosto. Sistemáticamente, las altas presiones se situaron sobre las Azores y las bajas (más o menos relativas) alternándose entre las islas Británicas y Centroeuropa. De ahí que las mares más encrespadas hayan estado en el Atlántico Norte. De todos modos, apartir de mediados, también se extendieron, a veces, hasta nuestras costas del N y NW de la Península. El mapa más significativo de todos los analizados (en agosto) por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional

corresponde sin duda al día 25 y es, naturalmente, el que figura en el grabado (núm. 1) adjunto. En la Estación Oceánica "R" se alcanzaron a las 6 Z (8 horas oficiales de España) olas superiores a los siete metros y al NW de la misma incluso se rebasaron los nueve metros. A mediodía habían disminuido hasta los siete metros y así, intermitentemente, se mantuvo el oleaje durante toda la tarde. En los mapas del tiempo (de superficie) de tal día, una depresión de 988 mb se centraba al amanecer en 54° N-11° W y levantaba temporal de Poniente en el área comprendida entre los paralelos 44 y 50° N y los meridianos 04 y 20° W. A mediodía aparecía la depresión (ya de 992 mb) sobre Irlanda, provocando temporal de Poniente entre los paralelos 45 y 51° N y los meridianos 08 y 27° W. Ya la víspera, la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional incluía en todos sus boletines un riesgo de temporal del W al SW en el golfo de Vizcaya, el cual —según se preveía— rolaría progresivamente al NW. Posteriormente —tras el mencionado y persistente temporal del día 25—, aun durante toda la jornada del 26, la depresión (de 996 a 1.000 mb) estuvo moviéndose entre los puntos 54° N-03° W y 57° N-02° E, al tiempo que se mantenía el temporal del NW en un radio de acción de unas 400 millas alrededor de 45,5° N-09,5° W. Ya el 27, la depresión



MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas —durante el pasado mes de agosto— por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. Corresponde, como observarán, a las 6 —hora Z— del día 25. Los números expresan (en metros) la altura de las olas.

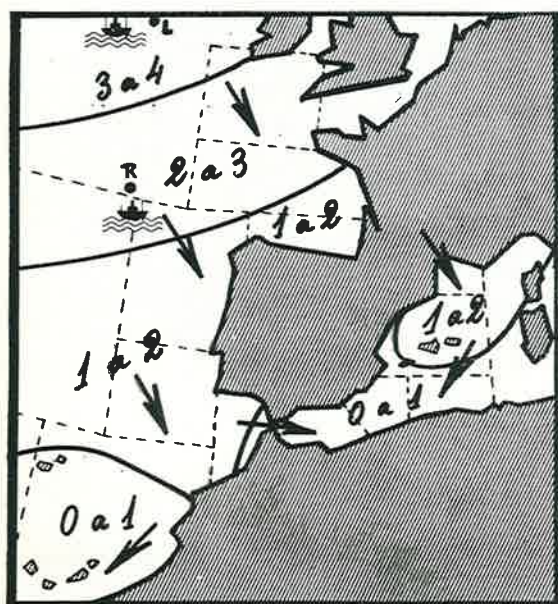
había perdido gran parte de su actividad y, por lógica secuela, también el temporal había amainado hasta casi desaparecer.

En el mapa número 2 se esquematiza, como siempre, el número previsto de días de temporal para este mes de septiembre. Lentamente empieza a aumentar su número, sobre todo en Gran Sol y Vizcaya, con dos a cuatro días de temporal. En las demás, aumenta con respecto al pasado agosto, pero no —todavía— de modo importante, como apreciarán. La dirección dominante del viento corresponde a la componente N, con preferencia el NW.

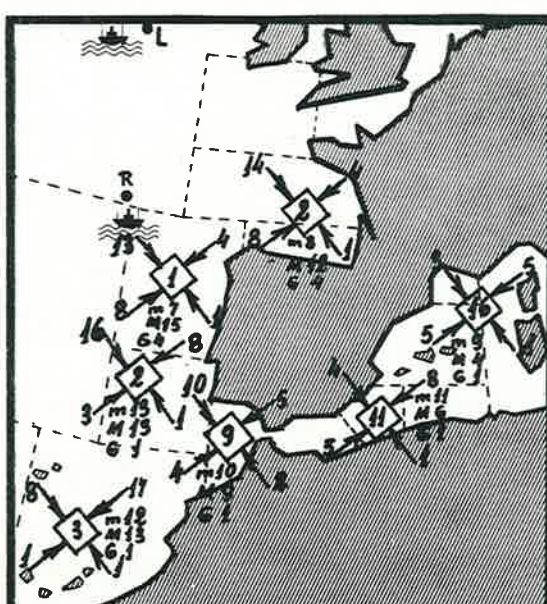
El mapa número 3 muestra el estado medio previsto de la mar y del viento para el presente septiembre. En conjunto me parece que el mes vaya a presentarse excesivamente movido. Ojo, no obstante, con el Mediterráneo. A veces, septiembre puede dar sorpresas y llegar a ser "traicionero". Las flechas que inciden en los lados de cada rombo indican la frecuencia (según el número que aparece junto a ellas) con que la mar provendrá del cuadrante correspondiente. La cifra —por otro lado— que figura en el cen-

tro de cada rombo, el de días de mar llana en la correspondiente zona. Los que —al totalizar— faltan hasta completar (en algunos casos) los treinta de que consta septiembre, corresponden a direcciones confusas. Por otro lado (debajo o a la derecha de cada rombo) aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representadas por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizadas por una "M", y de mar gruesa o más (cuatro metros en adelante), expresadas por una "G". También en este caso tiene validez lo que antes decíamos: que los días que faltan (al sumar) hasta completar los treinta que integran septiembre, corresponden a oleajes intermedios o a mares cruzadas.

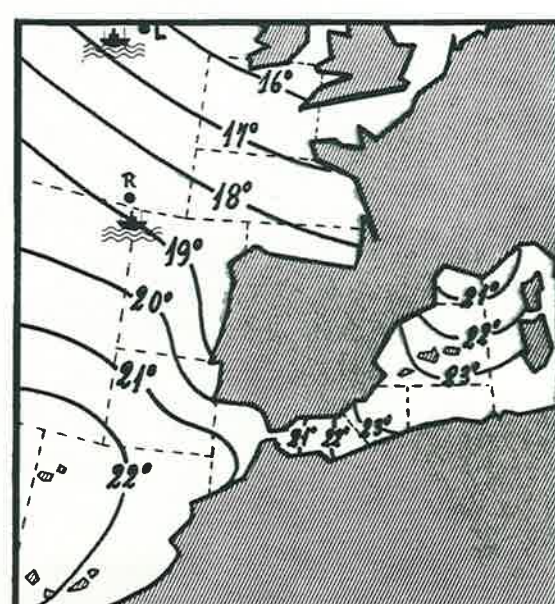
Para terminar, el mapa número 4 muestra la temperatura media superficial del agua del mar (SST) prevista para el presente mes. En general, desciende un grado largo por la mayor parte de las zonas con respecto al pasado agosto. Y asciende, por el contrario, en más de un grado en aguas de Canarias y Sahara. ■ FERNANDO MEDINA.



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



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



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

Madrid 10-10-1977
MADRID 10-10-1977
Sawing Cepel 1250
1960/1977



**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 - MALAGA - LA CORUÑA - LERIDA - PALMA DE MALLORCA
Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.