

hoja del mar

NUMERO 145

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

APERTURA DE LA VEDA DEL MARISCO EN LA RIA DE AROSA

Bajo la sombra del furtivismo —gran preocupación de los verdaderos mariscadores— y con la animación habitual, se abrió la veda del marisco en la ría de Arosa. En páginas interiores, amplio reportaje.



DON JULIO CIENFUEGOS, PRESIDENTE DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Don Julio Cienfuegos Linares ha sido designado presidente del Instituto Social de la Marina. Le dio posesión, en la sede central del organismo, el ministro de Sanidad y Seguridad Social, quien pronunció un importante discurso y agradeció la labor realizada por el presidente saliente, don José Luis Taboada, el cual cesa en el cargo a petición propia.

CANARIAS: NECESIDAD DE MODERNIZAR LA FLOTA LITORAL Y CONTINUAR EN AGUAS SAHARIANAS

El Puerto de la Luz, a la izquierda, con embarcaciones de diverso tipo. El Plan Regional para Canarias, según la opinión pulsada por "Hoja del Mar" en el archipiélago, deberá abordar, entre otras cuestiones, la necesaria modernización de la flota.

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

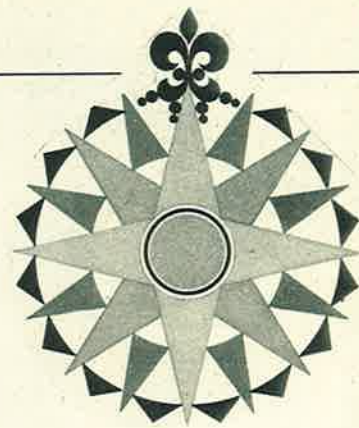
J. MUSTAD, S. A.
Bentejui, 12
Tel. 26 34 48
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

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

J.MUSTAD

Significa
especialización
en pesca

SIMRAD



CON LA MARISQUERIA GALLEGA

NO sé si saben que al maestro Picadillo, en su famoso libro de cocina, en el que aprendieron la buena cocina burguesa gallega nuestras abuelas y nuestras madres, se le olvidaron las nécoras. Salvo que las incluyese allí donde dice: **CANGREJOS. Tanto los cangrejos de mar como los de río, son de escasa importancia. No se comen más que cocidos, y generalmente se sirven como entremés.** Y aunque las haya olvidado Picadillo, la verdad es que existen las nécoras, y que son uno de los frutos más sabrosos de nuestro mar. Una buena nécora hembra, de los meses invernales y aun de abril, es algo verdaderamente incomparable. Simplemente cocida, y quizá mejor todavía un poco tibia. Y aprovechar el **cacho**, con sus corales, y cuyo sabor es bien diferente del **cacho** de la centolla. El de la nécora es más sutil, delicado. Su nombre científico, linneano, es **Portunus puber**. **Portunus** es recuerdo de aquella divinidad de los romanos que protegía los puertos, y se identificaba con el **Pater Tiberinus**. Se le representaba joven, sosteniendo con la mano derecha una llave, de forma muy arcaica. La llave de la entrada al puerto. El 17 de cada agosto se le celebraban fiestas, las tibernalias. Su culto alcanzó cierta importancia. Y lo de **puber** viene del suave vello que presenta en el exterior de su cuerpo.

Ignoro cómo a la imaginación de Linneo vinieron estos nombres latinos y alguno griego para designar tantas especies animales, pero me gusta mucho que algunos de los crustáceos y moluscos los lleven. Por ejemplo, la langosta el nombre de un piloto de la nave de Eneas, **Palinurus**, hijo de Jasón, arrojado al mar por el dios del Sueño. La aventura se cuenta al final del V Libro de la "Eneida" virgiliana. Con viento en popa, la nave en la que viaja al frente de todas el gran Eneas, tiene al timón a **Palinuro**. Es la media noche cuando al vigilante piloto se le aparece el Sueño, quien le dice que puede él conducir la nave mientras **Palinuro** duerme. A lo que **Palinuro** responde:

—¿Es a mí a quien aconsejas olvidar lo que puede ocultar el rostro tranquilo del mar con sus lentas olas? ¿Quieres que me confíe en esta calma prodigiosa? Yo no puedo confiar a Eneas a los vientos engañosos, cuando tantas veces he sido engañado y me han hecho trampa.

Pero el dios blandió sobre él una rama mojada en agua del río Leteo, el río del Olvido, y **Palinurus** se durmió. El dios lo tiró al mar, con el timón. Y menos mal que Eneas despertó y se hizo con la nave, que iba al garete. Y dijo aquellas graves palabras que a mí me pusieron como texto a traducir en un examen de latín, en los años mozos:

—Tú has tenido demasiada confianza en la serenidad del cielo, ¡oh **Palinuro**!, y por ello yacerás desnudo en una arena ignorada.

Cuando supe que la langosta se llamaba **Palinurus vulgaris L.**, por el piloto de Eneas, parece que me gustó un poco más. (El gallego nunca ha sido muy aficionado a la langosta, en tiempos pasados. Y ahora mismo acabo de tener una prueba más, leyendo un documento de 1416: los canónigos de Compostela que han de tasar el pescado y marisco que entre en la plaza de la ciudad, ponen sólo a dos dineros, la langosta junto con la jibia, el jurel, la sardina... Por cierto, que en dicho documento vienen, bastante más caras que la langosta, las ostras, y hay allí dos palabras gallegas que no conocía: a las ostras cerradas se les dice **enchousadas**, como si dijéramos enclaustradas, y a las ostras abiertas, **eschousadas**, como si dijéramos exclaustradas. Es muy bonito.)

La centolla lleva el nombre científico de **Maia**, nombre de la más hermosa de las Pléyades, las estrellas cuyo nombre tanto ha preocupado a su contemplador, Edmund James Webb: que se llaman así por hijas de Pleone, que las tuvo de Atlas —y por lo cual también fueron llamadas Atlántidas—, o que su nombre deriva de **pleos**, lleno, abarrotado, y su significado sería enjambre, como su nombre árabe, **Al Thoreja**; o Pléyades viene de **plein**, navegar. Fueron llamadas las estrellas marineras, porque en los remotos tiempos de Homero y de Hesíodo su orto matutino ocurría cuando los vientos bruscus del invierno griego cedían su lugar a los cielos despejados y a la mar calma de la primavera. Matutinas las Pléyades le decían al griego que había llegado al tiempo de navegar. Vespertinas, anunciaban el final de la época de navegación. Pero Webb, rechazando todas estas explicaciones, llegó a la conclusión que las Pléyades son las **peleidades**, es decir, las palomas, una bandada de palomas...

Todo esto forma parte de lo que Bertrand Russell llamó "los conocimientos inútiles". Pero el filósofo inglés explicaba así el asunto, poniendo un ejemplo de melocotones. Russell se enteró de que los melocotones proceden de China; después de una batalla, los soldados del gran Rey Janiska encontraron unos huesos de melocotón en los zurrónes de prisioneros chinos; de la India, los melocotones pasaron a Persia, y aun en los nombres españoles de ellos está el nombre de Persia, como en albrerchigo, es decir, alpersico, y en francés, con **apricot**, hubo una curiosa confusión entre **pérsico** y **precoz**, etc. "Desde que he sabido todo esto, los melocotones y afines me gustan mucho más". Pues lo mismo me acontece a mí con las nécoras y la centolla, y aun con la langosta, que de los tres crustáceos es el que menos considero, siendo en esto fiel a la tradición de los comedores de marisco del País Gallego. En fin, un dios latino, un famoso piloto de los nostoi posteriores a la guerra de Troya y una estrella del feliz enjambre o bandada de palomas, les han dado nombre. ■



Por
**NESTOR
LUJAN**

LA RECETA DEL ARROZ A BANDA

TIERRA de Dios, ayer trigo y hoy arroz...". Este es el rotundo refrán, tan acreditado por el reino de Valencia. Arroz significa agua; agua significa huertos y regadíos, feracidad, alegría, vitalidad. El arroz entró en Europa a través de los árabes, y tiene en Valencia un sólido asiento. Es, ciertamente, un alimento de pueblos pobres, pero también se le encuentra en los grandes platos de las mejores cocinas del mundo. La cocina china, al lado de la mayor suntuosidad que imaginarse pueda, aporta siempre sus humildes tazones de arroz, como sustitutivo del pan. Y lo mismo ocurre en la cocina tailandesa, consecuencia directa, dulce y especiada, de la China, y en la malaya, la javanesa, y tantas y tantas cocinas que hemos conocido. Adquirimos en Japón un célebre libro, publicado en inglés y titulado "Rice and Spice", en el cual se describe el abigarrado panorama gastronómico del arroz en el mundo. Apenas existe en el planeta una latitud que no tenga —ya sea genuino, ya sea de importación— un plato de arroz.

Los árabes, según la tradición, trajeron el arroz a España y se enraizaron sobre todo en los lugares donde podían cultivarlo. Entre éstos, naturalmente, la huerta valenciana. Desde siglos, el arroz, barato y nutritivo, es el alimento base de los valencianos.

Como es natural, la palabra arroz viene del árabe: en árabe es "ruzz". Esta palabra procede de la India, como la palabra griega "oryza", que también significa arroz, y de la que descienden la italiana "riso" y la francesa "riz". La palabra arroz aparece por primera vez en castellano en 1251. En catalán antiguo se llamaba "ris". Luego, suponemos que por el contacto del castellano, se perdió este vocablo y se convirtió en "arròs".

Todo el Mediterráneo produce, con sus diversos gustos y tendencias locales, un plato inolvidable e incomprendible en cualquier otro país que no esté en las riberas del glorioso mar. Nos referimos a las diversas formas de cocinar la sopa de pescado con aceite. Desde la sopa de pescado de los marineros griegos, la "Kakavia", tan antigua como los poemas de Homero, a la untuosa "bourride" provenzal, o la sopa del Adriático, que es sopa de varios pescados en aceite y aromatizados con piñones y setas, o a la "zuppa di pesce" de la Spezia, o a la "boullabaisse" marselesa y a nuestra sopa de pescado, todas las regiones ribereñas contribuyen en este gran plato mediterráneo, con su preciosa aportación. Valencia da su interpretación personal del caldo de pescado, suprime la sopa y evapora este caldo, convirtiéndolo en arroz. Tal es el arroz a banda, también llamado "arròs a part", cuyas fórmulas son diversas, pero que parten todas de la base de servir el arroz seco por un lado y aparte —a banda— el pescado. Es una "boullabaisse" en la cual permanecen separados los dos elementos esenciales.

Esta comparación que hemos hecho con las sopas de

pescado es solamente en las líneas esenciales del plato. La sopa de pescado es, de las sopas cocinadas con aceite, la más perfecta y sabrosa y tiene un fondo antiguo, profundo, como la cultura mediterránea. El arroz a banda es, repetimos, en un momento, sopa, pero luego, el valenciano, con la barroca taumaturgia de su cocina —no olvidemos que Valencia ha creado el más perfecto plato heterodoxo, la paella—, lo convierte en una receta clásica, levantina, de arroz. Damos, como siempre, la fórmula aparte.

El arroz se sirve en una fuente y el pescado, con las patatas y las cebollas, se sirve en otra. El pescado puede servirse en una salsa mahonesa, con una vinagreta o también se toma clásicamente quitándole las espaldas, desmenuzándolo y mezclándolo todo con huevo batido, dorándolo en un molde al horno.

El arroz a banda, en sus líneas esenciales, es así. Es un plato extraordinariamente sabroso, que tiene el genio peculiar e incontaminado de una creación popular. Y es, como hemos señalado en un principio, una aportación preciosa y profundamente valenciana a la cocina del pescado del Mediterráneo. Al lado de los arroces de pescado de nuestra costa y participando también de las cualidades de la sopa de pescado, el arroz a banda puede figurar dignamente entre los mejores platos de nuestra cocina.

La receta clásica del arroz a banda es antigua y acreditada. Puede cocinarse con diversos pescados y crustáceos, pero indudablemente los mejores serán los que se usan para la sopa. Copiaremos ahora los componentes ideales para un arroz para seis personas: 400 gramos de arroz, 200 gramos de rape, 200 gramos de gambas, 200 gramos de lluerna, 200 gramos de araña de mar, 400 gramos de tomates, dos cebollas, dos decilitros de aceite, unas hebras de azafrán, tres dientes de ajo, un perfumado ramito de hinojo, doce almejas, seis langostinos, sal, pimienta y un ramito de hierbas, que puede estar compuesto por laurel, tomillo y perejil. Estos componentes pueden variar en cuanto a calidad y clase de pescado, como es natural.

Copiaremos ahora de una receta antigua y casera la manipulación del arroz: "Se pondrán en una cazuela las cebollas enteras si son pequeñas y a trozos si son grandes, con aceite suficiente, con patatas, pimentón, sal y el agua suficiente. Cuando hierva, póngase el pescado, el cual se sacará en cuanto esté cocido, dejando lo demás al fuego para que se acabe de cocer. Hecho esto, se fríe en una cazuela aparte un poco de tomate picado, así como los langostinos y las almejas, y luego se echa el arroz con el caldo del pescado previamente colado, algunas hebras de azafrán y se cuece a fuego vivo hasta que quede bien seco y los granos separados. Hay quien este arroz lo pone unos minutos al horno".

■ N. L.

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 Eguizabal 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: Abi 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.

Por la Dirección General de Pesca española

DISTRIBUIDAS LAS LICENCIAS CONCEDIDAS POR LA C. E. E.

MADRID.—La Dirección General de Pesca ha distribuido el total de licencias de pesca concedidas a España para faenar en aguas comunitarias. La distribución de estas licencias a los puertos españoles una vez aplicados los índices correctores impuestos por la CEE, ha quedado de la siguiente forma:

- En el puerto de Pasajes podrán salir diez barcos de más de 1.100 caballos, ocho barcos entre 800 y 1.100 caballos y 21 barcos de hasta 800 caballos.
- A Ondárroa le ha correspondido 22 barcos de más de 1.100 caballos, seis entre 800 y 1.100 caballos y 17 de menos de 800 caballos.
- A Bilbao, dos barcos de más de 1.100 caballos y ningún permiso más para otros caballajes.
- A Santander, un barco de más de 1.100 caballos, uno entre 800 y 1.100 caballos y cinco de hasta 800 caballos.
- Al puerto de Gijón le ha sido asignado un permiso para un barco de más de 1.100 caballos.
- A La Coruña, dos permisos para barcos de más de 1.100 caballos, diez para comprendidos entre 800 y 1.100 caballos y 32 para hasta 800 caballos.
- Finalmente, del puerto de Vigo podrán salir a faenar en aguas comunitarias un barco de más de 1.100 caballos, uno entre 800 y 1.100 y 26 de hasta 800 caballos.

En las bases pesqueras de altura de Vizcaya, de Ondárroa y Erandio existe

malestar por este reparto de licencias para faenar dentro de las 200 millas efectuado por la Dirección General de Pesca, según el nuevo régimen provisional establecido por la Comunidad Económica Europea a los barcos del Cantábrico.

El presidente de la Unión Sindical de Armadores de Altura de Ondárroa, al conocer la asignación de licencias, ha manifestado a la agencia su contrariedad, aun cuando no había tenido tiempo de cambiar impresiones con otros armadores.

"Ondárroa hubiera preferido —dijo— que a cada puerto hubiesen asignado el cupo correspondiente de licencias como la vez anterior, y luego nosotros las hubiéramos repartido entre nuestros barcos, según sus características. Es muy posible que protestemos contra esta decisión".

La base pesquera de arrastre de Erandio la forman dos armadores, uno de ellos con dos barcos y el otro con cuatro. Todos de la categoría máxima, pero, según ha manifestado uno de ellos, no saben cómo van a poder repartir la asignación. Un portavoz de la Cooperativa de Pesca de Altura ha señalado que para Pasajes, la asignación ha significado una pequeña mejora sobre el régimen anterior, pero las esperanzas hay que tener

las puestas en las próximas negociaciones con la CEE, para cuando el 1 de enero caduque el régimen provisional.

LICENCIAS PARA PASAJES

La agencia Cifra transmitió el día 10 de octubre el siguiente despacho: "Tres nuevas licencias de pesca para faenar dentro de las 200 millas de la CEE han sido otorgadas al puerto de Pasajes.

Tras las nuevas concesiones de la Comunidad Económica Europea se ha pasado de 58 licencias a 61 (concretamente, de 57,50 a 60,65).

La Dirección General de Pesca, ante estas tres nuevas licencias, ha atendido la exposición de los armadores de altura pasaitarras, ya que se les había dado un censo inicial de pesca de 123 barcos, en lugar de los 154 de su flota actual.

Estas licencias han quedado definitivamente repartidas así: Ocho barcos de 1.100 caballos de potencia en adelante, cinco de caballaje entre 800 y 1.100 caballos y 34 para los que no superen los 800 caballos.

Los barcos grandes llevan una adjudicación de 2,25 de licencia; los intermedios, 1,75, y una licencia los menores de 800 caballos de potencia.

La Dirección General de Pesca se había reservado diez licencias de las 199 otorgadas por la Comunidad Económica Europea, ante posibles casos como el de Pasajes". ■

Reunión en la Cámara de Comercio de Bayona NO HUBO ACUERDO ENTRE LOS PESCADORES ESPAÑOLES Y FRANCESES DE BAJURA

MADRID (Redacción).—No se llegó a ningún acuerdo entre los profesionales de la pesca de bajura franceses y españoles que asistieron a una reunión celebrada recientemente en la Cámara de Comercio de Bayona (Francia).

Por parte francesa asistieron los señores Aranz, presidente del Sindicato de Pescadores de San Juan de Luz; Echeverría, presidente del Sindicato de Amadores; Olascoaga, presidente de la Cooperativa de Pescadores Itasokoa; la señora Rabia, secretario general de la Federación Nacional de Pescadores Profesionales de "migrateurs" de estuarios franceses; Darriere, secretario del Sindicato de Marinos Pescadores de Bayona; Rabla, miembro del Sindicato de Profesionales Marítimos de la Gironde; y Lespine, presidente del Sindicato de Marinos Pescadores de Bayona.

La representación española la formaron los señores González Chavarrí, presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa y patrón mayor de Orio; Sesma, presidente de la Federación de Cofradías de Vizcaya y patrón mayor de Lekeitio; Ruiz, vicepresidente de la Federación de Cofradías de Cantabria y patrón mayor de Santoña; Garay, patrón mayor de Bermeo; Alberdi, patrón mayor de Guetaria; San Emeterio Castillo, patrón mayor de Laredo; Mantanolá, secretario de la Federación de Guipúzcoa; y Pérez Bilbao, secretario de la Cofradía de Bermeo, asistidos del secretario de la Comisión Permanente Interfederativa, señor San Emeterio Colina.

La reunión fue presidida por los señores Martín, presidente de la Cámara de Comercio; Frogues, vicepresidente de la misma; Aguirre, encargado de las relaciones con España; Le Saout, administrador de los Asuntos Marítimos de Bayona, e Higuet, de la Cámara de Comercio.

En el transcurso de la misma, la representación española hizo patente su malestar por los inconvenientes que para el desarrollo de su actividad profesional surgen cada día en el golfo de Vizcaya para los barcos españoles y no para los franceses, que se encuentran capturando bonito entre treinta y cuarenta millas de nuestras costas, y a los que no se molesta ni aun cuando están practicando la pesca de cebo dentro de las aguas españolas.

Por su parte, la delegación pesquera francesa manifestó que no estaba ni en su mano, ni siquiera en la del Gobierno de París, el solucionar el problema que tienen planteados los pescadores españoles, y que solamente la CEE puede atender sus demandas.

Los representantes españoles manifestaron asimismo su deseo de continuar pescando en las zonas del golfo de Vizcaya, a partir de las seis millas de la costa francesa hacia el Oeste y que la representación francesa ante la CEE no sólo no se oponga, sino que apoye tal deseo para mejor lograr una coexistencia pacífica en el área. Como contrapartida se comprometían a gestionar ante la Administración española la desaparición del gravamen sobre las importaciones de la anchoa, así

como a que se siguiese autorizando la libre importación en España de la angula procedente de las zonas del Loira y del Garona, que el año pasado supusieron quinientos millones de pesetas.

Ante estas exposiciones, la delegación francesa manifestó que ellos no se oponían a que los barcos españoles faenen a doce millas de la costa francesa del Oeste; que en cuanto a la pesca de "cebo vivo", admiten que los barcos españoles faenen entre las seis y las doce millas, señalándose previamente la zona y las fechas de trabajo, pero que concesiones de distinta naturaleza por parte de la CEE darán origen a graves disturbios por parte de los pescadores de San Juan de Luz.

Finalmente, y en vista de que no se llegaba a ninguna conclusión positiva, la delegación española lamentó la pérdida de tiempo que había supuesto la reunión y consideró la propuesta francesa como regresiva, por cuanto ofrece menos de lo que actualmente disfrutaban las embarcaciones de bajura españolas y manifestó que:

● Las expresiones de buena voluntad que habían formulado quedan sin efecto.

● Se ejercerán presiones ante la Administración española para que no se importe pescado ni de aguas continentales ni de "espacios" de la mar.

● Se promoverán campañas que pongan de manifiesto la incomprensible actuación de los pescadores del Suroeste francés. ■

IMPORTANTE DISCURSO DEL MINISTRO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL EN EL ACTO DE TOMA DE POSESION

El ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Enrique Sánchez de León, pronunció un importante discurso en la toma de posesión del presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos, quien releva en el cargo a don José Luis Taboada. En el acto —del que ofrecemos unas instantáneas— estuvieron presentes el subsecretario de la Seguridad Social, directores generales y otros altos cargos del Ministerio. (TRIBALDOS.)



RELEVO EN LA PRESIDENCIA

A petición propia, don José Luis Taboada García ha cesado en el cargo de presidente del Instituto Social de la Marina. Le releva don Julio Cienfuegos Linares, a quien damos nuestra más cordial bienvenida, no sólo por deber de cortesía, sino también porque, con él, se recupera a un antiguo funcionario de la Casa; de aquella época inolvidable, irrepetible y por muchos motivos ejemplar, de reorganización del Instituto.

Pero, al paso, y ya que se nos brinda la ocasión, algo conviene decir de esta etapa del organismo que acaba de concluir y que ha dirigido don José Luis Taboada. Ha sido, no hay reparo alguno en calificarla así, una etapa difícil, en la que la parte no menor de los problemas —graves y complejos— ha surgido de la actitud de aquellos países en los que tradicionalmente venía pescando nuestra flota, con su consecuencia de limitación de capturas o cierre de caladeros. Y al tiempo, el estudio del Libro Blanco para la Reforma de la Seguridad Social, especialmente en lo que afecta a las indiscutibles peculiaridades de los trabajadores del mar.

Ante estas nuevas situaciones, la labor llevada a cabo por el señor Taboada ha sido importante. En acabada trabazón su experiencia en la Administración, con su inteligencia y su capacidad de trabajo, amoldó la estructura del Instituto a los agudos y cambiantes problemas que en cada momento fueron surgiendo, de forma que hizo respondiera en todo momento a la solera y a la historia que son resultado de las actuaciones del organismo desde su creación en 1919, pero también que fuera la entidad funcional que requiere la nueva filosofía de la Seguridad Social española y la lógica remodelación del mundo laboral marítimo-pesquero.

La despedida a don José Luis Taboada, de quien siempre permanecerá en el ámbito marítimo, y por supuesto en el Instituto, el recuerdo de su valía y su caballerosidad, la hacemos con admiración y reconocimiento, así como ilusionada en nuestra bienvenida a don Julio Cienfuegos, antiguo compañero en las tareas de esta Casa, quien vuelve a ella después de haber ocupado puestos de gran responsabilidad, gestión y mando. Sea también, para ambos, la expresión de nuestro afecto y nuestra lealtad. ■

DON JULIO CIENFUEGOS, PRESIDENTE

MADRID.—Presidido por el ministro de Sanidad y Seguridad Social, don Enrique Sánchez de León, tuvo lugar en la sede en Madrid del Instituto Social de la Marina el acto de toma de posesión del nuevo presidente del organismo, don Julio Cienfuegos Linares, quien había sido designado para este cargo por el Consejo de Ministros celebrado el pasado 23 de septiembre.

En el discurso que pronunció en dicho acto, el ministro tuvo reiteradas palabras de afecto y reconocimiento a la labor realizada, para el anterior presidente del Instituto, don José Luis Taboada García, quien cesa en el cargo a petición propia. Se refirió a la labor técnica que compete al Instituto Social de la Marina, como órgano gestor del régimen especial de la Seguridad Social del mar, e hizo una semblanza del señor Cienfuegos, de quien subrayó su vinculación con el organismo, del que es antiguo funcionario, “circunstancia esta que —dijo el señor Sánchez de León— fue tenida muy en cuenta por el Consejo de Ministros para su nombramiento, toda vez que ha de realizar una labor intensa en beneficio de las gentes del mar”.

LA SEGURIDAD SOCIAL Y LA INTERVENCION DEL ESTADO

El ministro trazó también, en su discurso, la filosofía del futuro de la Segu-

ridad Social, de acuerdo con las circunstancias actuales. Manifestó que la Seguridad Social española quiere transparencia y que esa transparencia implica intervención. “Mienten los que dicen que la Seguridad Social no quiere ser intervenida”, dijo. En este sentido, dijo que no existesningún tipo de retención por parte de su Ministerio a someterse al control de la Intervención General de la Administración Civil del Estado, respecto a las cuentas de la Seguridad Social, pero ha de ser mediante un tipo de intervención que se adecue a la gestión dinámica de los organismos de previsión y de asistencia social.

Señaló asimismo que después de un elevado esfuerzo técnico por parte de la Seguridad Social, se rendían, por primera vez, ante el Gobierno y las Cortes unos presupuestos, con una clasificación funcional y económica de sus gastos, acorde con la estructura exigida por la Ley General Presupuestaria de 4 de enero de 1977. Dicho esfuerzo deriva de la existencia de más



DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

de trescientos presupuestos de las entidades gestoras, que era preciso consolidar en uno solo. Asimismo, señaló que por primera vez se ofrece al país una información económica que permite conocer dónde van a parar los fondos que todos los españoles entregamos a la Seguridad Social. Y todo ello dentro de los esquemas de la necesaria democratización, que debe acometerse en las instituciones representativas de la vida política, económica y social del país.

Dijo también que ante determinadas acusaciones sobre la elevada cifra del presupuesto de la Seguridad Social, no han aumentado, ni mucho menos, las prestaciones en términos reales, e hizo referencia a las insuficiencias, muy notables, que perduran y que son consecuencia directa de la inflación. En este sentido, el poder adquisitivo de las instituciones de la Seguridad Social se mantiene o incluso disminuye en estos momentos.

En el acto de toma de posesión acompañaron al ministro el subsecretario de la Seguridad Social, directores generales y otros altos funcionarios del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social. También se encontraban presentes miembros del Consejo General del Instituto Social de la Marina y el secretario general y demás cargos directivos de este organismo.

DATOS BIOGRAFICOS

Don Julio Cienfuegos Linares nació en Azuaga (Badajoz) en 1920. Licenciado en Derecho y diplomado en Problemas Contemporáneos, es funcionario excedente del Instituto Social de la Marina y juez municipal.

De 1970 a 1972 fue presidente de la Diputación Provincial de Badajoz y procurador en Cortes afecto a las comisiones de Gobernación y Justicia. Ponente, entre otros proyectos, de la Ley de Reforma del Título Preliminar del Código Civil. Perteneció al Gabinete de Cooperación Jurídico-Internacional del Ministerio de Justicia.

Miembro correspondiente de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando y consejero del Patrimonio Artístico y Monumental. Ensayista, escritor y conferenciante, ha publicado gran número de trabajos.

Ocupó la presidencia delegada de la asamblea de la Cruz Roja de Badajoz y una vocalía de la asamblea suprema. Está en posesión de la Placa de Honor de la institución.

En su región, el señor Cienfuegos ha dedicado gran actividad al estudio de los problemas extremeños y colaboró en la redacción de los estudios preliminares del Plan Badajoz, ponencia de Industrialización de Extremadura y fundado la institución Pedro de Valencia.

OFRECIMIENTO Y SALUDO

Si hace ya muchos años vine a esta Casa del Instituto a ejercer tareas de funcionario, ahora, al cabo del tiempo, accedo de nuevo, esta vez para hacerme cargo de una gestión responsable, lo que hace que sienta sobre mí el peso que suele recaer sobre quien, por primera vez, se hace a la mar con mando, después de haber sido testigo de decisiones superiores.

Por alejados que pudieran parecer ambos destinos, se me antoja que están íntimamente unidos por ese hilo conductor de una misma empresa, de una misma dedicación al menester social, como servidores permanentes de cuantos encuentran en la actividad marítima su medio de vida. A todos los puestos del Instituto es común la sensibilidad para percibir las inquietudes de los hombres de un sector que arrastra una difícil tarea: la sacrificada brega que se rinde sobre la mar.

Desde la atalaya de esta Casa, tenemos que ser sensibles a la contemplación de los esfuerzos, de los afanes y de las luchas de los hombres del mar. Desde esta atalaya a la cual vuelvo ahora, quiero ofrecerme a todos ellos, a todo el sector marítimo y pesquero; a nuestras flotas mercante y pesquera; a las Cofradías y Cabildos; a los trabajadores de la mar y sus Centrales Sindicales; a los armadores y sus Asociaciones y Federaciones; a las sacrificadas familias de los mareantes, mujeres, hijos y huérfanos, con especial recuerdo a los que gastaron su vida en la mar; a las Delegaciones costeras del Instituto y sus Consejos; a todos los funcionarios, a la Cruz Roja del Mar, a la Unión de Radioaficionados españoles, en fin, y a las autoridades que prestan al sector su constante labor de apoyo; y a cuantos de alguna manera se afanan en esta bella y penosa aventura que día a día, en un pespunteo de solidaridad por toda la costa nacional o cumpliendo misiones de asistencia en el extranjero, enlazan con el cuerpo social a las tripulaciones.

Hace muchos años aprendí a conocer y respetar a los hombres a cuya compañía ahora vuelvo. Hoy mi comprensión y mi respeto se han acrecentado, sabiendo que todos los españoles estamos en deuda con quienes faenan en los mares.

Quisiera que los hombres y mujeres que trabajamos en el Instituto supiéramos presentar el perfil de éste como la atalaya que a nosotros nos sirve para otear las costas, y que esta atalaya, a la vista de los hombres del mar, fuera la imagen de un faro que guíe el signo permanente de acogimiento para las derrotas, de seguro abrigo de buena esperanza.

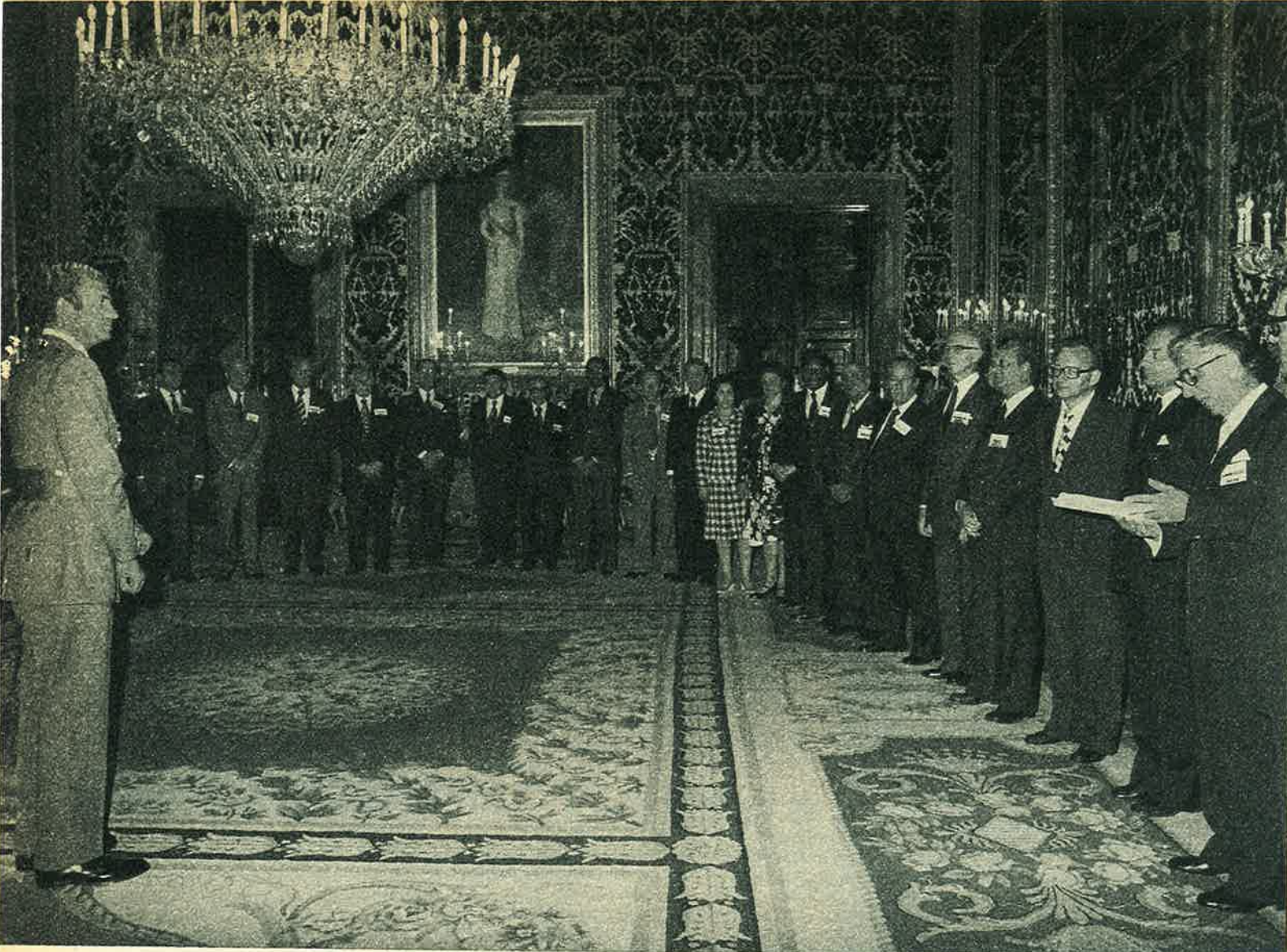
El trabajo marítimo es todo un cañamazo de incertidumbre. La incertidumbre de la besana labradora con el riesgo de pedriscos y sequías; con la aventura de la cosecha. Sólo que si en la tierra se esparce al riesgo la semilla, en la mar la semilla que se aventura es la propia vida, y no solamente la mayor o menor fortuna en el copo.

Acuñaron los franceses, para explicar los planes indicativos del desarrollo una definición: el plan debía ser un mecanismo reductor de incertidumbres. Yo quisiera definir a nuestro Instituto también como un mecanismo reductor de las incertidumbres marítimas. No podremos nunca (porque está en la naturaleza de las cosas) ambicionar y prometer la certeza. No puede haber certidumbre absoluta ni sembrando, ni largando las redes; ni siquiera en los rumbos, ni, en definitiva, en el futuro de los hombres, que anida en la mano de Dios. Pero sí podemos tratar de paliar las incertidumbres con la Seguridad Social, con el aseguramiento de los riesgos, con la previsión de las contingencias.

Esta es una bella labor que hoy me enorgullece venir a compartir con este colectivo. Y como es una labor de solidaridad que a todos nos atañe, al llegar a vuestro lado me cumple ofrecer el esfuerzo y deciros que estoy junto a vosotros, brindando mi mano abierta para la salutación y para hablar entre todos en esta acuciante tarea destinada a conseguir los frutos que en justicia se os deben y que vuestro esfuerzo merece. ■ **JULIO CIENFUEGOS LINARES** (presidente del Instituto Social de la Marina).



EN EL CINCUENTENARIO DE SU FUNDACION



Audiencia concedida por el Rey, en el palacio real, a la comisión de representantes de la Asociación, presidida por el ministro de Sanidad y Seguridad Social. (CIFRA.)

ASAMBLEA DE LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE SEGURIDAD SOCIAL



Representantes de 107 países (derecha) asisten a la XIX Asamblea General de la Asociación Internacional de la Seguridad Social, que se celebra en Madrid, en el Palacio de Congresos y Exposiciones. El acto inaugural fue presidido por don Enrique Sánchez de León, ministro de Sanidad y Seguridad Social (foto de arriba), quien pronunció un discurso. (CIFRA.)

MADRID.—El día 4 del presente mes de octubre fue inaugurada, en el Palacio de Exposiciones y Congresos, la XIX Asamblea General de la Asociación Internacional de la Seguridad Social, que cumple ahora el cincuentenario de su fundación.

Presidió el acto el ministro de Sanidad y Seguridad Social, Enrique Sánchez de León, acompañado por los subsecretarios de Salud, José Palacios Carvajal, y de Sanidad y Seguridad Social, Victorino Anguera.

En primer término habló el presidente de la Asociación Internacional, Jeronime Dejardin, y el director de la Oficina Internacio-

nal del Trabajo, de Ginebra, señor Astepenko, quienes, después de saludar a los reunidos, ponderaron la trascendencia de estas reuniones y su bienhechora influencia en la sociedad humana.

Clausuró el acto el ministro de Sanidad y Seguridad Social, quien manifestó que esta Asamblea se celebra cuando se da un gran contraste de sectores del mundo en los que todavía quedan muchas familias para quienes la Seguridad Social es una esperanza ilusionada que no acaba de hacerse realidad.

"La crisis del crecimiento de la Seguridad Social —añadió— pone al descubierto la necesidad de una reconsideración total de su función misma frente a la realidad económico-social de hoy, que no es igual que la realidad de hace un cuarto de siglo. El paternalismo del Estado está llegando a su fin. La responsabilidad de todos los sectores comunitarios se acrecienta, la democratización de sus estructuras se impone y la solidaridad nacional, como base de la justicia social, resulta cada día más evidente". "Estamos —continuó diciendo— en un tiempo nuevo y hay que pensar y actuar desde unas perspectivas igualmente nuevas, en las que el poder ha sido devuelto al pueblo".

Terminó con un saludo a los congresistas y deseando que el resultado de estas tareas no defrauden a las numerosas familias del mundo que confían en que la Seguridad Social sea un buen camino para llegar a la paz y el bienestar social.

En la Asamblea participan más de 1.500 congresistas, representantes de 107 países. ■



LINEAS DE BASE PARA LAS AGUAS JURISDICCIONALES

MADRID.—El Ministerio de Defensa ha efectuado el trazado de las líneas de base rectas para la delimitación de las aguas jurisdiccionales españolas, en desarrollo de la Ley de abril de 1976, sobre extensión de dichas aguas, a efectos pesqueros, a 12 millas.

La delimitación, aprobada por un Real Decreto de dicho departamento, que publicó el "Boletín Oficial del Estado", se desarrolla en base a las coordenadas geográficas fijadas por quince cartas náuticas españolas. ■

ANAVE PIDE QUE FINALIGEN LAS HUELGAS EN LOS BARCOS ESPAÑOLES

MADRID.—La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha hecho público un comunicado en el que manifiesta la disposición de las empresas navieras al diálogo con sus trabajadores, a fin de que se resuelvan pronto los conflictos que mantienen en huelga a numerosos buques españoles.

ANAVE señala los perjuicios que ocasionan estas huelgas, que repercuten en la economía nacional, ya que cerca de un 95 por ciento del comercio exterior se realiza por mar. ■

ATONIA EN EL MERCADO DE FLETES

MADRID.—El aumento del 5 por 100 en los fletes de granos de Norteamérica a Europa puede señalar el fin de la depresión del sector en este verano, y la vuelta a niveles de los meses preestivales, según el informe semanal del mercado de fletes que elabora Fleamar.

También se ha acusado últimamente la actividad de fletadores chinos, que han tomado varios buques, unos para viajes determinados y otros en "time charter".

En cuanto a petroleros, cabe mostrar una situación sin grandes variaciones, aunque en el tráfico de productos "limpios" se observa un ligero descenso sobre tipos de semanas precedentes. ■

200 MILLONES DE DOLARES EN CONSTRUCCIONES NAVALES PARA ARGENTINA

MADRID.—El Presidente de la República Argentina firmó el pasado 30 de septiembre un Decreto por el que se autoriza la construcción por astilleros españoles de dragas y equipo auxiliar flotante por valor de unos 200 millones de dólares, según informaron fuentes próximas a Construnaves.

Cuatro factorías españolas, dos de ellas pertenecientes a la empresa Astilleros Españoles, realizarán estas construcciones. ■

SALARIO MINIMO

Un Real Decreto de 23 de septiembre, publicado en el "Boletín Oficial del Estado" del día 28, ha revisado el salario mínimo interprofesional para el período comprendido entre el 1 de octubre de 1977 y el 31 de marzo de 1978.

El nuevo salario mínimo para los trabajadores mayores de dieciocho años queda fijado en quinientas pesetas diarias o quince mil al mes, referido a la jornada legal de trabajo en cada actividad. ■

Según el ministro de Asuntos Exteriores de aquel país

MAURITANIA QUIERE QUE SEA RACIONAL LA EXPLOTACION DE SUS RESERVAS PESQUERAS

El contencioso pesquero y la situación en Mauritania fueron los temas dominantes de la rueda de prensa ofrecida en Madrid por el ministro mauritano de Asuntos Exteriores, Hamdi Uld Muknass, durante su visita a la capital española.

Tras afirmar que era portador de un mensaje de amistad del pueblo mauritano para el soberano y el pueblo español, el señor Muknass declaró que en sus cuatro sesiones de trabajo con su colega español, don Marcelino Oreja, se había pasado revista a los problemas bilaterales y también a los concernientes al continente africano, especialmente

a los del mundo árabe y a los europeos.

En relación con el contencioso pesquero, el ministro mauritano declaró que la posición de su país era totalmente receptiva hacia las inquietudes españolas del sector, pero que Mauritania exige el respeto a su soberanía y a su legislación, y pretende que la explotación de sus reservas pesqueras se lleve a cabo de manera racional. En relación con los barcos españoles apresados por los guardacostas mauritanos, el ministro respondió diciendo: "¿Qué harían las autoridades españolas si alguien viniese a pescar en San Sebastián, a 500 metros de la costa?". ■

EL ESTADO NO RENOVARA EL CONTRATO CON LA TRASMEDITERRANEA

MADRID.—Está en estudio del Consejo de Ministros la no renovación del contrato con la compañía Trasmediterránea para cubrir las líneas regulares de soberanía, misión que pasará a realizar otra compañía nacional que será designada en su momento, informaron fuentes dignas de crédito.

La compañía a designar podría ser la Empresa Nacional Elcano, y se encargaría del

transporte de viajeros entre la Península y todas las plazas de soberanía.

La prórroga del contrato con la compañía Trasmediterránea vence el próximo 31 de diciembre.

Hace ya varios días, circula a nivel ministerial un proyecto en el que se contempla la posible estatificación de las líneas de soberanía; a cargo de Trasmediterránea. ■

URGE REESTRUCTURAR EL SECTOR NAVAL

MADRID.—Se precisa una urgente reestructuración del sector naval, según afirma el último boletín informativo de Construnaves, en el que se pone especial énfasis en destacar que el paro del sector puede provocar situaciones graves en los próximos meses.

Ante este panorama, las últimas medidas gubernativas nos parecen cuando menos —indica el boletín— preocupantes. En efecto, a las disposiciones restrictivas del crédito para la financiación de buques para armadores nacionales que se han producido últimamente se ha sumado la subida en tres puntos del tipo de interés de las operaciones acogidas al concurso para la construcción de un millón de toneladas de registro bruto promovido el pasado año. Esta decisión —se añade— contradice y provoca un efecto inverso al que se pretendía con la única medida de política anticíclica que había tomado la administración para paliar la gran crisis de la construcción naval.

La falta de medidas complementarias que amortiguen hasta un nivel razonable las necesarias medidas de política estabilizadora pueden destruir una industria cuyos largos procesos productivos no permiten manejarla como se hace a corto plazo con la política monetaria.

Por otra parte, en crisis anteriores se pudo forzar el mercado de importación, pero esto requiere apoyo para la aplicación de los instrumentos legales que ya existen, de forma que eviten que la oferta española se sitúe en términos claramente desfavorables de financiación ya que no de precio.

Más adelante, el boletín indica que en cuanto a la elaboración de un plan de reestructuración profundo del sector de construcción naval, es totalmente imprescindible y urgente si se desea acomodar la estructura, capacidad y productividad del sector a la demanda futura.

Por otro lado se señala que es ya muy notable y sobre todo peligrosísimo el retraso español en acometer en profundidad la reordenación de su industria naval. La totalidad de los principales países constructores de buques de Europa Occidental, con excepción de Italia, han puesto en marcha o anunciado la inmediata aplicación de importantes planes de reestructuración que pueden situar a nuestro país en franca desventaja en el futuro mercado poscrisis.

Es interesante analizar, prosigue Construnaves, el caso de Italia, en donde la persistente inadecuación de la estructura de su industria naval para responder a la evolución de la demanda, ha colocado al sector en una posición marginal; de esta práctica se derivan males como:

- Escaso desarrollo de la comercialización.
- Estancamiento tecnológico.
- Falta de productividad.
- Infrautilización de capital que podría orientarse a la reconversión y modernización de la industria.

Un mayor retraso en la puesta en marcha de una reestructuración del sector, concluye el boletín, sólo podrá conducir a la construcción naval española a situaciones como las descritas anteriormente. ■

AUMENTAN LAS IMPORTACIONES DE PESCADO

IRUN (Guipúzcoa).—Las importaciones españolas de pescado francés han aumentado en las últimas fechas, a raíz de los problemas suscitados con la ampliación por parte de la CEE de las aguas jurisdiccionales hasta las 200 millas.

Se vienen importando por la frontera irunesa alrededor de cuatro toneladas diarias de merluza mediana, gallos, lenguados, rodaballos y otras especies piscícolas, procedentes de La Rochelle, Diepe y Saint-Malo, entre otras localidades.

Estos envíos regulares se efectúan a Bilbao, Barcelona, Madrid y otras capitales españolas.

Por otra parte, alrededor de un centenar de toneladas de atún fresco (cimarrón), procedente de Fuerteventura, se exportaron durante la presente campaña por la frontera de Irún, con destino a la localidad francesa de San Juan de Luz, a precios que oscilaron entre las 130 y 140 pesetas kilogramo.

Desde Canarias —vía Cádiz y en camiones frigoríficos— se han realizado a través de esta frontera exportaciones de diversos tipos de atún rojo y de bonito o atún blanco canario.

En 1976 estas exportaciones de atún congelado por la frontera irunesa alcanzaron las 1.500 toneladas. Durante el presente año, el volumen es ligeramente inferior. ■

CARTAS AL DIRECTOR

HACIA UN NUEVO PLAN EXPERIMENTAL

Quiero abordar en HOJA DEL MAR el tema de la veda en la pesca de arrastre en las provincias de Castellón y Tarragona, por considerarlo de importancia vital para los pescadores y armadores que faenamos en estas aguas, donde está ocurriendo algo en perjuicio de todos. Me explicaré:

Este año (como todos desde que finalizó el Plan Experimental), cuando llegó el momento de amarrar para la veda, fue un desorden total; Cambrils, Ametllá de Mar y San Carlos de la Rápita hicieron veda total desde el 15 de abril al 15 de junio. Tarragona continuó quince días más. Vinaroz se acogió a la veda oficial de los 130 metros y continuó con sus embarcaciones más potentes, lo mismo que Benicarló, Peñíscola y Castellón.

Lo más grave es que en los mencionados puertos, todos los pescadores parados vieron, indignados, cómo la mayoría de las "caladas" que se subastaban en lonja no era pescado de fondos de 130 metros, sino, muy al contrario. Así que todos volvieron a salir a pescar, echando por tierra el sacrificio de unos cuantos que no lo hacían. También hay que decir que no hubo prácticamente capturas.

¿Por qué se ha llegado a esta situación? No me lo explico, y menos después de las conclusiones a las que se llegó tras la campaña "Mediterráneo II", de vital importancia para un futuro mejor. Estos trabajos, llevados a cabo por hombres capacitados y vistos con buenos ojos por la mayoría de los pescadores, no se tienen en cuenta, lo que repercute cada año con mayor gravedad.

Todas las gentes del mar de la zona coinciden en que su solución en las dos provincias sería la veda. Me pregunto: ¿No ha llegado ya el momento de empezar un segundo Plan Experimental? Sinceramente, creo que sí.

Termino pidiendo a todos solidaridad en nuestro sector, en beneficio de un futuro mejor. ■ JULIAN GUZMAN COLOM. San Carlos de la Rápita (Tarragona).



La colonia infantil
del colegio de El Mosteirón.



Guimar: Grupo de niños
y monitores
que participaron
en las colonias.



Con asistencia de más
de mil niños

COLONIAS DE VERANO ORGANIZADAS POR EL I. S. M.



Puerto Rico: Preparando los "optimist" para iniciar la
aventura de la vela.



San Pau de Caserna: Taller de plástica.



El Picacho: Hubo dos turnos de colonias de 250 niños, pertenecientes a las localidades costeras del Sur y de Levante.



Panjón: Un momento en la vida de la colonia.

El Instituto Social de la Marina ha celebrado, durante el pasado verano, nueve turnos de colonias de vacaciones para hijos de trabajadores del mar. Asistieron a las mismas 1.145 niños.

Fueron realizadas en los colegios que el Instituto Social de la Marina tiene en El Picacho (Sanlúcar de Barrameda), El Mosteirón (Sada) y Panjón (Pontevedra) y también en las localidades de Puerto Rico (Las Palmas de Gran Canaria), Güimar (Santa Cruz de Tenerife) y San Pau de Caserna (Barcelona).

Por estas colonias han pasado niños de todo el litoral español.

Como en años anteriores, el objetivo de las colonias ha sido proporcionarles unos días de total esparcimiento a los niños, sin olvidar que las colonias son una parte más del proceso de formación de los mismos.

Como novedad, en el año actual, podemos destacar la colonia de Puerto Rico (Las Palmas), dedicada, además de al resto de las actividades que en las colonias hay, al aprendizaje de la vela. ■

**EFFECTOS NAVALES
PAULINO FREIRE, S. L.**

Lubricantes, cables, cabullería, pinturas, ferretería naval,
etcétera.
Suministros a la Marina en general

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

**MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL
DEL MAR**

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

P. V. P. : 175 pesetas, más 33 de gastos de envío.
Envíos contra reembolso

**LOS BARCOS, PRINCIPAL
EXPORTACION ESPAÑOLA
A PANAMA**

MADRID.—De los 5.522 millones de pesetas que supuso el valor de la exportación española a Panamá en 1976, el 83,49 por 100 corresponde a la venta de barcos, capítulo que en los tres ejercicios anteriores alcanzó porcentajes del 77,49, del 56 y del 33 por 100.

Según señalan "documentos" del Banco de Bilbao, en las exportaciones a Panamá la partida correspondiente a barcos ocupa un lugar destacado. Navieros de otros países, que tienen abanderados sus buques con el distintivo panameño, han sido clientes asiduos de nuestros astilleros, lo que significa una exportación a esta república centroamericana para terceros.

El resto de nuestras exportaciones a aquel país se basa en aceites vegetales, conservas, libros, medicamentos, bienes de equipo, zapatos, productos de perfumería y bebidas alcohólicas.

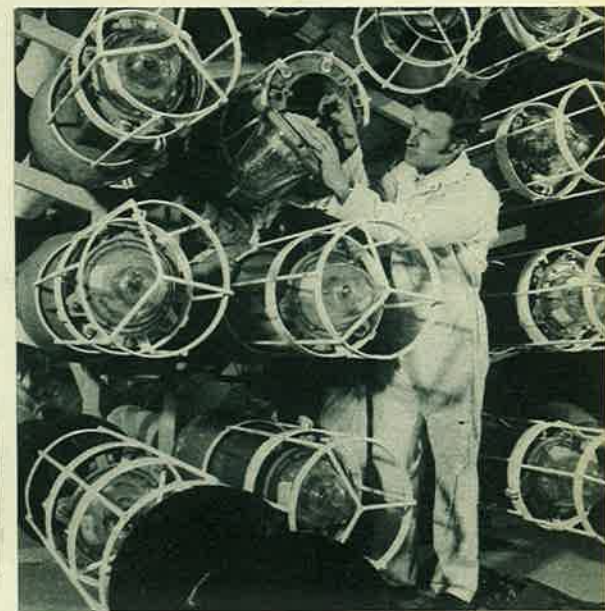
Panamá, por su parte, nos vende pescado, mariscos y productos químicos orgánicos. En 1976 las importaciones de este país alcanzaron los 498 millones de pesetas, y en el primer semestre del año en curso, se sitúan en los 179,7 millones de pesetas. ■

**CONCURSO LITERARIO
PARA JOVENES,
ORGANIZADO POR LA
LIGA NAVAL**

MADRID (Redacción).—Ha sido fallado el Concurso Literario para jóvenes que fue convocado por la Liga Naval Española el pasado día 30 de mayo de 1977.

El primer premio ha sido conseguido por el joven José Blanco Fondevila, de Santiago de Compostela. El segundo, por José Luis de Vicente Segarra, de Náquera (Valencia). Y el tercero, por Marta Pérez Dorado, de Cádiz.

Los premios consisten en un viaje para dos personas a Canarias y Baleares, en buques de las compañías Ibarra, Pinillos y Trasmediterránea. ■



**BOYAS PARA EL MAR
DEL NORTE**

Estas boyas, que reciben las comprobaciones finales, flotarán en las aguas heladas en el sector británico del mar del Norte, para proteger el número cada día mayor de plataformas de prospección de hidrocarburos. Las boyas, fabricadas en Aberdeen, Escocia, son de plástico anticorrosivo reforzado con vitrofibra, sólido pero al mismo tiempo liviano, cuya resistencia es siete veces superior a la del acero.

Las boyas sobresalen 3,5 metros de la superficie y se suministran con marcas de diferentes colores para transmitir información navegacional a las naves que pasan por los alrededores. Las boyas llevan una tapa especial a fin de proteger la baliza cuando el mar está picado, en tanto que la cámara de flotabilidad, especialmente diseñada, servirá para mantener la baliza a flote incluso si se perforan todas las cámaras. Los fabricantes británicos son expertos en el campo de las boyas, faros y equipos para fondeaderos en aguas fluviales y marítimas, y miles de sus productos se aprovechan para proteger las importantes rutas marítimas del mundo. ■

**Hasta 100 millas
de seguridad.**

La seguridad de saber siempre lo que ocurre a su alrededor, en cualquier condición meteorológica.

La seguridad para Vd. y su captura, de una navegación sin sorpresas.

FURUNO le ofrece una amplia gama de radares, que comprenden desde los equipos más compactos de 24 millas, hasta los más sofisticados de 100 millas de alcance.

Siempre encontrará un radar FURUNO que se adapte a su buque.

Y con la garantía de una extensa red de Asistencia Técnica.

FURUNO

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

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

O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles



REGULACION DE LAS EMPRESAS PESQUERAS CONJUNTAS

El "Boletín Oficial del Estado" del día 19 de septiembre publica una Orden del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que desarrolla el Decreto de 8 de octubre de 1976, sobre empresas pesqueras conjuntas. La citada Orden define qué ha de entenderse por empresa pesquera conjunta, y establece la tramitación necesaria que permita autorizar las correspondientes inversiones. También determina la forma de fijar los cupos de capturas, dicta normas de control y crea el Registro de Empresas Conjuntas en la Dirección General de Pesca. A continuación transcribimos el texto íntegro de la Orden.

La disposición final del Real Decreto 2517/1976, de 8 de octubre, sobre empresas pesqueras conjuntas, faculta al Ministerio de Comercio para dictar las normas complementarias que requiere el desarrollo de dicha disposición.

En consecuencia, este Ministerio, habiendo asumido las facultades de dicho Ministerio en materia de pesca, en cumplimiento de la expresada disposición final del Real Decreto 2517/1976, de 8 de octubre, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, oído el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima, dispone:

Artículo 1.º A los efectos de lo previsto en el Real Decreto 2517/1976, de 8 de octubre, se entenderá por empresa pesquera conjunta aquella que en un país extranjero y conforme a su legislación participe una empresa pesquera española —entendiendo como tal la individual o colectiva que tenga por objeto el ejercicio de la pesca—, en asociación con personas físicas o jurídicas de dicho país y, en su caso, de otros países, con la finalidad de beneficiar los recursos pesqueros primordialmente en su fase extractiva.

Art. 2.º 1. Los expedientes para autorizar la inversión en las empresas pesqueras conjuntas definidas en el artículo anterior, se iniciarán y tramitarán por la Dirección General de Transacciones Exteriores, de acuerdo con las normas vigentes sobre inversiones de capital español en el extranjero.

2. Al expediente de solicitud previsto en el punto anterior se acompañará la documentación siguiente:

2.1. Calificación de empresa pesquera extractiva mediante pre-

sentación de fotocopias de la declaración de alta como tal empresa y resguardo del último semestre de la Licencia Fiscal por Impuesto Industrial. Las personas jurídicas acompañarán además copia de la escritura de constitución acreditativa de los fines sociales.

Certificación de la Comandancia de Marina correspondiente acreditativa de encontrarse inscrito en la Lista 3.ª del Registro de Matrícula de Buques, a nombre de los solicitantes de la inversión, el buque o buques que se pretende aportar o vender a la empresa pesquera conjunta.

2.2. Proyecto técnico-económico con especial referencia a los extremos siguientes:

2.2.1. Memoria descriptiva del buque o buques que la empresa pesquera española pretenda aportar o vender a la empresa pesquera conjunta, con especificación completa de sus características principales, con especial referencia, cuando proceda, a los sistemas de procesamiento a bordo y capacidad de congelación, sea en túneles, armarios u otro sistema; debiéndose acompañar en todo caso la calificación actualizada de una sociedad de clasificación internacional.

2.2.2. Descripción del área de caladeros donde la empresa pesquera conjunta a constituir pretende operar, con referencia específica de las especies a capturar y, en su caso, de los estudios sobre cuantificación de los recursos pesqueros de la zona.

2.2.3. En función de las características del buque o buques, así como de las zonas previstas de pesca, estimación de las producciones por especies y días de caladero en circunstancias normales de explotación.

2.2.4. Estudio económico de la actividad, con indicación de los niveles anuales de producción previstos por especies, costos de explotación, administración y generales de la empresa conjunta en cuestión, con expresión detallada de los costos de explotación de la actividad extractiva por unidad, así como las previsiones de mercados y precios de venta de las producciones presuntas, concluyendo en la estimación de resultados consiguientes.

2.2.5. Descripción de la tecnología pesquera nacional aportada por la empresa pesquera española a la empresa pesquera conjunta, tanto en sistemas de procesamiento como de captura, detención, etcétera.

2.2.6. Niveles de empleo para tripulantes españoles o personal español de otras especialidades, tanto a bordo como en tierra, en la empresa pesquera conjunta.

3. Las empresas constituidas con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 2517/1976, de 8 de octubre, sobre empresas pesqueras conjuntas que deseen acogerse a sus disposiciones, presentarán en la Dirección General de Transacciones Exteriores la documentación detallada en el punto anterior para su remisión, con informe, a la Dirección General de Pesca Marítima.

Art. 3.º 1. Una vez autorizada la inversión de capital español en el exterior, se acreditará la constitución de la empresa pesquera conjunta mediante presentación, en la Dirección General de Transacciones Exteriores, de la escritura pública, visada por el Consulado General de España en el país receptor del capital y legalizada por el Ministerio de Asuntos Exteriores, con solicitud de ins-

cripción en el Registro de Empresas Pesqueras Conjuntas, dependiente de la Dirección General de Pesca Marítima.

2. En la escritura de constitución deberá constar necesariamente el porcentaje de participación de la empresa pesquera española en el capital social de la empresa pesquera conjunta.

3. Una vez inscrita la empresa pesquera conjunta en el Registro correspondiente, la empresa pesquera española que participe en la misma podrá solicitar la fijación del cupo correspondiente a las capturas que podrán entrar en España conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 2517/1976, de 8 de octubre, y demás disposiciones complementarias.

4. Las empresas españolas que participen en empresas pesqueras conjuntas constituidas con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 2517/1976, deberán acompañar a la escritura de constitución exigida en el punto anterior, la certificación registral visada por el Consulado General Español y legalizada por el Ministerio de Asuntos Exteriores, de conservar como mínimo la participación del 40 por 100 en el capital social de la empresa conjunta.

5. Las empresas españolas que participen en empresas conjuntas, al solicitar la fijación semestral del cupo de capturas libres de derechos, acreditarán por certificación registral, con las formalidades señaladas, su participación en el capital social y la titularidad de los buques que hubiera aportado o vendido a la misma.

6. Cualquier modificación en el porcentaje de participación y en la titularidad de los buques deberá ser inmediatamente comunicada a

(Pasa a la pág. siguiente.)

REGULACION DE LAS EMPRESAS PESQUERAS CONJUNTAS

(Viene de la pág. anterior.)

las Direcciones Generales de Transacciones Exteriores y de Pesca Marítima a los efectos oportunos.

Art. 4.º La fijación de los cupos semestrales de producción de cada uno de los buques aportados o vendidos por empresas pesqueras españolas a las empresas pesqueras conjuntas en que participen, se establecerán por la Dirección General de Pesca Marítima teniendo en cuenta la aplicación de la fórmula que a continuación se indica:

$$p = C.P^{1/3} (E.M.Pu)^{1/4}$$

Siendo:

p = Producción por día de caladero, con cabeza para la flota de fresco, marisco y atún; sin cabeza y vísceras para buques congeladores, en caso de merlúcidos y otros; en verde, en su caso (p = toneladas).

P = Potencia propulsora disponible en la hélice. En caso de hélice de paso variable se computará la totalidad. En caso de hélice de paso fijo, el 90 por 100 de aquélla.

E = Eslora entre p.p en metros.

M = Manga en metros.

Pu = Puntal a la cubierta superior en metros.

C = Coeficiente de caladero, a establecer en función de las características del mismo, considerando los niveles de producción conocidos y las especies habituales.

La conversión a filete y embutido de pescado, partiendo del pez entero, sin cabeza y vísceras, se computará por aplicación del factor 0,5.

En principio, los coeficientes de caladero establecidos para aquellas áreas de habitual actividad de las previstas empresas pesqueras conjuntas, serán los siguientes:

Merlúcidos (área Atlántico Sur-Occidental), 0,280; merlúcidos (área Atlántico Sur-Oriental), 0,095; marisco (Atlántico Sur-Oriental e Indico Sur-Occidental), 0,012; marisco (Atlántico centro-Oriental), 0,010; cefalópodos (Atlántico centro-Oriental), 0,020.

Periódicamente, teniendo en cuenta la evolución de los calade-

ros, se establecerán por Orden de este Departamento las rectificaciones oportunas de los coeficientes citados, así como la fijación de nuevos coeficientes para otras áreas y especies inicialmente no consideradas.

Art. 5.º En los buques que cuenten con instalación para reducción a harina de pescado y aceite, el cupo correspondiente a esta producción se analizará mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$Pha = p. 0,185$$

Siendo:

Pha = Producción diaria de harina-aceite.

p = Producción por día de caladero según artículo 4.º

Art. 6.º En cualquier caso, la fijación de los cupos quedará limitada, cualquiera que sea el resultado de aplicación de la fórmula prevista por la capacidad diaria de congelación de los buques —en el caso de unidades congeladoras—, tanto en túneles como armarios y otros medios, así como de las posibilidades reales de procesamiento a bordo, en el caso de fileteado y harina y aceite de pescado.

Art. 7.º En principio, para la fijación de los cupos anuales de producción a que se refiere el artículo 3.º del Real Decreto 2517/1976, se considerará un máximo de 290 días de caladero. Sin embargo, el cupo así señalado tendrá carácter provisional y se ajustará anualmente a los días reales de caladero efectivo de cada buque, en el supuesto de que los 290 días inicialmente señalados no se hubieran alcanzado.

Art. 8.º Como elemento corrector de la fórmula se tendrán necesariamente en cuenta los niveles de empleo de personal español de la sociedad conjunta.

Art. 9.º Sin perjuicio de los resultados que, en lo relativo a la fijación de cupos de importación para los buques aportados, arroje la aplicación de la fórmula desarrollada en los artículos anteriores, la Dirección General de Pesca Marítima fijará, semestralmente, en consideración a las necesidades de abastecimiento del mercado nacional y de las capturas que pueda realizar nuestra flota, un

cupo global máximo de autorizaciones para la importación libre de derechos.

En el caso en que este cupo sea inferior al conjunto de las autorizaciones parciales que surgirían de la aplicación de la fórmula, éstas se reducirán de forma proporcional hasta llegar a la cifra global deseada.

Art. 10. Las solicitudes para la fijación de los cupos correspondientes a cada semestre se presentarán, por las empresas que reúnan los requisitos establecidos en el Real Decreto 2517/1976, antes de, respectivamente, los días 20 de junio y 20 de diciembre de cada año, adjuntando una copia certificada del Diario de Pesca y del Diario de Navegación de los buques correspondientes, acreditativos de los días efectivos de calendario en el semestre inmediatamente anterior.

La Dirección General de Pesca Marítima resolverá sobre las peticiones de cupo antes del último día de los meses fijados para la presentación de solicitudes.

Art. 11. El incumplimiento por parte de la empresa pesquera nacional, inversora en una sociedad pesquera conjunta, de cualquiera de las obligaciones y condicionantes previstas en esta Orden, llevará aparejada la pérdida inmediata de los beneficios que en cuanto a la consideración de producción nacional establecida por el Real Decreto 2938/1976 le hubieran sido inicialmente concedidos, por simple Resolución de la Dirección General de Pesca Marítima, de la que se dará cuenta a la Dirección General de Aduanas.

Art. 12. En la Dirección General de Pesca Marítima se establecerá un Registro de Empresas Pesqueras Conjuntas, en el que se anotarán los antecedentes de las mismas, cumplimiento de los requisitos establecidos y todos cuantos otros datos de interés se determinen por la citada dependencia, para un mejor control de lo previsto al respecto.

Art. 13. En relación con lo establecido en el artículo cuarto del Real Decreto 2517/1976, sobre participaciones en empresas pesqueras conjuntas en porcentaje inferior al 40 por 100 de su capital social, los inversores españoles de-

berán presentar instancia razonada dirigida al excelentísimo señor ministro de Transportes y Comunicaciones, con expresión y justificación de las causas que determinan la petición. En tal caso, previos los informes oportunos, la posible concesión de los beneficios previstos para las sociedades conjuntas que cumplan la totalidad de los requisitos establecidos, queda condicionada a la autorización del Consejo de Ministros.

Art. 14. A fin de que la oportuna aprobación de la cobertura de la Seguridad Social a que se refiere el artículo séptimo del Real Decreto 2517/1976, los inversores españoles participantes en empresas pesqueras conjuntas deberán presentar mensualmente, en la Dirección General de Pesca Marítima, copia de la relación nominal de afiliados (documento RT-1) y de la liquidación mensual de cuotas (documento CM-1), acreditando el ingreso de las mismas en las oficinas recaudadoras del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Art. 15. Las empresas pesqueras españolas participantes en empresas pesqueras conjuntas con anterioridad a la publicación del Real Decreto 2517/1976, que cumplan las condiciones en el mismo establecidas y pretendan acogerse a los beneficios establecidos y consiguiente asignación de cupo, deberán presentar en la Dirección General de Pesca Marítima solicitud comprensiva de todos los requisitos previstos en esta Orden.

DISPOSICION TRANSITORIA

El sistema de fijación de cupos, contemplado en los artículos 10 y 11 de la presente Orden, entrará en vigor a partir del mes de diciembre de 1977. Hasta esa fecha y en lo referente a los cupos individuales correspondientes al segundo semestre de 1977, la Dirección General de Pesca Marítima los establecerá libremente teniendo en cuenta los criterios generales expuestos a lo largo de la presente Orden ministerial.

DISPOSICION FINAL

La presente Orden entrará en vigor al día siguiente del de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado". ■

VILLAGARCIA DE AROSA (De nuestra enviada especial).—A las ocho de la mañana del lunes 19 de septiembre se abrió la veda del marisco en la ría de Arosa. La decisión de no esperar al día primero de octubre como en años anteriores fue tomada a causa de los problemas planteados, por lo que muchos mariscadores consideraban una larga espera. Las opiniones no siempre coinciden: unos creen que se debe seguir el tradicional sistema de veda, otros que sólo se respete el desove y unos terceros que se debería poder mariscar todo el año. Pero ello tiene importantes repercusiones sociales:

los pueblos ribereños, cuya casi exclusiva fuente de ingresos es el marisco, se quejan de que la apertura de veda trae mariscadores ocasionales que habitualmente viven de la agricultura o de la pesca y aprovechan para conseguir unos ingresos extra. Surge la duda: ¿Todo el mundo tiene derecho? En los viveros no hay problemas porque son de propiedad privada, pero no sucede lo mismo en los bancos naturales, al ser de dominio público. Cabe preguntarse: Si cada vez hay menos, ¿no sería más justo que se beneficie de lo que hubiera quien vive allí todo el año? En este reportaje hemos recogido diversas opiniones interesadas en el tema.



LAS LLUVIAS DAÑARON EL MARISCO DE LA RIA DE AROSA

LA SOMBRA DEL FURTIVISMO EN LA APERTURA DE LA VEDA



LA SOMBRA DEL FURTIVISMO EN LA APERTURA DE LA VEDA

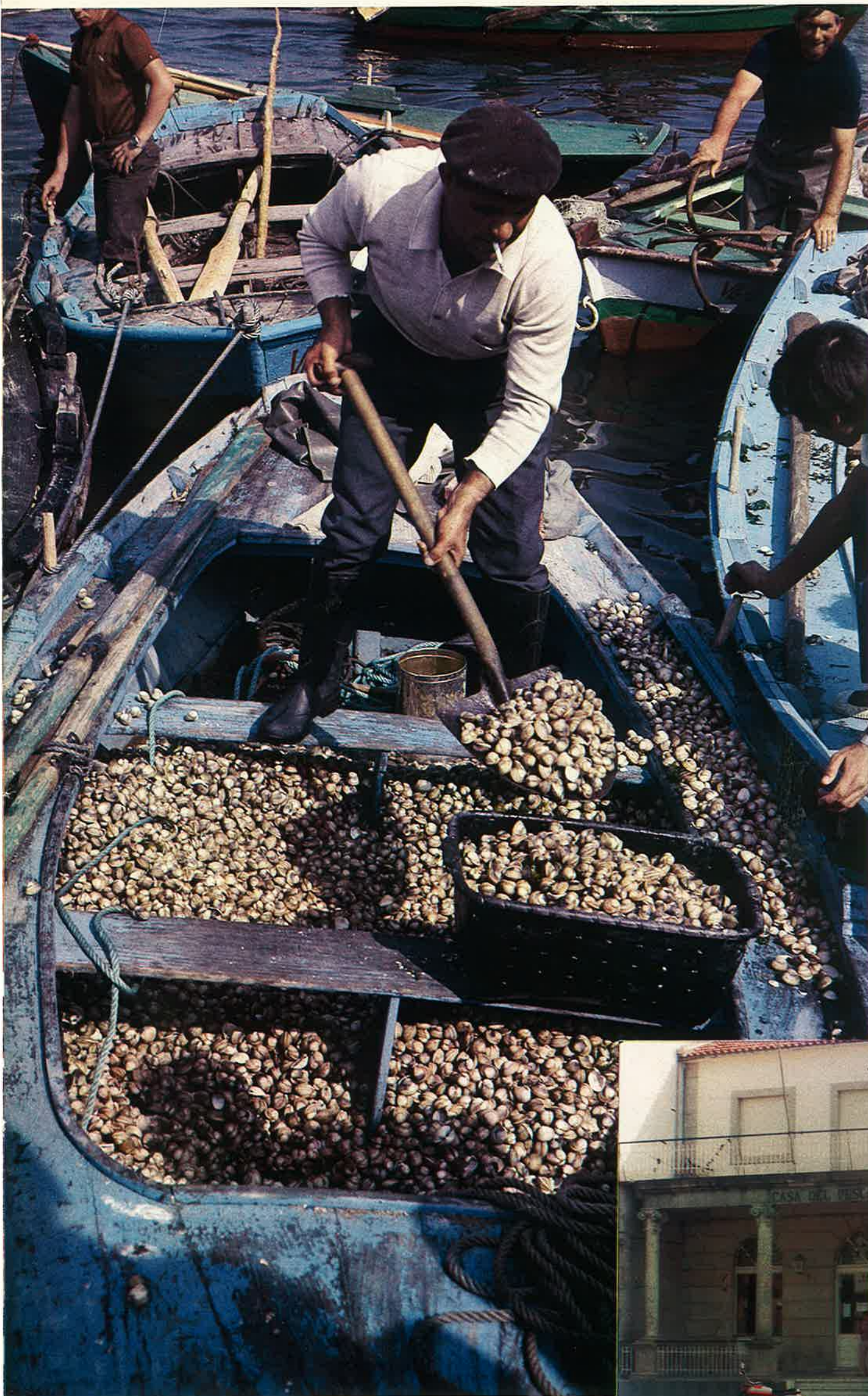
Era el primer día de marisqueo autorizado y la marea estaba alta. Desde antes de la hora permitida, cientos de hombres y mujeres esperaban el momento de poder conseguir libremente este otro "oro negro" de nuestro mercado. En el muelle de Carril, pueblo tradicionalmente marisquero, las tripulaciones de las lanchas se preparan para ir hacia el centro de la ría, a la altura de la desembocadura del Ulla, zona donde se encuentra el rico banco natural conocido como el Lombo.

Los camiones y barcos de las fábricas de conservas esperan su regreso para comprar la ansiada materia prima y llevarla a los diversos puntos de la costa gallega. Toda la venta es al por mayor, por cajones de cincuenta kilos, de los que cada tripulante de la barca tiene derecho a dos y además a otro por barco, según lo estipulado. Pero en realidad esto parece imposible de cumplir: ¿Cómo renunciar a coger más de lo tan sustanciosamente pagado?

Lo que más hay es berberecho, cuyo precio por kilo osciló sobre las sesenta pesetas, atendiendo al tamaño y calidad.

—Nosotros esperamos que pase esta primera avalancha y que se marchen los de fuera. Son miles de mariscadores temporales que dejan sus ocupaciones y

**Cofradía de Pescadores
de Cambados, una de las más
antiguas de España.**





APERTURA DE LA VEDA

se vienen para aquí, pues como es zona pública dicen que es de todos. Como al principio se saca mucho, les compensa, pero cuando va disminuyendo la cantidad no les interesa desplazarse desde lejos y es entonces cuando los de aquí nos beneficiamos más.

—¿Pero no lo ve? Si se les nota que no son gente del mar. No saben ni amarrar un cabo...

A don Víctor García, patrón mayor de la Cofradía de Carril, le preocupa mucho el tema de los mariscadores ocasionales y dice con orgullo que su pueblo ya era marisquero cuando ni se apreciaba. Añade que el pueblo vive de él, **pero de trabajarlo**, lo mismo que otros pueblos pueden vivir de la agricultura.

—Profesionales somos unos mil doscientos, pero como se pueden extender carnets para esta época, llegamos hasta siete mil. Eso sí, hay que llevar el car-

net encima para mariscar, pero es tan difícil controlar...

LOS VIVEROS

Desde el muelle de Carril se ven las aguas parceladas; son los mil viveros de casi setecientos propietarios, que varían de los dieciocho a los cuatro mil metros cuadrados. La excepción son unos treinta mil metros, pertenecientes a una entidad marisquera.

—¿Desde cuándo existen estos viveros?

—Desde hace más de doscientos años. Antes se trabajaba al mejillón, a la ostra y a la almeja fina, pero ahora son casi sólo para el berberecho y muy poca almeja, ya que el mejillón está en bateas y la ostra de esta ría nuestra, que tanta fama tenía, resultó tan esquilmada que ya no hay ni una. Con ayudas podríamos traer ostra francesa y dejarla unos tres años y entonces se volvería a reproducir. Pero se necesita inver-



tir, la gente es modesta y además tres años son muchos y tal vez tuviese que venderse antes para obtener dinero.

Uno de los problemas últimamente en el candelero fue el del furtivismo en la ría. El patrón mayor carrilense conoce bien los problemas del sector marisquero y tiene sus propias y fundamentadas opiniones sobre el tema, que se se apresura a manifestar:

—El furtivismo es prácticamente imposible de solucionar con este sistema de vedas. Somos partidarios de que haya sólo tres meses de veda, durante el desove, y nueve de trabajo, con lo que podría vivir todo el mundo; eso sí, trabajándolo, y con la necesaria vigilancia por parte de las autoridades respecto al tamaño. Con las vedas de ahora se fomentan los infractores, ya que, ¿cómo una familia que pasa hambre y tiene a dos pasos berberechos y almejas, que sabe se le pagan muy bien, no va a cogerlos, aunque sepa que si tiene mala suerte le pondrán una multa?

FUE UN AÑO DE MUCHO TRABAJO

La animación y el colorido que llevan anejos las operaciones de marisqueo son magníficos; los dos o tres tripulantes de cada barca que regresa se apresuran a amarrar y llenar los sacos que transportarán a los camiones, que van llenando sus cajas como si de arena se tratase. Cuando vuelcan los sacos en las medidas de madera, un agente de control anota las cantidades para que luego el comprador liquide un tanto a la Cofradía.

Ante lo que creemos una gran abundancia, don Víctor García comenta, sin embargo, que éste no será uno de los mejores años, ya que las muchas lluvias que hubo provocaron grandes riadas del Ulla y murieron muchas crías. Solamente a base de mucho trabajo se logró recoger la cría que quedó y echarla sobre arena limpia en los viveros. A simple vista se aprecia la diferencia entre este berberecho y el que sobrevivió sin





APERTURA DE LA VEDA

más a las riadas en el Lombo, que resulta más pequeño y más negro, pues creció sin que se limpiaran las arenas.

—Es decir, que como el Lombo es banco natural o zona pública, nadie lo limpia...

—Pero no debería ser así. Está demostrado, como hacemos con nuestros viveros, que con una explotación racional, la producción sería mayor y de mejor calidad. Este año hemos trabajado mucho, pues era como un pozo negro; hicimos lo mismo que quien trabaja la tierra: limpiar restos, renovar arenas, echar crías... De eso se tienen que convencer los pueblos marisqueros de nuestra ría —termina el señor García—: de que el marisco hay que sembrarlo y cuidarlo para que constituya un medio de vida no esporádico. Y además, claro, hay que invertir dinero. Estas arenas nuestras han enterrado hasta ahora muchos

miles de pesetas de gente, que incluso emigró y creyó siempre en sus posibilidades.

TAN AMIGOS

No hace mucho, el conflicto entre Carril y Rianxo, los dos pueblos que tienen frente a su costa el famoso banco del Lombo, ocupó páginas en los periódicos. Como suele suceder en estos casos, es muy difícil saber con objetividad lo que ocurrió. Mientras el patrón mayor de Carril opina que Rianxo no tiene su fuente fundamental de ingresos en el marisco como ellos, el rianxeiro cree que debería haber mayor vigilancia de las autoridades de Marina para evitar el furtivismo de Carril, que van al Lombo a por las crías para luego sembrarlas en sus viveros. "Lo malo —añade— es que ese furtivismo no beneficia directamente a los habitantes de Carril, sino a la 'mafia' que existe, y que



es la que logra grandes ganancias”.

—Nosotros somos pacíficos —continúa— y con Carril estamos tan amigos. Pero aunque las asperezas están limadas creemos que la solución sería que hubiese veda abierta todo el año y cuando se acabe, se acabó.

—¿Tienen alguna concesión en régimen de explotación?

—Sí, una playa de más de cuatro millones de metros cuadrados para viveros propios. Este año se han puesto en funcionamiento un millón de metros.

—¿Cómo se explotan?

—En régimen de cooperativa por parroquias. A cada parroquia se le asigna un número de metros cuadrados. Ella divide su parcela entre las familias que tiene. Si una familia no la cultiva se le da de baja, y si una parroquia tiene mala época puede ir incluso a los terrenos de la colindante.

—Según usted, ¿qué es lo que hace falta para que este sistema de explotación no encuentre dificultades?

—Vigilancia, pues prácticamente no existe. Tampoco hay que olvidar que más que un Plan Marisquero, lo que se necesita es una Ley para la utilización racional de los recursos del mar.

“SE NECESITA VIGILANCIA”

En todos los pueblos que recorrimos existe la misma preocupación por la casi inexistente vigilancia: “Si no hay vigilancia por parte de la Administración, no son factibles las concesiones —manifestaba don Egidio Varela González, patrón mayor de Cambados—. Aunque los que tienen jurisdicción para vigilar son los guardas jurados de las Cofradías, si no van acompañados del ayudante de Marina no quieren ir. Además, tenga en cuenta que aunque se tengan que hacer respetar, son del pueblo, todos se conocen y la gente no respeta...”.

Consideramos que la respuesta a este deseo la tendría el comandante militar de Marina, con sede en Villagarcía de Arosa, y a la postre depositario de esa “au-

toridad” que tanto oímos decir se necesitaba.

“SOLO EJERCEMOS UNA FUNCION DELEGADA”

Cuando le preguntamos al comandante, don Miguel Brinquis Villanueva, sobre el tema, nos respondió:

—¿Qué es furtivismo? Yo sé lo que son furtivos, que para mí es lo mismo que sucede con el tráfico: ¿cómo se puede controlar a la gente que se salta las señales? Sí, se intenta, se le ponen sanciones, pero no vas a poner un vigilante a cada uno; tiene que haber colaboración de todos. Los furtivos son eso: ladrones que en un momento determinado y por problemas concretos lo hacen... Y, desde luego, que no haya ladrones creo que es una utopía.

—Entonces, ¿es que la Comandancia no puede hacer nada?

—Sí puede, cómo no. Pero tenga en cuenta que es Comandancia Militar de Marina, y respecto a la Dirección General de Pesca, de la que depende el marisqueo,

tenemos sólo una función delegada, por lo que nos limitamos a ejecutar las normas que ella nos dicte. Nada podemos hacer si ella no lo dispone. En la cuestión de que se trata, nos atenemos a las normas del Plan Marisquero para Galicia y a la Ley de Costas.

—¿Y por lo que respecta a las concesiones?

—Ahí mucho menos. Son los particulares los que tienen que vigilarlas, o las Cofradías, aunque ello les suponga tener más empleados como guardas jurados. Si no es una emergencia, la Comandancia no interviene, ya que dependen de Comercio.

El marisco es para muchos españoles un manjar exquisito, para muchos gallegos la fundamental fuente de ingresos, de la que depende su subsistencia, y para estos pueblos de la ría de Arosa algo típico que de ninguna manera puede quedarse en eso, ya que con la necesaria atención puede constituir uno de los sectores más saneados de nuestra economía. ■ **PALOMA CABALLERO.**





Víctor García, patrón mayor de la Cofradía de Carril.

HM/22



Han venido todos. Hasta los barcos
cuya especialidad
es la captura del mejillón.





Según el director científico del Plan de Explotación Marisquera para Galicia

EL MARISCADOR HA DE SER PROFESIONAL

El Plan de Explotación Marisquera para Galicia se pensó de forma ambiciosa. El lugar escogido para la instalación de su edificio central de investigación es el corazón de la ría de Arosa, en el término de Vilaxuán.

En la visita que realizamos allí nos atendió su director científico, don Camilo Isorna Artime, quien está preocupado sobre todo por la falta de personal que tiene. Efectivamente, nos sorprendieron las magníficas instalaciones de investigación, pero lo hizo aún más el saber que tienen un rendimiento mínimo porque los pocos biólogos que hay tienen que estar desplazándose casi continuamente y sólo de una manera ocasional pueden atender los trabajos de laboratorio.

"Funcionamos mucho gracias a la ayuda desinteresada de estudiantes de Biología o licenciados que acaban de terminar, pero, claro, eso no es solución, ya que cuando encuentran un trabajo remunerado se van, lo que por otra parte es de lo más natural".

El señor Isorna añade que ha pedido a la Dirección General de Pesca presupuesto para poder contratar más personal: "Trabajo hay mucho, los aparatos están ahí y los sacos de muestras se acumulan, pues no tenemos mano de obra, y lo malo es que somos conscientes de que podríamos hacer mucho más".

Se pensó asimismo instalar allí la Escuela de Capataces de Marisqueo, pero por ahora constituye sólo una esperanza.

—Nuestra función es orientativa —continúa el director—; para recuperar la ría hay que ordenar el marisqueo de todo el año, potenciar cooperativas o agrupaciones que vayan a una explotación racional. El mariscador debe ser profesional y no como ahora, que con un trabajo de veinte días hay quien programa incluso para vivir todo el año. Queremos hacer comprender que un trabajo continuo sería me-

jor para todos. Pero el componente social es fundamental y esto debería ser hecho desde la base, formando capataces que enseñasen a la gente...

LA OSTRA NATIVA RESISTE MEJOR LAS ENFERMEDADES

—¿Qué tipo de actividades realizan de manera principal?

—Hoy, recuperar zonas, tratar de conservar los bancos naturales que desaparecen y ayudar a las Cofradías que lo soliciten.

—¿El Plan busca una rentabilidad?

—No en principio. Su rentabilidad estaría en la producción de semilla. También vamos a producir semilla en la planta de Ribadeo.

La planta de Vilaxuán lleva funcionando dos años, pero aún está sin inaugurar de manera oficial. En nuestro recorrido vimos diferentes etapas en la producción y adaptación de ostra traída del extranjero.

—Pero interesa más la nativa, pues hay muchos problemas de adaptación, ya que la de aquí resiste mejor las enfermedades.

—¿De qué clase de material disponen?

—Lo que nos faltan son elementos para movernos en zonas concretas, eso nos pasó cuando el desastre del "Urquiola", que no teníamos...

No podemos dejar de preguntar al señor Isorna su opinión sobre el problema de los mariscadores furtivos, a lo que nos responde:

—La solución es únicamente mentalizar a la gente. Por lo demás, las posibles soluciones de parcelar o no bancos públicos, parques modelos cultivados por cooperativas, no las podemos dar nosotros, ya que no es cuestión técnica.

■ PALOMA CABALLERO.

EN LAS ISLAS VIRGENES, CON LA SORPRENDENTE FAUNA DE LAS PROFUNDIDADES

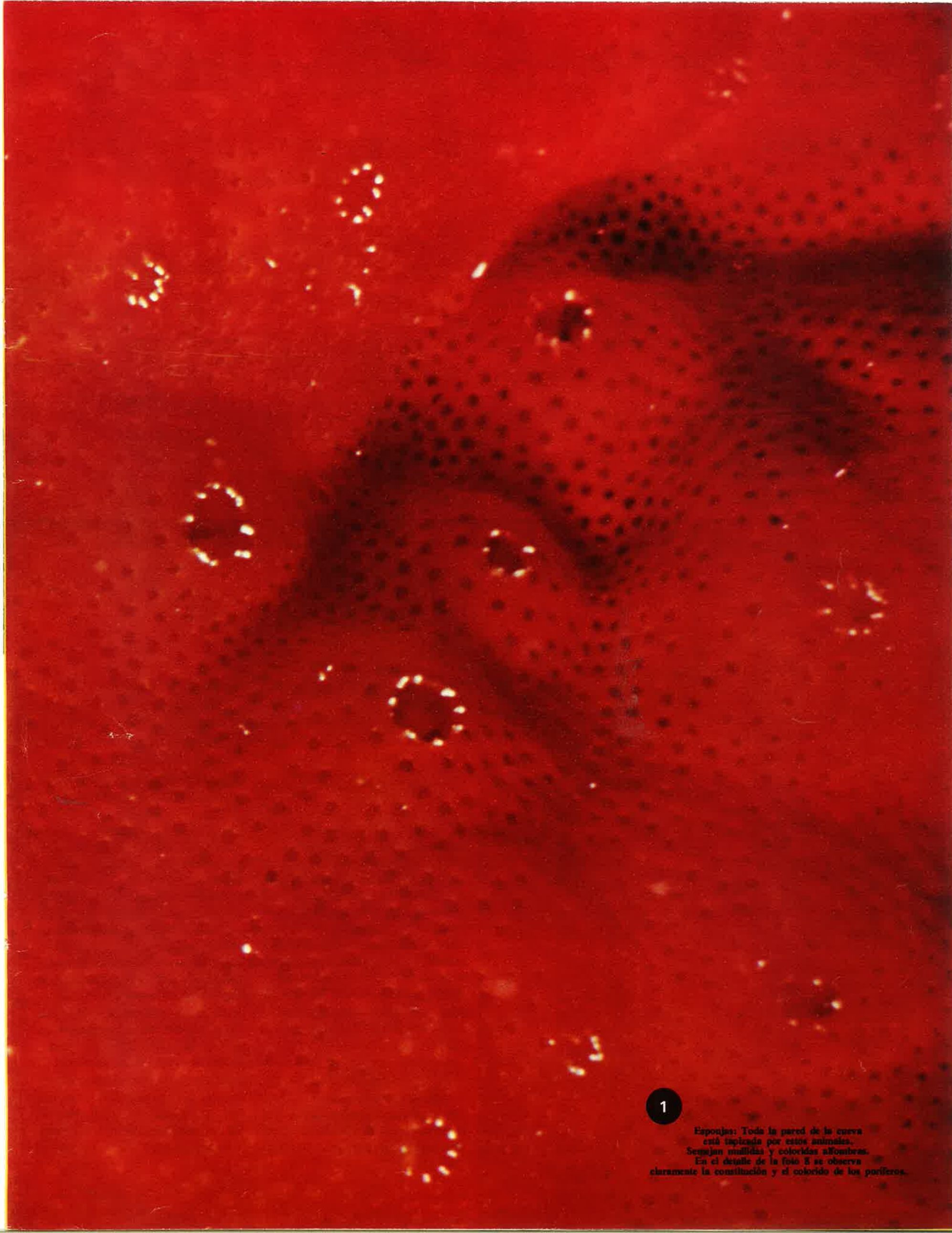
El buceador y fotógrafo Jorge Alberto Provenza se sumergió en las cristalinas aguas del mar Caribe y "atrapó" con su cámara la intensa y variada vida que palpita en una caverna.

Captó en todo su esplendor el colorido de los corales, la delicadeza de las anémonas de mar.

Nadó entre los cardúmenes de peces luminosos, fotografió especímenes de difícil ubicación. En esta nota pinta, con su relato y las fotografías, todo el escenario de una cueva submarina.

Atrapa su poco conocida intimidad.

Las vivencias de la inmersión y una somera descripción de cada especie completan el informe. ■ KEYSTONE/NEMES.



1

Eponjas: Toda la pared de la cueva
está tapizada por estos animales.
Señalan multitud y coloridas alfombras.
En el detalle de la foto 1 se observa
claramente la constitución y el colorido de los poríferos.



2

En las Islas Vírgenes del Caribe

SAFARI FOTOGRAFICO POR LAS ENTRAÑAS DE LA CUEVA SUBMARINA

Desde los principios de los tiempos, el mar ha incentivado la imaginación del hombre. El eterno oleaje, el intenso azul de sus aguas, que cobijan en insondables abismos todo un mundo misterioso, despierta el interés y el apetito por lo desconocido.

Jorge Alberto Provenza es buceador y también fotógrafo. El se sumerge en varios mares del mundo para atrapar "pedazos" de la vida submarina. Nadó

en medio de arrecifes coralinos, entre enormes bancos de peces, en los intrincados laberintos de las cuevas. Precisamente, en la siguiente nota "bucearemos" por el interior de una de estas cuevas submarinas.

EL ESCENARIO DE LA AVENTURA

Se pueden tejer infinidad de historias que tengan como protagonista al mar,

y los seres que en él habitan. De pronto, nos gustaría deambular por los recovecos de una cueva, enfundados en un traje de goma, y conocer la intimidad de esas secretas entrañas.

Quizá esta nota no contenga la dosis necesaria de acción y suspenso, pues no aparecerá ningún monstruo para comerse al "héroe de la película". Pero nos ayudará a "ubicarnos" mejor en la escenografía que le corresponde. Sabremos cómo es una cueva submarina, los animales que la habitan, las plantas que hay en ellas, cómo se debe bucear, etcétera. Con esos elementos, cada uno podrá vivir o imaginar su propia aventura.

UN MUNDO IRREAL

"Las fotos de esta cueva —cuenta Provenza— están tomadas en las islas Vírgenes, en el mar Caribe. Allí las aguas son cálidas y muy transparentes.

A unos 35 metros de profundidad encontramos la cueva. Bien equipados, nos dispusimos a bucear en ella. Todos éramos expertos buceadores y conocíamos muy bien los riesgos que existían y cómo evitar accidentes desgraciados.

"El fondo del océano ya es de por sí un mundo diferente, y el interior de una cueva es más irreal aún. Por donde se mire, el colorido es inimaginable. Las anémonas marinas y las esponjas cubren cada centímetro de roca. Al enfocarlas con las luces de nuestros equipos fotográficos adquieren todo su brillante colorido. Esta es la mejor manera de fotografiar en el océano, ya que de noche o dentro de una cueva, por la escasa luz que hay, es cuando realmente 'viven' los bancos de coral o los jardines de anémonas y actinias. Extienden sus tentáculos, abren sus corales, se 'visten' de gala".



3

2

Los buceadores se aprestan a entrar a la cueva. La inmersión se realizó en las islas Vírgenes, en el Caribe. Animales característicos de la cueva. Esponjas (rojas) pertenecen al subreino de los parazoos y al tipo de los poríferos. Son seres pluricelulares muy primitivos. Su aspecto es de un saco con un orificio para la cavidad gastrointestinal. Son blandas y porosas. Las madreporas tienen colores.

3

Un ejemplar de langosta, habitante frecuente de las cuevas submarinas. La langosta: pertenece al subreino de los metazoos, al tipo de los artrópodos y a la clase de los crustáceos. El nombre científico es "Palinurus Vulgaris"; vive entre los quince y cien metros de profundidad. Los lechos rocosos y las cuevas son su hábitat preferido. Se alimenta de moluscos y erizos de mar. Hay distintas variedades de langostas. Su carne es muy apreciada.

QUIENES FORMAN EL "JARDIN"

Los jardines de las cuevas están formados por animales que, por su curiosa conformación, parecen plantas. Por eso las anémonas pertenecen al grupo de los antozoos (lo que quiere decir animales-flores). Recordamos que esta fauna está formada por infinidad de especies diferentes: corales, esponjas, madreporas, anémonas, etcétera.

Brevemente intentaremos una ubicación dentro de la escala zoológica de cada especie.

Las anémonas de mar pertenecen al subreino de los etazoos, al tipo de los calenterados, a la clase de los antozoos y al orden de los actiniarios. El aspecto delicado y frágil no lo es en realidad, ya que sus tentáculos poseen células urticantes, con las cuales atrapan e inmovilizan a sus víctimas. Las anémo-

nas y las actinias parecen verdaderamente flores. Estas crecen aisladas, pero muchas veces forman jardines de vistosos colores. No tienen ningún sostén esquelético, y se fijan a las rocas o a las paredes de las cuevas.

Los corales, a pesar de parecer vegetales, son también animales, al igual que las madreporas. Pertenecen al mismo subreino, tipo y clase que las anémonas, pero varían en su orden. Pueden ser gorgoneáceos, como el coral rojo; pennatuláceos, que forman colonias de pólipos que parecen cubrirse de flores multicolores en las noches; o los madreporarios. Estos últimos, muy conocidos en el Pacífico, por las formaciones anilladas, llamadas atolones.

COMO UNA ALFOMBRA

Continuamos con el relato de Provenza:

"Los colores son muy vivos, tanto que uno se queda extasiado mirándolos. Todas las paredes, cada recoveco, se halla cubierto de esponjas o de anémonas. Las esponjas son blandas a pesar de su apariencia coriácea, y los colores son brillantes y puros. Resaltan los rojos, anaranjados y amarillos.

Al acercarse para hacer primeros planos, se aprecia toda la magnificencia de las diferentes especies que pueblan el lugar. En la penumbra de la cueva 'muestran' todas sus galas los pólipos y madreporas. En el exterior, sólo de noche lo hacen. Las esponjas se extienden como mullidas alfombras.

COMO SON LAS ESPONJAS

Los poríferos o esponjas pertenecen al subreino de los parazoos. Cuando se

(Pasa a la pág. 30)

5

Madréporas y esponjas. Las madréporas pertenecen al subreino de los metazoos, al tipo de los celenterados, a la clase de los antozoos y al orden de los madréporas. Estos animales forman colonias de millones de individuos. Al calcificarse los cuerpos se asientan sobre ellos otros pólipos vivos y constituyen grandes masas coralinas. De esta manera es como se formaron los atolones en el Pacífico. En la foto se ven también anémonas marinas.

6

Un "jardín" submarino de brillantes y puros colores. Está formado por madréporas, anémonas, actinias y esponjas. En la penumbra de la cueva lucen "todas sus galas".

7

Una anémona marina en primer plano. Estos animales pertenecen al subreino de los metazoos, al tipo de los celenterados y la clase de los antozoos. La última palabra significa animales-flores. Su aspecto es, sin lugar a dudas, el de una flor. Los antozoos forman una familia de más de seis mil especies. Su vistoso colorido y atractivo forma les hace parecer inofensivos. Realmente no lo son. Su apetito es voraz y atrapan a las presas entre sus delicados "pétalos", que no son más que tentáculos con líquidos urticantes y paralizantes.

8

Un cardumen de peces iridiscuentes en las cuevas. Su cuerpo presenta una tonalidad azul plateada que cambia produciendo reflejos cada vez que se mueven en el agua.

9

En las cuevas submarinas alcanzan su máximo desarrollo los briozoos. Estos animales extienden sus ramificaciones en forma de abanico y forman colonias de muchos individuos. Pertenecen a los octocorales y presentan un esqueleto calcáreo. Los pequeños movedizos y panzones "Glasses Sweepers". Estos peces son típicos de las cuevas submarinas.

10

Detalle de una esponja.

11

El ermitaño de las cavernas: El mero ("Epinephelus Guaza"). Es un pez grande y voraz que habita en los fondos rocosos y las cuevas. Cuando se asienta en un lugar y en este hay buena caza, permanece allí por años. Llega a pesar más de 30 kilogramos y alcanza a veces 1,30 metros de longitud. Su carne es muy buena.

12

Otro extraño de las profundidades. El pez soldado, o pez ardilla. Es un pequeño pez rojo de un color muy brillante. Tiene grandes ojos y rayas blancas en las branquillas. Vive en la oscuridad.

13

Detalle de las esponjas que cubren la cueva.







14

Un curioso y esquivo habitante de las profundidades: El "Stenopus Hispidus". Es un crustáceo que vive en las cuevas o entre los arrecifes coralinos mimetizándose muy efectivamente. El cuerpo está cubierto con rayas blancas y rojas alternadas. Posee seis grandes antenas blancas, mucho mayores en tamaño que todo su cuerpo. Presta un gran servicio, ya que se alimenta de desperdicios y partículas que se hallan en el mar. A veces de otros pequeños crustáceos. Convive en perfecta armonía con otros animales voraces del océano.

SAFARI FOTOGRAFICO POR LAS ENTRAÑAS DE LA CUEVA SUBMARINA

(Viene de la pág. 27)

los mira a simple vista, sin dudar se los toma también por vegetación. Su aspecto es el de una bolsa. El cuerpo es cacciforme, tiene una abertura en la cual desemboca la cavidad gástrica. Es uno de los animales pluricelulares más primitivos. Hay diversos tipos de esponjas; algunas tienen varias capas de células que cumplen diferentes funciones. Unas, digestivas; otras que fabrican el esqueleto del animal. El endodermo, o sea, la que está en medio, está formada por células que poseen un embudo, o un flagelo, cuyas vibraciones producen una corriente de agua que le proporciona alimentos. Años atrás, las esponjas eran muy buscadas para el baño".

PRECAUCION Y CAUTELA

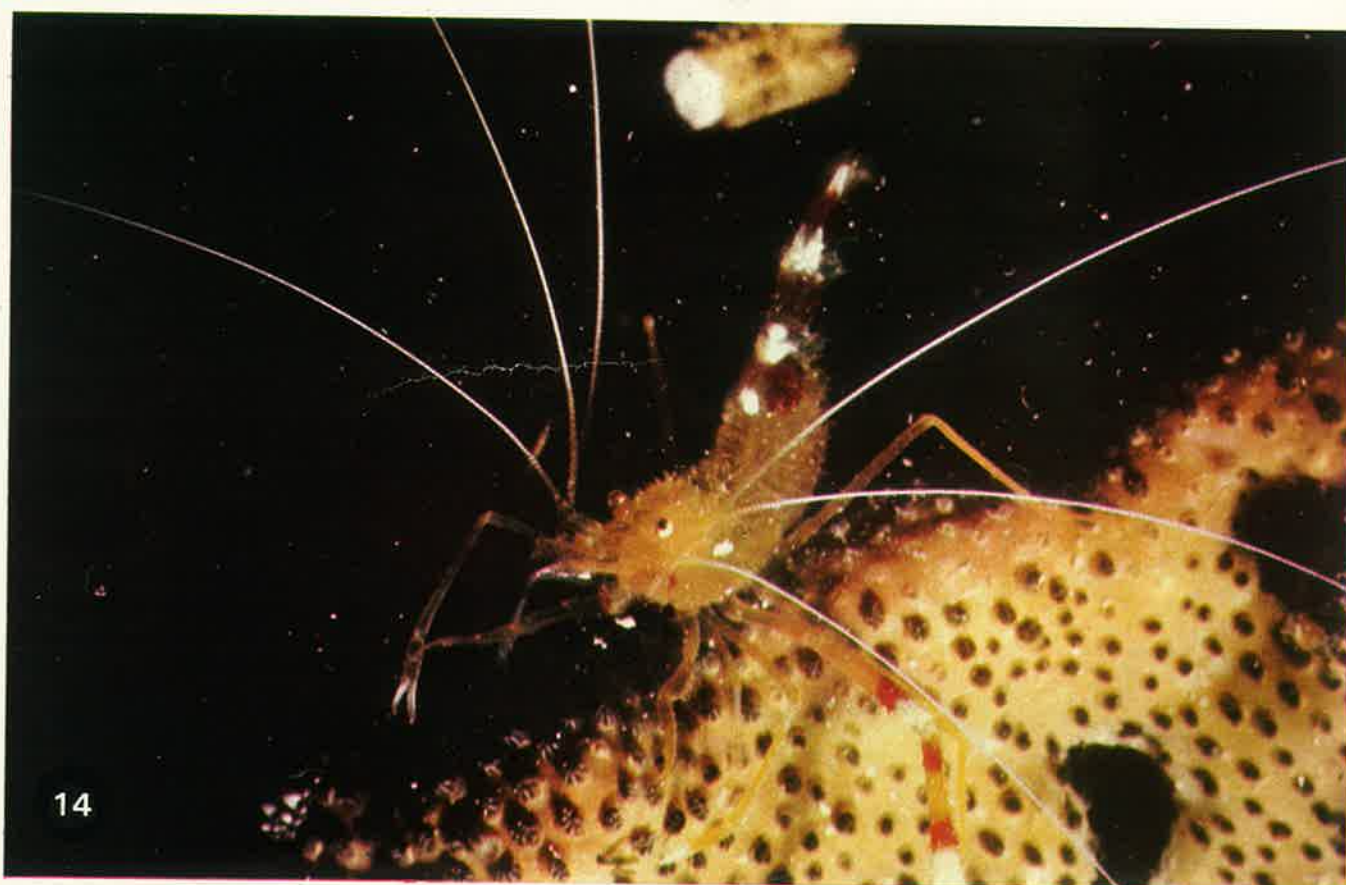
"Son necesarias varias inmersiones para poder fotografiar todo lo que uno ve. Los rollos deben cambiarse en la superficie. Por tanto, se logran apenas treinta y seis fotos por inmersión. También es necesario tener mucho cuidado, 'abrir bien los ojos'. Es muy común que un fotógrafo submarino, entusiasmado con su tarea, se apoya sobre una roca o entre los corales y se lastima. Algunas veces puede ser algún animal, cangrejo o langosta, que lo

molesta con las pinzas, pero siempre huyen. Otras es punzado por las agudas espinas de un erizo, que a veces son venenosas y pueden causar algunos trastornos. Pero el espectáculo que ofrecen la enorme variedad de peces y animales que habitan el fondo de la cueva, justifica esos riesgos y molestias".

LOS HABITANTES DE LA CUEVA

"En la penumbra de una caverna submarina se ven peces bastantes raros, y esquivos en el exterior. Los cardúmenes de peces que nadan en la cueva son como luminosos, la totalidad es azul plateada, brillante. Se mueven en

masa, provocan en el agua reflejos que cambian de color cuando giran de un lado para otro. Todos tienen la particularidad de poseer ojos grandes y saltos. Generalmente son pequeños, como los panzones 'Grasses Sweepers', o el rojo pez soldado. Este último es difícil de encontrar, pues nada semioculto entre los corales y se esconde bajo su sombra. También lo es el 'Barber Shrimp', un extraño y pequeño camarón con grandes bigotes blancos. A este sólo se le puede localizar de noche o en las cuevas. También abundan el mero, un pez grande y voraz que cuando se asienta en un lugar, rara vez se aleja de él, y las langostas de mar, con sus enormes pinzas; los briozoos, con



14

sus enormes ramificaciones, semejantes a abanicos, que se desarrollan con todo su esplendor en la penumbra de la cueva. Es un mundo fascinante e inesperado”.

LA LANGOSTA BIGOTUDA

Seguimos recordando algo más acerca de las distintas especies que habitan las cavernas submarinas.

El mero: Es un peciforme de la familia de los serránidos. Bastante grande, a veces puede llegar al metro treinta de largo. Es un pez ermitaño. Se asienta en una zona donde la caza es buena, y allí se queda, a veces por años. Vive en las cuevas y entre los recovecos de las rocas. Tiene un apetito voraz y preferentemente busca a los cefalópodos.

Entre los crustáceos se halla el **Barber Shrimp**. Perteneció al subreino de los metazoos y al tipo de los artrópodos. Posee antenas y anténulas que alcanzan una gran longitud. Su cuerpo está cubierto alternativamente por franjas rojas y blancas. Vive escondido entre los corales, donde se mimetiza casi por completo. Es curioso este depredador del mar.

La langosta. Es un decápodo y pertenece a la familia de los palinúridos. Su tamaño alcanza a veces los 50 centímetros. Vive en los fondos rocosos y en las cuevas. Se alimenta de moluscos y erizos de mar, rompiendo los caparazones con las poderosas pinzas que posee en las patas delanteras.

El pez soldado (“*Holocentrus ascensionis*”), es también llamado pez ardilla. Su color es de rojo puro y tiene al costado de sus branquias una línea negra. Vive de noche o en las cuevas. Sus ojos son muy grandes y saltones, preparados para la oscuridad.

LOS PELIGROS DEL MAR

“No todos los habitantes de las cuevas son bellos y hospitalarios —dice Provenza—. hay algunos que merecen mucho respeto y cuidado. Es el caso de las morenas, una enorme anguila que vive en las cuevas o entre las rocas de fondo. Su aspecto es temible y su mordedura puede a veces producir serios trastornos al hombre, por ser venenosas.

Cada inmersión implica un riesgo, sea físico o en los equipos fotográficos. Pero merece correrse. La vida en las cuevas submarinas es riquísima y variada. Vale la pena tener una aventura de esa especie en las profundidades del mar. Lo que se ve supera a todo lo imaginado”. ■ KEYSTONE/NEMES.



CANARIAS (De nuestro enviado especial).—Tras mucho tiempo de espera, el archipiélago canario contará con un Plan para el desarrollo pesquero de la región. El acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprobó la elaboración del mismo ha venido a poner una dosis de optimismo y esperanza en este importante sector para la vida y el desarrollo económico de las islas. "Al fin —nos decía un armero canario— la Administración se ha dado cuenta de que estamos rodeados de agua por todas partes...".

No obstante, conviene adelantar ya, en buena técnica informativa, que todavía no se ha producido la noticia. Que todavía no existe el Plan Pesquero Regional para Canarias, y que,

CANARIAS

EN PROYECTO, UN PLAN PESQUERO REGIONAL



NECESIDAD DE MODERNIZAR LA FLOTA DE LITORAL Y NO ABANDONAR LAS AGUAS SAHARIANAS

Lo que ha servido al Gobierno para dar este importante paso para el desarrollo pesquero del archipiélago ha sido un informe sobre un proyecto realizado por el Laboratorio Oceanográfico de Canarias.

En dicho informe —por cierto, no muy bien acogido por los armadores canarios— se indica que la reestructuración del sector, para que fuese técnica y económicamente posible, ha de basarse en los siguientes puntos:

- Ordenación y mejoramiento de la pesca de túnidos en aguas del archipiélago.
- Explotación de los fondos superiores a los cien metros en todo el litoral canario.
- Pesca de cefalópodos.
- Pesca de crustáceos.
- Introducción de técnicas de cultivos marinos y repoblación de los litorales de especies autóctonas.

Basan esta ordenación los científicos canarios en dos hechos concretos: El primero de ellos se refiere a la real imposibilidad de que la flota canaria pueda faenar libremente en sus caladeros tradicionales de los países continentales africanos, y el segundo, a que las pesquerías

canarias estuvieron sometidas, en su modalidad de arrastre, a la plataforma continental sahariana, lo que hizo que se abandonase el estudio y la explotación de sus propias aguas, ricas —según estos científicos— en pesca de alto valor económico y alimenticio.

En el año 1976, las capturas efectuadas en el litoral canario alcanzaron las 32.742 toneladas, y las totales fueron 248.150 toneladas. Un dato importante a tener en cuenta es que del total de la pesca del litoral corresponden a Las Palmas 8.597 toneladas y a Tenerife 24.155 toneladas, y que de la pesca total corresponden a Las Palmas 200.000 toneladas y a Tenerife 48.150. Lo que revela que la mitad del producto logrado en Tenerife se captura en aguas insulares, mientras que en Las Palmas no llega al 4,3 por ciento.

Esta diferencia de porcentajes se debe a que en Tenerife predomina la pesca denominada de aire o pelágica, es decir, de peces de superficie y migratorios, mientras que en la provincia de Las Palmas se han abandonado las capturas netamente insulares para operar en las aguas del Sahara.

El informe de los científicos canarios indica que, en la actualidad, se conocen la casi totalidad de las especies zoológicas de las aguas marinas, su abundancia y su valor económico, pero que se desconocen muchos aspectos de las relaciones interespecíficas de las poblaciones, su ecología, migraciones, puestas y, sobre todo, el estado actual de los "stocks" explotados frente al esfuerzo de pesca sostenido intensamente por el hombre. Esto justifica la necesidad de que el futuro Plan Pesquero de Canarias dé verdadera importancia a la investigación, para lo cual, opinan, se deben afrontar los siguientes estudios:

1. Hidrografía pesquera.
2. Biología y comportamiento de especies.
3. Estudio científico de capturas máximas.
4. Investigación de nuevas zonas de pesca.
5. Pesca.
6. Barcos y métodos de capturas.
7. Adiestramiento del personal y seguridad del pescador.

8. Puertos, embarcaderos de pesca y servicios.

9. Cultivos y repoblaciones.

10. Industrias auxiliares de la pesca.

11. Mercados y transportes. Cooperativas.

12. Economía pesquera.

13. Centros de investigación, medios y personal.

El total de inversiones del Estado y créditos oficiales e inversiones privadas para llevar a buen fin el Plan lo cifra el informe en 1.625.000.000 de pesetas.

AFRICA, IMPRESCINDIBLE

Para los armadores grancanarios el Plan elaborado por los científicos del Laboratorio Oceanográfico es muy "bonito" pero no se ajusta a las necesidades reales, y de corto plazo, de su flota.

En opinión de don José Ramón Fontán, gerente de la Agrupación de Empresarios del Sector Pesca de Las Palmas, el informe realizado no deja de ser de "laboratorio", y por tanto no demostrativo

hoy por hoy, existe exclusivamente la realidad del acuerdo de la Administración (piedra básica) y los deseos de las diversas islas de que a la hora de elaborarlo se tengan en cuenta las premisas que sus armadores y trabajadores consideran fundamentales para que sea efectivo. Naturalmente la diversidad de la pesca entre unas islas y otras y sus intereses económicos hacen que no todas estas premisas sean compatibles; aunque es de esperar —por lo que puede pulsar entre los armadores canarios y tinerfeños— que en la comisión que se cree para elaboración del Plan, el diálogo haga posible lo mejor para todos; que será, por tanto, lo mejor para Canarias.



Gran movimiento de buques (en esta página y contigua) en el puerto de la Luz, de Las Palmas de Gran Canaria. En medios marítimo-pesqueros de las dos provincias canarias hay coincidencia en la necesidad de modernización de la flota.

de las verdaderas necesidades de la flota canaria, y en su opinión ello se debe a dos razones fundamentales:

—“Primera: no se tiene en cuenta que la flota de Las Palmas está totalmente estudiada y preparada para faenar en las aguas saharianas, y que por tanto no sirve en absoluto para la pesca en nuestro litoral (que no tiene plataforma continental); y segunda: aun cuando fuese posible reconvertir la flota para pescar en el litoral canario, no hay datos suficientes para afirmar que ello fuese rentable, al desconocerse las reales posibilidades de las pesquerías de fondo”.

Ante estos hechos, el señor Fontán y los armadores de la provincia de Gran Canaria opinan que no es posible un Plan Pesquero para las islas que no incluya y estudie —mediante acuerdos bilaterales— la explotación de las aguas del banco sahariano. Lo contrario no sería un Plan Regional Pesquero, sino —en su opinión— un Plan Pesquero de Litoral, y por tanto insuficiente para las necesidades del sector pesquero de Canarias.

Estos armadores opinan, además, que la actual flota artesanal sigue teniendo su rentabilidad en las aguas saharianas y que, aun cuando haya que modernizarla, no es preciso prescindir de ella ni crear grandes unidades. Según ellos, a corto plazo habría que ir hacia la creación de “botes” atuneros; construir no más de diez atuneros congeladores (en plan expe-

perimental), y, como ya se ha dicho, modernizar la flota artesanal.

Como, en su opinión, una cosa no se contradice con la otra, los armadores grancanarios creen que, en cuanto a la pesca de litoral, deberían fijarse los esfuerzos en la investigación de las especies; en la pesca experimental para el estudio de las rentabilidades y en la preparación de barcos y hombres para pescar a profundidades superiores a los cien metros.

IMPORTANCIA ECONOMICA DE LA PESCA

Los datos que manejan los armadores de Las Palmas para demostrar la importancia del sector pesquero en la economía de su provincia son realmente llamativos. Cifras que —en su opinión— sólo se pueden alcanzar faenando, como hasta ahora, en las aguas saharianas.

Concretamente, algunos de estos datos son los siguientes:

a) **Bienes de equipo:** 585 barcos (congeladores, hielos, sardinales, y trañas y artesanales) por valor de 14.727 millones de pesetas...

b) **Fábricas** (Conservas, salazones, harina, hielo, túneles de congelación y frigoríficos) por valor de más de 2.000 millones de pesetas.

c) **Ventas:** por valor de más de 15.269 millones de pesetas, de los que 10.847 corresponden a la exportación.

Se puede afirmar que la pesca supone

para Gran Canaria más del 14,45 por 100 del total de su producción económica, superando al sector agrícola y a la industria tabaquera, y está casi a la par de la industria turística, que se cifra en el 16 por 100.

Estas son algunas de las razones que, argumentan los armadores grancanarios, deben tenerse en cuenta a la hora de elaborar el esperado Plan Pesquero para el archipiélago.

“QUE CUENTEN CON NOSOTROS”

También convendría tener en cuenta lo que nos manifestaron un armador de Lanzarote, don Juan Betancort Borges, y otro de Fuerteventura, don Hilario Estévez Moreno:

“Queremos que se cuente con nosotros para elaborar el Plan, como protagonistas que somos del mismo. Pero, además, desde la primera reunión que se celebre..., es un derecho al que no debemos, podemos ni queremos renunciar”.

También insistieron en la necesidad de que sean verdaderamente defendidos los intereses de los armadores independientes y que se sitúe el bien general por encima de los particulares.

TENERIFE: HAY QUE PENSAR EN EL BONITO

Por el contrario de Las Palmas, la provincia de Tenerife tiene una reciente

historia pesquera. Se puede afirmar que hasta hace diez años la importancia del sector era mínima, y que sólo ha empezado a tenerse en consideración al “descubrirse” la gran riqueza de sus aguas próximas en especies de superficie y migratorias (especialmente los túnidos).

Esta realidad diferencia claramente los planteamientos tinerfeños y grancanarios a la hora de ver plasmados sus intereses en el futuro Plan Regional Pesquero para Canarias.

Para Tenerife, en las aguas saharianas no están sus caladeros. Para Tenerife no es preciso ni reestructurar ni modernizar la flota, por la sencilla razón de que se está empezando a crear, a la vista de su riqueza pesquera de litoral. Evidentemente, por tanto, para Tenerife es de vital importancia que se dé carácter prioritario en el Plan a la pesca litoral y especialmente a la de túnidos.

—De todas formas —nos explicaría don Pedro Sánchez Ramos, presidente de la Asociación de Armadores de Barcos Atuneros— nosotros comprendemos que el Plan debe contemplar la realidad del trabajo pesquero de la flota canaria, en general, y por tanto no se puede dejar a un lado la problemática de la pesca en aguas saharianas.

La gran riqueza en túnidos de las aguas tinerfeñas viene corroborándose, año tras año, por el constante aumento de las capturas con una flota todavía no adecuada a las necesidades del sector. De las 3.000 toneladas que se obtuvieron el año en que comenzó esta pesquería, se ha pasado a las 15.000 toneladas en el pasado, y esto con barcos de 16 toneladas de RB de media.

Desde el punto de vista del señor Sánchez Ramos —o de los armadores de Tenerife—, los puntos básicos que se deben contemplar para la realización de la Ordenación Pesquera del Archipiélago son los siguientes:

1. **Preparación del hombre:** En Tenerife hay una carencia total de titulados para las embarcaciones que se precisan.

2. **Escuela de Pesca:** Enseñar a pescar al trabajador de la mar de Canarias, tanto al armador como al pescador. Hay que tener en cuenta, además, que la mayoría de los armadores (un 97 por 100) son pescadores.

(Pasa a la pág. siguiente)

CANARIAS

(Viene de la pág. anterior)

3. **Barcos:** Hay que estudiar cuál es el barco ideal para estas aguas; experimentando ya con los que sean entre 16 y 22 metros.

4. **Factorías:** Construir unos pocos grandes atuneros como buques factorías.

5. **Créditos:** Que el Gobierno apoye mediante créditos (con sentido plenamente social) la construcción de la flota adecuada.

6. **Desarrollo industrial de las pesquerías.**

Además sería —en su opinión— fundamental la investigación científica de las aguas comprendidas en el triángulo La Gomera, Las Palmas y Sur de Tenerife; así como de las especies de grandes profundidades.

LA GERENCIA

Todavía no está el Plan Regional Pesquero para Canarias, pero se espera pronto. Las Palmas y Tenerife luchan por conseguir la gerencia del mismo, si bien ambas provincias están de acuerdo en que al frente de la misma ha de situarse a un hombre con amplia gama de cono-



Don José Ramón Fontán, gerente de la Agrupación de Empresarios Sector Pesca de Las Palmas de Gran Canaria.

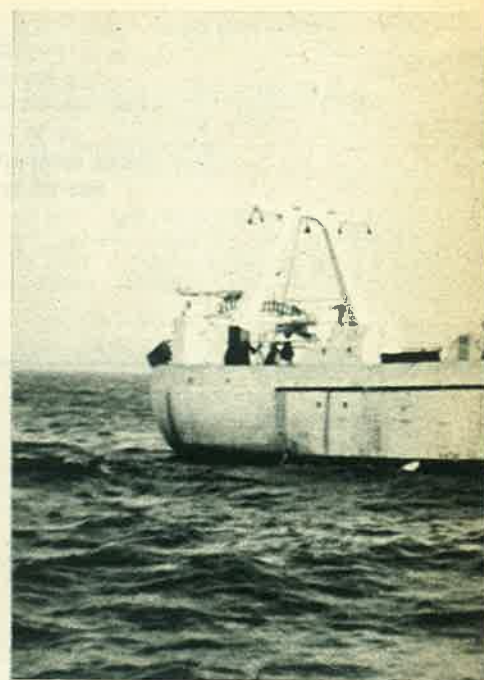


Don Pedro Sánchez Ramos, presidente de la Asociación de Armadores de Barcos Atuneros de Tenerife.

cimientos que interesan al sector: no basta con ser biólogo, ni economista, ni político. Ha de ser "un poco de todo", experto en las pesquerías de la región y con mentalidad empresarial; aunque desligado de todo interés económico concreto.

En resumen, esta vez si parece que va

en serio la necesaria reestructuración de las pesquerías del archipiélago canario. Ahora sólo hace falta que los canarios se pongan de acuerdo y que por encima de intereses particulares sitúen el bien general para este importante sector de la actividad económica de las islas. ■ MAURO RODRIGUEZ



"HAY QUE ADE

Antonio Márquez Fernández es de Lanzarote, está licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, es profesor de Estructura y Política Económica y de Mercados Financieros de la Escuela Universitaria de Estudios Empresariales, profesor de Problemas Sociales del Desarrollo Económico de la Escuela de Graduados Sociales de Las Palmas y profesor de Economía Pesquera y Cooperativismo del Centro de F. P. Náutico Pesquera del mismo sitio. También es técnico del ISM y secretario del Instituto Canario de Estudios Económicos; ha estudiado el tema pesquero canario, en el que se le puede considerar un experto. Es importante señalar también que su padre fue armador y que es nieto de un patrón y armador que fue pionero del Banco Pesquero Canario-Sahariano.

Con él tratamos sobre las posibilidades pesqueras de la flota canaria y el ordenamiento pesquero de la región:

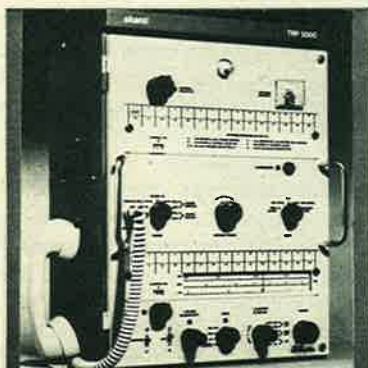
—¿Qué enfoque le daría usted al Plan Regional Pesquero para Canarias?

—Es un hecho que la Planificación Sectorial está desmarcada de las estructuras actuales del sector pesquero español, por lo que el primer objetivo sería el de situar institucionalmente a la planificación económica en el funcionamiento de la pesca en España, y concretamente en el archipiélago canario. Una vez logrado ese objetivo primordial, el enfoque que se le deba dar a la planificación pesquera, con independencia de los objetivos específicos a conseguir, es estructuralista; es decir, que tenga en cuenta el conjunto de la realidad económica pesquera en el marco general de la economía canaria, en sus aspectos técnicos y sociales. En ese sentido, el Plan debería abarcar dos vertientes, una referida a la utilización de los recursos en las aguas de las islas, y otro a la utilización de recursos pesqueros exógenos, en especial en las aguas de la vecina costa africana. Planteada esa bifurcación, habrá que considerar tres grandes márgenes en el Plan: el sistema productivo pesquero, el sistema institucional pesquero y las relaciones de interdependencia entre ese sector y el resto de los sectores de la economía canaria.

"La planificación del sistema productivo pesquero abarcaría a los recursos naturales y a la infraestructura; a las capturas de las diferentes especies, a la estructura de la flota, la tecnología, los métodos de pesca, caladeros, etc.; al comercio de los productos capturados o transformados, interior y exterior, la regulación de precios, establecimiento de mercados, etcétera, y finalmente, a la industria pesquera, las plantas de frío, conservas y reconvertoras.

"El sistema productivo pesquero no podrá

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, etcétera. Detecta merluza suelta a más de 200 brazas. Tiene seis escalas hasta 960 brazas. Dynaline, Línea de Contorno y TVG.

Y 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, Avilés,
Almería, Málaga, Algeciras,
Huelva y Bermeo.

JMUSTAD

Significa
especialización
en pesca

SIMRAD



ANTONIO MARQUEZ, ECONOMISTA CANARIO

**"NO SE PUEDE SUSTITUIR
LA PESCA EN AGUAS
SAHARIANAS".**

Buque arrastrero
ideal para
Canarias.

Don Antonio Márquez,
prestigioso
economista canario.



ADICIONAR LA PLANIFICACION A LAS NECESIDADES REALES"

funcionar sin adecuarle las instituciones necesarias que lo hagan dinámico. En esa línea, la planificación pesquera en Canarias tendría que programar medidas de cara a conseguir la ordenación jurídica necesaria a niveles nacionales e internacionales, ordenación del trabajo y relaciones sindicales, seguridad social, organización administrativa regional, sistema empresarial público y privado, con especial atención a las unidades económicas de producción pesquera, asociativas familiares, cooperativas y cofradías. De gran importancia es la planificación de la enseñanza y la investigación con una incidencia práctica, la utilización de un sistema financiero ágil y verdaderamente pesquero, alicientes e incentivos fiscales dentro de las especialidades económicas y fiscales de Canarias, y, por último, adecuar la planificación a las necesidades.

"Finalmente, hay que tener también en cuenta las relaciones de interdependencia con otros sectores y con la sociedad en general, para no incurrir en errores anteriores y poder conseguir un crecimiento equilibrado y, a ser posible, paralelo y sin estrangulamientos.

—¿Existen antecedentes históricos de un Plan como éste en Canarias?

—En la práctica no hay antecedentes, y en la teoría —por llamarlo de alguna manera— están los Planes de "Desarrollo". La mejor experiencia que se puede sacar de lo que fueron los planes para Canarias es aprender lo que no se debe hacer en materia de planificación. En estas islas nunca se ha planificado nada; los Planes de Desarrollo fueron unos meros programas de inversiones que en muchos de los casos ni se cumplían.

—¿Usted cree que se puede sustituir la pesca en las aguas saharianas por las pesquerías de las aguas canarias?

—Rotundamente no. A simple vista, la diferencia en la cuantía de los recursos es muy grande, y, por otro lado, aunque es lógico que exista en el futuro más pesca en Canarias, una explotación más amplia de estas pesquerías implicaría la evaluación de bancos de peces, y en muchos casos la localización de ellos, por lo que la sustitución podría hacerse después de un plan quinquenal y dentro de un nuevo plan, a largo plazo, para ejecutarla; ello no obsta para que se modernice y tecnifique la pesca en el litoral canario, que en muchas ocasiones es más una necesidad social que estrictamente económica. Creo sinceramente que los canarios debemos hacer valer nuestros derechos históricos de pesca, que pueden reflejarse en convenios con los vecinos países africanos. La vinculación del pescador canario al banco sahariano es clara, pues de

la misma manera que los habitantes del desierto deambulaban, con su forma de vida nómada, de un lugar a otro del Sahara, también los canarios, en su actividad pesquera, "barloventaban" durante todo el año por aquellas costas desde hace cinco siglos.

—Desde ese punto de vista, ¿cuál es la solución al problema planteado por las transformaciones geopolíticas de esa zona?

—La solución está en la negociación; a estas alturas no se puede hacer otra cosa. Pero negociar desde Canarias para proteger nuestros intereses. También en la participación con esos países en acuerdos económicos, que podrían llegar incluso a una integración pesquera de los países de este área; es decir, constituir un "pool pesquero". Existen experiencias de integraciones de este tipo, aunque en otras actividades económicas. Es el caso del "pool verde" de mil novecientos cincuenta y dos, que patrocinaba el economista holandés Maschol; la CECA, el Benelux, etcétera. Yo, que soy un modesto economista, me atrevo a profetizar un éxito rotundo a una integración pesquera en la línea indicada, de llegarse a constituir. Sería la potencia pesquera más fuerte del mundo.

—La pesca en aguas canarias, ¿interesa o no interesa?

—Interesa mucho y, repito, su importancia social es muy grande. En un trabajo que hice en el año mil novecientos setenta y tres para la Obra de Cooperación, en equipo con el economista Luis Hernández y el especialista en cooperativismo Federico Rodríguez, señalábamos que era necesario un plan de ordenación pesquera del litoral canario como un programa de la planificación pesquera general, de lo que en aquella época llamábamos Banco Canario Sahariano. De la pesca en aguas de estas islas es importante la de especies pelágicas, sobre todo la de túnidos. Con respecto a la pesca de túnidos, es menester señalar la necesidad de la creación de un banco de carnada viva, con lo que se podría destinar casi el doble de tiempo a la pesca de las especies comerciales; es decir, que la zafra casi se doblaría. La zona de Taliarte, en la isla de Gran Canaria, tiene grandes corrientes y es apta para establecer el vivero; por otro lado, allí está el Centro de Tecnología Pesquera, y está proyectado un puerto de refugio, lo que hace viable el proyecto.

—¿Qué tipo de embarcaciones son las adecuadas para la pesca en las aguas de estas islas?

—Lo que está clarísimo es que las embarcaciones utilizadas en la pesca del litoral canario son inadecuadas, unas por anticuadas y pequeñas y otras por ser embarcacio-

nes usadas, muchas de ellas desecho de flotas de la Península. En la actualidad, se habla de embarcaciones de ferrocemento, que son mucho más baratas que las de fibra, con una eslora comprendida entre los doce y quince metros. En Cuba han empleado embarcaciones de ese material construidas con patente canadiense, y han reconstruido una nueva flota con una rentabilidad muy buena. La elección del tipo de embarcación está en función de la utilización de la tecnología y en función de las facilidades de pago y de los créditos que se ofrezcan con ese fin. Serían embarcaciones para llevar una tripulación comprendida entre cuatro y seis tripulantes.

"Por otro lado, hay quien piensa que deben ser embarcaciones de mayor tamaño, que puedan utilizarse en diversos tipos de pesca, lo que se ha dado en llamar embarcaciones polivalentes, que pueden pescar el atún en aguas canarias e incluso prolongarse hasta la costa de las Azores, y que además puedan faenar en los caladeros de siempre en la costa africana.

—Usted hablaba del sistema empresarial, ¿cómo funcionan las cooperativas y cofradías en Canarias, y qué medidas tomaría para fomentarlas?

—Dicen que el canario tiene poco espíritu asociativo, y hay quien dice que esa es la causa del poco éxito que esas empresas han tenido en el sector pesquero canario. Yo creo más bien que el canario es receloso de lo que no conoce, y, por otro lado, la política que se ha seguido hasta ahora a este respecto es la de fomentar y constituir, y no la de proteger y hacer que funcionen. En la actualidad, hay una o dos cooperativas que se puede decir que funcionan, y dos cofradías que mantienen cierta actividad, más política que profesional, pues otro de los grandes problemas del sector es lo desguarnecido que está políticamente.

—¿Quiere decir que no se ha hecho política pesquera en el archipiélago?

—Bueno, en España no ha existido nunca política pesquera, empezando porque no existe gestor para ejecutar las políticas necesarias, ya que la Dirección General de Pesca, hasta ahora, fue un organismo con cuarenta empleados, que es completamente ineficaz por su poca dimensión; agravado esto por la gran diversificación de competencias que hay en el sector. Es tónica ya la figura del armador o del pescador que va de un organismo a otro buscando solución a cualquier problema y sin encontrarla. Además, se hace muy necesario un organismo regional, que asuma todas las competencias de la pesca, que a la vez que vigile los intereses pesqueros, sirva de órgano de canalización

de las opiniones de los hombres del sector para que participen activamente en las decisiones en materia de política económica pesquera desde el archipiélago.

—¿Tiene alguna idea concreta sobre esto?

—A mí me gusta utilizar lo que ya tenemos; en ese sentido creo que son aptos los Comités Técnicos de Pesca, que en Canarias tendrían que estar configurados por islas. Creo que el concepto administrativo de isla tiene que quedar a salvo en toda la institucionalización del sector. En esa línea ya se había teorizado en España, y era uno de los aspectos a tratar por el Cuarto Plan de Desarrollo —que nunca existió—, en el que se preveía "potenciar en medios materiales y humanos las Secretarías permanentes de las Comisiones Regionales del Mediterráneo, Galicia y Cantábrico, y creación y potenciación de los Planes Regionales Sudatlánticos y Canario". Una entidad de este tipo con carácter regional, con autonomía y poder de decisión podría ser el canal por donde circularan los problemas pesqueros del archipiélago hacia la consecución de soluciones permanentes. Para conseguir esto se necesita la colaboración de las corporaciones locales, agrupaciones de armadores, sindicatos, cofradías, agrupaciones de cooperativas, etc.

—¿Qué importancia política y económica tendría el Plan?

—La importancia del Plan está en función de la forma en que se haga y de la importancia que la Administración le dé. Ahora que se habla de descentralización y autonomía, es lógico que la planificación regional tiene que hacerse bajo esas premisas autonómicas. En líneas generales, los objetivos del Plan han de estar adecuados con los objetivos económicos de estas islas.

—¿Entonces el Plan tiene carácter político?

—La planificación económica tiene unos objetivos concretos de política económica, cuyo fin último es el bienestar material y social de todos, y, por supuesto, está claro que las directrices del Plan las trazará el Gobierno dentro de las líneas económicas y políticas que marque el grupo político democráticamente elegido. El que crea que las líneas económicas las trazan los técnicos, están equivocados; del mismo modo que la política la hacen los políticos.

—¿Podría adelantar el modelo del Plan?

—Pienso que es prematuro hablar de una ecuación del Plan, pero sí puedo adelantar que el avance tecnológico, la investigación y la enseñanza y el mantenimiento del comercio exterior de productos pesqueros llevarán consigo, a largo plazo, un incremento del producto interior bruto de las islas y un incremento del nivel de empleo. ■ MAURO RODRIGUEZ.

INFORME SOBRE REFORMA PESQUERA EN GALICIA

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—Un extenso informe, denominado "Apuntes para una reforma pesquera en Galicia", ha sido presentado al ministro de Sanidad y Seguridad Social y al director general de Pesca.

Cinco son los objetivos básicos que se mencionan en este informe para conseguir la reforma pesquera de Galicia: la planificación de la pesquería de este territorio, la dirección de todos los programas de transformación, la promoción y el desarrollo de la pesquería, la coordinación de las actividades relacionadas con el sector y el control de las tareas encaminadas al desarrollo pesquero.

En el informe, elaborado por la asesoría técnica del Sindicato de Pesca Gallego, se dice que una política pesquera para Galicia tendría una primera etapa para paliar los defectos del modelo de crecimiento del sector desde 1961. Insiste en que no se puede pensar hoy en plantear una política de grandes transformaciones, de cara a una socialización de las pesquerías o a una nacionalización de las mismas. Antes habría que plantear la formación de políticas a corto plazo, encaminadas a paliar la crisis existente, consolidando el sector dentro de fórmulas de racionalización, lo que sería una política anticrisis.

Se pone de relieve, asimismo, la necesidad de un organismo rector de la pesca gallega, dentro de un régimen autonómico.

La nueva política pesquera debería formularse —concluye el informe— sobre una legislación laboral, tributaria y socio-económica, además de una tributación adecuada. ■

GALICIA, LA REGION MAS AFECTADA POR LA CRISIS DE LA INDUSTRIA CONSERVERA

- Los industriales piden que el Gobierno les ayude a paliar la coyuntura.

MADRID.—La infrautilización de la industria conservera es estimada en un 75 por 100 por los propios empresarios del sector. En Galicia, la región más afectada, y especialmente en las provincias de Lugo y La Coruña, las industrias disminuyeron su actividad.

En las provincias gallegas existen actualmente unas 397 factorías, con unos 40.000 trabajadores y una producción valorada en 20.000 millones de pesetas, de la que 5.200 millones fueron destinados a la exportación, en datos correspondientes al pasado ejercicio.

Ante la gravedad de la actual situación, los conserveros celebraron una reunión para examinar los problemas que les afectan. Al término del debate, los industriales difundieron algunos de los puntos que solicitan del Gobierno para paliar la coyuntura presente.

Básicamente, los conserveros piden se lleve a cabo el plan de reestructuración del sector, presentado en su día al Gobierno, fruto de los trabajos de los propios empresarios.

Asimismo, solicitan el libre acceso a las materias primas, que los productos de la industria conservera pasen al régimen de precios libres y que les sean concedidas licencias de importación para aquellas especies de pescado de las que no está actualmente en condiciones de abastecerles el sector extractivo español. En este sentido, destacaron la intencionalidad de los países comunitarios, que, limitando la actividad de la flota española, pretenden incrementar sus exportaciones con destino a las factorías españolas.

Otro aspecto en el que insistieron los industriales es el que se refiere al aceite de soja, del que el pasado año se exportaron 120.000 toneladas en crudo, a precios comprendidos entre las veintiuna y las veintitrés pesetas, mientras que a la industria conservera se le suministra en pequeñas cantidades y a un precio de 33,87 pesetas por litro. ■

Preocupación en los medios pesqueros gallegos

LA ACTUACION DE NUEVE BARCOS-FACTORIA RUSOS REDUCEN SUS CAPTURAS

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—La actuación de nueve barcos-factoría rusos en los caladeros habituales de los pesqueros gallegos han reducido las capturas de éstos.

Concretamente, la flota pesquera de Cariño retornó a puerto con un porcentaje de capturas que oscilan entre 800 y 1.500 kilos de castazeta, cuando la media venía siendo de unos 4.000 kilos.

En los medios pesqueros de la zona se estima que la actuación de los barcos rusos, que faenan a una distancia de tierra entre las veinte y treinta millas, puede poner en grave situación a los pesqueros gallegos.

Parece ser que los barcos rusos utilizan modernos equipos de arrastre por popa, con sonar, alerones que regulan la subida y bajada del aparejo e incluso con malla más pequeña que la que utilizan los pesqueros gallegos.

El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cariño, José Andrés Sierra Méndez, se muestra partidario de que se implanten las 200 millas jurisdiccionales, ya que de lo contrario entre franceses y rusos "hunden la economía pesquera gallega, asturiana y cántabra".

La flota pesquera de Cedeira, por su parte, al retornar a puerto informó que en la zona donde habitualmente faenan fueron avistados buques-factoría rusos. Según los informadores, los barcos rusos se encontraban entre el cabo Ortegal y Estaca de Vares, a unas dieciocho millas de la costa. De los hechos se dio cuenta a las autoridades de Marina.

Los arrastreros del puerto de Cillero (Lugo), que faenan a la altura de Estaca de Vares, regresaron a puerto ante la imposibilidad de trabajar en dicha zona, ocupada por los buques-factoría rusos. Según informaron los marineros de Cillero, la proximidad de los buques rusos impidió incluso a los arrastreros gallegos el maniobrar libremente.

En una zona próxima a donde faenan los buques rusos se encuentra el dragaminas de la Armada española "Sil", que vigila los caladeros.

En general, los medios pesqueros gallegos evidencian una gran inquietud y temor ante la presencia de barcos rusos.

Según varios sindicatos

LA IRRACIONAL EXPLOTACION DE LA RIA DE AROSA FAVORECE EL FURTIVISMO

VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra).—A la explotación irracional y falta de ordenación achacan diversas centrales sindicales y sindicatos marineros los conflictos que se vienen registrando en la ría de Arosa.

Comisiones Marineiras de Galicia, Sindicato Libre de la Marina Mercante y Comisiones Obreras de Pesca, del País Vasco, Cataluña, Valenciano y Andalucía, han difundido un comunicado conjunto sobre la situación creada en la ría de Arosa, prestando su total apoyo a los marineros de Rianxo, para acabar con el furtivismo en la ría.

Se refieren a la situación creada entre Carril y Rianxo, enfrentamiento que desean no vuelva a repetirse, invitando a los marineros de Carril y de la ría en general para que participen y colaboren en lograr una explotación racional de las playas y en acabar con el injusto furtivismo.

Tras señalar que todos estos problemas se deben al tipo de explotación irracional existente y al papel tan ineficaz que jugaron las Cofradías y organismos oficiales, proponen, para acabar con el furtivismo en la ría, una vigilancia eficaz, supresión inmediata de las guías de comercialización y dimisión inmediata de cabildos y secretarios de las Cofradías de Pescadores de toda Galicia. ■

CANGAS

ELABORACION DE UN ESTATUTO DE PESCA DE BAJURA

VIGO.—Diversas fuerzas políticas y sindicales constituidas en la localidad de Cangas de Morrazo han elaborado un Estatuto de Pesca de Bajura.

En el Estatuto se señalan como medidas necesarias para adoptar con urgencia las referidas a Seguridad Social y Seguro de Paro; democratización de las Cofradías de Pescadores; sustitución de la legislación militar por una laboral; control de vedas y zonas de pesca por los Sindicatos; dotación de un fondo económico a la pesca de bajura, aplicable a naufragos y malas temporadas de capturas; creación de líneas de créditos, a largo plazo, para modernizar la flota; comercialización directa; profesionalización del marinero, y estudios biológicos de zonas y especies, para mejorar la extracción.

Una vez definitivamente elaborado el Estatuto, se pretende someterlo a una asamblea de marineros. ■

ASOCIACION DE MARISCADORES DE EL BURGO

La Asociación de Mariscadores de El Burgo ha elegido presidenta a María Paz Rey Cao (Maruxa Rey), en asamblea que se celebró en el salón de actos de la Casa del Mar de La Coruña. Aquilino Borja fue elegido vicepresidente, y vocales, Silva Gabarrón, Manuel Iglesias Rey y Sinda Regueira. ■



VIGO

MEDALLA AL MERITO SOCIAL MARITIMO, A UN PESCADOR

VIGO (De nuestro corresponsal).—En la Casa del Mar de esta ciudad le ha sido entregada la medalla al Mérito Social Marítimo, en su categoría de plata, a don Antonio Graña García. La distinción le fue impuesta por el presidente del Consejo Provincial del Instituto, don Servando Gómez Aller de la Vallina, en presencia del delegado provincial del ISM, don Bruño Otero Deus.

Don Antonio Graña, que en breve cumplirá sesenta años, lleva cincuenta consagrado por entero a la profesión marinera, que ha desempeñado en los puestos más duros. Se inició a los diez años en la pesca de bajura, como ayudante "al xeito" (pesca de la sardina). Sus singladuras iban de Agüete a Silleiro, Finisterre o cualquier otro lugar, en las frágiles traíneras propulsadas a vela o remo, según el viento fuese favorable o no.

En su larga vida profesional sufrió graves accidentes, como la pérdida de su pierna izquierda a la altura de la rodilla cuando se hallaba faenando, en 1949, en un buque de arrastre. En 1973 volvió a sufrir otro accidente en su mano derecha. Al siguiente año, la Comisión Técnica Calificadora provincial le declaró incapacitado para el ejercicio de la profesión marinera, calificación que le fue sustituida en la actualidad por la de incapacidad absoluta para toda clase de trabajos, quedándose reconocida una pensión mensual. ■ ROLLAND.

ARCADE MARISCADORES PARA SUS FAENAS

VIGO.—Alrededor de tres mil mariscadores de Arcade pararon sus faenas durante una jornada por desacuerdo con el precio que ofrecen los compradores.

El precio por caja de 50-kilos de berberecho que ofrecen los compradores es de 1.000 pesetas.

Se da la circunstancia de que el día en que se abrió la veda muchos de estos mariscadores se dirigieron a la vecina localidad de Cesantes, donde los intermediarios pagaron a 2.000 pesetas la caja de berberecho.

La cantidad de 1.000 pesetas fijada por los compradores es inferior a la del pasado año, y culpan de la situación de los afectados a los intermediarios, quienes, con su actitud, perjudican no sólo a los mariscadores, sino a los demás compradores de la zona. ■

DESAPARECEN LOS SIGNOS DE MAREA ROJA

VIGO.—Desaparecieron los signos macroscópicos de marea roja que se habían detectado en la zona Sur de las islas Cíes y que habían penetrado en la ría de Pontevedra, sobre la bahía de Aldan, según indicaron fuentes próximas al Instituto de Oceanografía de Vigo.

Los signos registrados no ofrecían peligro, ya que según los estudios realizados no eran tóxicos.

Las manchas se advertían con mayor intensidad en la zona de la bahía de Aldan. ■

NOYA CAPTURA DE BERBERECHO

NOYA (La Coruña).—Con toda normalidad, se inició la captura del berberecho en aguas de las concesiones marisqueras de las Cofradías de Muros y Noya.

Las embarcaciones pesqueras de la ría de Arosa que habían sido apresadas por las autoridades han sido devueltas a sus respectivos lugares de origen.

En cuanto a la cantidad de berberecho capturado el primer día, se calcula fueron alrededor de unos cuarenta camiones. El cajón de 50 kilos de esta especie se cotizó entre 1.000 y 2.900 pesetas, según la calidad del mismo. ■

LOS MARISCADORES PROTESTAN POR EL BAJO PRECIO

NOYA (La Coruña).—Los mariscadores de la ría de Noya se niegan a vender el berberecho cosechado a los compradores, alegando que el precio ofertado es muy bajo. A este conflicto hay que añadir el surgido por la prohibición de que faenen en la ría mariscadores no pertenecientes a las Cofradías de la ría de Muros y Noya.

Las ofertas de los representantes de las fábricas de conservas son de 600 a 2.000 pesetas por cajón de 50 kilogramos de peso, variando el precio según el tamaño del marisco. Los mariscadores consideran que la oferta debe ser mejorada.

En cuanto a las fricciones con mariscadores no pertenecientes a las Cofradías de la ría, se sabe que seis embarcaciones fueron apresadas por orden de las autoridades, ya que no pertenecen a miembros de las Cofradías con derecho a mariscar.

Los bancos de marisco de la ría han sido concedidos a las Cofradías de la misma, que además de cuidar el banco se dedican a sembrar en ellos berberechos y otros moluscos y llevan a cabo todas las faenas necesarias para cuidar su reproducción.

En la ría se encuentra fondeado el guardacostas "Sálvora". Fuerzas de la Guardia Civil ejercen el control en la carretera para evitar el transporte clandestino de embarcaciones.

Grupos de mariscadores recorren constantemente los lugares de venta para impedir se comercie con el berberecho a bajo precio. ■

APRESADAS SEIS EMBARCACIONES QUE MARISCABAN SIN LICENCIA

NOYA (La Coruña).—Seis embarcaciones, que procedentes de las zonas de Arosa llegaron a Noya, fueron apresadas por la autoridad de Marina por carecer del correspondiente permiso.

Ante la apertura de la veda del berberecho, diversas embarcaciones procedentes de puertos de la ría de Arosa llegaron a Noya transportadas en camiones, para faenar en aguas de las concesiones marisqueras de las Cofradías de las rías de Muros y Noya.

También grupos de mujeres de los marineros de Noya se situaron en la carretera para impedir el paso de los camiones que transportaban clandestinamente las embarcaciones.

El guardacostas "Salvaora" se encuentra fondeado en las proximidades de la playa de Boa, para impedir que los furtivos puedan quebrantar la veda.

También fuerzas de la Guardia Civil ejercen un control en la carretera para evitar el transporte clandestino de embarcaciones. ■

AUMENTA EL TRAFICO PORTUARIO COMERCIAL Y DESCIEDE EL PESQUERO

LA CORUÑA.—El tráfico comercial aumentó en el puerto de La Coruña en el primer semestre del año actual.

La tónica de aumento de tráfico comercial se registró también en los restantes puertos de Galicia, mientras que se advierte un descenso en el sector pesquero.

Durante el primer semestre del año actual el tráfico habido en el puerto de La Coruña ascendió a 3.977.807 toneladas, que representa un 16 por 100 más que durante el mismo período del año 1976.

En el tráfico de pesca fresca se registró un volumen total de 43.969 toneladas, que supone un 5 por 100 menos que en 1976. ■

GIJON HA ENTRADO EN SERVICIO LA CASA DEL MAR

● Consta de siete plantas y está situada en la zona portuaria principal.

GIJON (Corresponsal).—El día 3 de octubre ha entrado en servicio la Casa del Mar de Gijón, un edificio, construido en solar cedido por el Ayuntamiento de Gijón y que consta de siete plantas. Está situado próximo al nuevo dique de la Osa, en la avenida de Eduardo Castro, que conduce al puerto exterior. Actualmente en parte de este solar se lleva a cabo la construcción de un edificio para la Escuela de Náutica y Formación Profesional Náutico-Pesquera del ISM.

Los servicios ahora en funcionamiento están distribuidos así:

- Policlínica: Instalada en las plantas primera, segunda y parte de la tercera. Y con acceso independiente de los demás servicios de la Casa del Mar. Esta policlínica comprende Medicina General y Especialidades, así como servicio de Guardia, para atender en todo momento al personal afiliado al Régimen Especial del Mar.
 - Hogar del Marino: Instalado en la planta tercera.
 - Residencia de alumnos: Para los de la Escuela de Náutica y Náutico-Pesquera, con capacidad para ochenta alumnos.
 - Hospedería: Dispone de treinta y seis plazas, exclusivamente para marinos y pescadores en tránsito.
 - Delegación provincial: Instalada en la cuarta planta junto con la inspección de los Servicios Sanitarios.
 - Bar-restaurante: En la planta baja con acceso independiente.
 - La nueva Casa del Mar dispone asimismo de un salón de actos y de biblioteca.
- Esta Casa del Mar de Gijón significa un paso importante



para la mejor atención y asistencia de todo orden del colectivo marítimo-pesquero. Su ubicación es, asimismo, factor complementario para la facilidad de acceso de la gente de la mar, pues está situada prácticamente dentro de la zona portuaria principal. ■

CLAUSURA DE CURSO EN LA ESCUELA DE NAUTICA Y NAUTICO-PESQUERA DEL I. S. M.

Se ha celebrado el acto de clausura en la Escuela Reconocida de Náutica y Náutico-Pesquera de Gijón, con la presencia de las autoridades y representaciones diversas del sector marítimo comercial y pesquero, así como todo el alumnado, que llenaban por completo el salón de actos.

La última lección del curso fue pronunciada por don Jaime Truyols Santonja, catedrático de Paleontología de la Universidad de Oviedo. El tema cobró interés mayor por la minuciosidad con que fue desarrollada la lección, fijando la atención de los oyentes en los pormenores científicos expuestos con claridad suficientemente comprensiva. Al final de su conferencia, el señor Truyols fue largamente aplaudido.

Cerró el acto el comandante militar de Marina de Asturias, que con otras primeras autoridades presidía esta clausura, felicitando a los nuevos titulados, profesionales de la mar y deseándoles parabienes en sus cargos ahora de mayor responsabilidad; extendiendo su felicitación y mejores deseos también al claustro de profesores que con su entrega y dedicación competente hacen posible un mejor aprovechamiento de las diferentes materias, objeto de la preparación que hace posible a los hombres de la mar la promoción deseada y conveniente para el desarrollo eficaz de su ejercicio, con la recién adquirida titulación, con consciente responsabilidad.

Los cursos clausurados corresponden prácticamente a todas las titulaciones de "Puente", "Máquinas" y especialidades tituladas también de Formación Profesional Náutico-Pesquera, así como de la carrera de náutica, secciones de "Puente", "Máquinas" y "Radiotelegrafistas de la Marina Mercante"; "Precou" partiendo de titulación suficiente de "Puente" o "Máquinas" de Formación Profesional, para acceso a la carrera de náutica, y Formación Profesional de Primer Grado-Rama Marítimo-Pesquera. ■ R. R.

EL "MUSEL 185" NUEVO BUQUE PORTACONTENEDORES

GIJON.—En los astilleros de Marítima del Musel, S. A., fue botado el buque portacontenedores, construido para Euronaves, S. A., de Bilbao, con el nombre provisional de "Musel 185".

Este buque es el primero de una serie de dos que se construye en los astilleros para la firma armadora bilbaína. Sus características son: 94,65 metros de eslora, 15 de manga, 5,88 de calado, 1.900 Tm. de registro bruto, y 3.300 Tm. de peso muerto.

El "Musel 185" fue trasladado a los muelles para ultimar los trabajos de acondicionamiento y someterlo a las pruebas de navegación y velocidad. ■



BOTADURA DE SUPERPETROLERO

BILBAO.—El superpetrolero "Cerro Colorado", con 130.000 toneladas de peso muerto, el cual ha sido botado recientemente en los Astilleros Españoles de Sestao.

BILBAO

CUARENTA MARINEROS DEL "PATRICIA" DESEMBARCADOS Y SIN EMPLEO

BILBAO.—Unos cuarenta marineros, aproximadamente la mitad de la tripulación española de los ciento diez que tenía el ferry "Patricia", han quedado desembarcados y sin empleo desde el día 31 del pasado mes de agosto.

El "Patricia" realizó su último viaje en la línea que une a Bilbao con Inglaterra el 28 de agosto, con llegada a Southampton el día 30. Ese mismo día partió para el puerto sueco de Goteborg, donde después de algunas reparaciones quedó atracado.

El personal español de máquinas y cubiertas fue enrolado en la compañía sueca Dronstom, actual propietaria del buque, para pasar a otros barcos, así como parte de la sección económica (camareros, empleados de cocina, etc.), especialmente los de mayor edad.

El resto de la tripulación española había podido acogerse al seguro de desempleo de la Unión Sueca de la Marina Mercante, en espera de poder enrolarse en algún otro barco de aquella nacionalidad. Para ello se les exigía residencia temporal en Suecia, pero el seguro de desempleo permite unas condiciones de vida muy precarias en aquella nación, no ofreciéndoles muchas garantías el embarque según manifestó la tripulación, por lo que prefirieron quedarse en España a la espera de poder embarcarse. ■

SE FUSIONAN COMPAÑÍAS DE REMOLCADORES

BILBAO.—Cuatro de las seis compañías de remolcadores del puerto de Bilbao se fusionaron, debido a la grave crisis que atraviesa el puerto de Bilbao, formando el Consorcio de remolcadores del puerto y ría de Bilbao.

Remolcadores Ibaizabal ha aportado a esta agrupación once barcos; la compañía Sixto García y Remolcadores del Norte, tres unidades cada una, y la empresa Carmelo Urteaga, dos, con un total de diecinueve barcos.

Los servicios mancomunados de la nueva sociedad han comenzado y se espera de esta nueva modalidad una mayor disponibilidad de rendir mejor servicio en relación a la potencia necesitada y al tonelaje remolcado. ■

GERONA

AHOGADOS DOS SUBMARINISTAS

GERONA.—Dos jóvenes barceloneses perecieron ahogados en aguas de Port de Selva. Se trata de Juan Mateu Corcoll, de veintitrés años de edad, y Juan Torrens Pérez, de dieciocho años.

La causa de su muerte fue, al parecer, el haberseles agota-

do el aire de las bombonas cuando realizaban una inmersión en Cala Caballera, por lo que fallecieron por asfixia. ■

COLISION DE DOS BUQUES A CUARENTA MILLAS DE BARCELONA

PALMA DE MALLORCA.—Los barcos "Arya Zar", iraní, y "Rivagijón", español, colisionaron a unas cuarenta millas de Barcelona, sin que se registraran heridos.

El "Rivagijón", que desplaza 724 toneladas, llegó después de la colisión al puerto de Palma por sus propios medios, a la una de la tarde, visiblemente dañado en su proa, mientras que el buque iraní tuvo que ser remolcado hasta Barcelona.

Un directivo de la compañía Vapores Suardia, propietaria del "Rivagijón", manifestó que el golpe no fue de importancia y que los daños no impidieron ni pusieron en peligro la navegación.

Sobre las posibles causas de la colisión, indicó que no están determinadas todavía, pero que se debió, probablemente, a la falta de visibilidad, en una noche sin luna, y a la dificultad de operar maniobras rápidas de corrección en alta mar.

Después del choque, los dos buques permanecieron unas horas juntos ayudándose mutuamente, hasta que el buque de bandera libanesa "Savoiglory" rescató a 35 pasajeros del "Arya" y parte de la tripulación, mientras que el capitán y nueve tripulantes emprendían rumbo, con el buque, a Barcelona.

El "Rivagijón" navegaba hacia Mallorca, a marcha lenta, ya que la mercancía que transportaba venía destinada a este puerto.

El "Arya Zar" pertenece a la compañía Arya National Shipping Lines, S. A., de Teherán, y desplaza 9.206 toneladas de registro bruto. ■

BARCELONA

LA CAMARA DE COMERCIO SOLICITA AUTONOMIA PARA EL PUERTO

BARCELONA.—Dadas las condiciones de volumen de actividades y condiciones económicas del puerto de Barcelona, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona tomó el acuerdo de solicitar del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo la concesión del Estatuto de Autonomía para el citado puerto.

El Estatuto de Autonomía, previsto en la legislación presente, da a los puertos el carácter de entidades públicas, con administración propia de órganos privados.

VALENCIA

PROYECTO DE ESTATUTO DE AUTONOMIA PARA EL PUERTO

VALENCIA.—La Junta del Puerto de Valencia aprobó en una reunión plenaria un proyecto de Estatuto de Autonomía portuaria para aplicar a este puerto.

De acuerdo con tal proyecto, el puerto de Valencia podría desarrollar su actividad en régimen de empresa mercantil, ajustándose a las normas de Derecho privado y a los usos mercantiles, sin quedar sujeto a la Ley de Entidades Estatales Autónomas y a la de Contratos del Estado.

En virtud de tales principios, el puerto autónomo de Valencia sería regido por un Consejo de Administración que tendría a su cargo, con plena responsabilidad ante el Gobierno, su administración, gestión y dirección en el ámbito del Derecho privado y del régimen de empresa mercantil. ■

PALMA DE MALLORCA

OPOSICION AL AUMENTO DE IMPUESTO PARA LAS EMBARCACIONES DE RECREO

PALMA DE MALLORCA.—Los constructores y comerciantes de la industria naval de Mallorca dirigirán un escrito a la Administración, a los ministros competentes en el tema y al presidente del Gobierno, para hacer constar su oposición ante el aumento del impuesto fiscal para las embarcaciones de recreo.

Asimismo elevarán una moción de censura a los parlamentarios de Baleares por no haber propuesto una enmienda, dentro del plazo legal, a la proyectada Ley de Reforma Fiscal.

Estas son algunas de las decisiones tomadas en una reunión que mantuvieron representantes de la industria y el comercio náutico de Mallorca.

Industriales y comerciantes basan su oposición a los nuevos impuestos previstos para las embarcaciones deportivas en las repercusiones que éstos desencadenarían sobre la industria y el comercio náuticos, lo que tendría también una repercusión social por la posible disminución de puestos de trabajo. ■

CARTAGENA

MEDALLA AL MERITO SOCIAL MARITIMO

CARTAGENA (Murcia).—En la Casa del Mar tuvo lugar el acto de imposición de medalla de plata al Mérito Social Marítimo de primera clase con distintivo blanco al pescador Diego Sánchez Rosique, quien salvó a tres aviadores en distintos accidentes.

Por este mismo motivo, el señor Sánchez Rosique tiene en su haber la Cruz del Mérito Aeronáutico. El veterano pescador, que ha cumplido setenta y ocho años, ha intervenido en otros nueve salvamentos. ■

CADIZ

IV CURSO DE OCEANOGRAFIA MEDICA

CADIZ (De nuestra corresponsal).—En la Facultad de Medicina de Cádiz se desarrolló el IV Curso de Oceanografía Médica, comprendiendo doce importantes conferencias, entre las que destacamos: "Biología y comportamiento del tiburón", a cargo de don José Gómez Sánchez, catedrático de la Facultad de Medicina de Cádiz; "Nuevas perspectivas de la supervivencia en la mar", por don Juan García Cabillana, comandante médico de la Armada y profesor de Medicina e Higiene Naval de San Fernando; "Control sanitario de los productos de la pesca", por don Roberto Conty, jefe del Servicio Veterinario de Alimentos de la Subdirección General de Sani-

dad Veterinaria, y "Citohepatología e histopatología de la contaminación experimental por metales pesados en especies marinas", a cargo del doctor Gutiérrez Rodríguez.

Además de las conferencias se celebrarán dos mesas redondas con intervención de personalidades relacionadas con el mar, interviniendo en las mismas el inspector de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina en Cádiz, don Carmelo Delfín López.

Se proyectaron también películas sobre algunos de los temas tratados y se entregó un diploma de asistencia a los cursillistas. ■ **CRISTINA.**

Puerto de Santa María (Cádiz)

RITMO CRECIENTE DE CAPTURAS

PUERTO DE SANTA MARIA (Cádiz).—Continúa en ritmo creciente la importancia de este puerto pesquero en cuanto a capturas realizadas. El pasado mes de agosto, las ventas en lonja llegaron a suponer un importe de más de 133 millones de pesetas en primera venta.

En los tres primeros días de este mes se han contabilizado más de diez millones de pesetas de venta en lonja, con lo que se ha superado el record que mantenía desde marzo del año anterior.

Entre las capturas han abundado la merluza, los calamares y cefalópodos en general, así como los lenguados y una importante cantidad de caballa para la industria conservera.

El ritmo y entretenimiento de las embarcaciones e industrias adyacentes son de absoluta normalidad, así como en lo que se refiere al transporte de esta mercancía. ■

HUELVA

DISMINUCION EN LAS CAPTURAS DE BIVALVOS

HUELVA.—La considerable disminución que de unos años a esta parte viene notándose en las capturas de bivalvos en la zona costera onubense (desde la coquina a la chirila) es un hecho que preocupa grandemente al amplio sector dedicado en esta provincia a este tipo de capturas.

Ante este problema, en el Plan de Explotación Marisquera se está estudiando la forma de mejorar la extracción de la chirila. En este sentido, en el diario "Odriel" aparece una entrevista con un representante del Plan, quien afirma que una de las principales causas de esta disminución es la contaminación de los mares. ■

INCENDIO EN UN BUQUE DURANTE DOCE HORAS

HUELVA.—Cerca de doce horas duraron los trabajos de extinción de un incendio declarado a bordo del buque "Hermanos Cayuela", que se encontraba en el muelle de Astilleros de Huelva, S. A., donde era sometido a unas reparaciones. Uno de los bomberos que trabajaban en la extinción del fuego resultó herido con diversas quemaduras, sin ser de gravedad.

Al parecer, el siniestro se originó en la cubierta de popa a consecuencia de algunas chispas de los grupos de soldadura electrogénica con que se trabajaba en la reparación del barco.

Dadas las proporciones que tomaba el fuego, se decidió llevar el buque a un lugar apartado del muelle, pues sus depósitos estaban cargados con 5.000 litros de gas-oil que hubieran podido originar una gran explosión en caso de ser alcanzados por las llamas.

Los trabajos de extinción se llevaron a cabo desde balsas dispuestas al efecto. Al abrir una de las escotillas del buque, el bombero don Angel Santos Tomás fue alcanzado por una onda de vapor de agua que le ocasionó quemaduras de carácter leve.

Tras doce horas de trabajo, el fuego quedó completamente dominado y sofocado; por el momento no se han calculado los daños ocasionados, aunque se sabe que la maquinaria no fue afectada. ■

ALGECIRAS

OBRAS DE MEJORA EN EL PUERTO

ALGECIRAS (Cádiz).—Con un presupuesto de 1.014 millones de pesetas y financiado con los fondos del propio puerto, salió a subasta la obra de prolongación del dique de abrigo del puerto de Algeciras.

Esta obra tendrá una longitud de 700 metros, lo que equivale a duplicar el actual dique Norte, del cual es prolongación, conservando su última alineación.

El nuevo tramo de dique es atracable por su parámetro interior, con calado de catorce metros en bajamar.

Con la realización de esta obra se conseguirá el abrigo necesario para, en su día, poder obtener unos 400.000 metros cuadrados más de superficie de zona portuaria, lo que representa, respectivamente, el 66 y el 10 por 100 de los atraques y superficies actualmente disponibles.

En la obra serán empleados 109.000 metros cúbicos de hormigón y 2.400 toneladas de acero, contándose con un plazo de ejecución de 42 meses, aunque a los veinticuatro meses tendrá que entregar la constructora totalmente terminado y dispuestos para entrar en servicio 250 metros de los 700 del proyecto total.

Por otra parte, hasta finales del pasado mes de agosto el desarrollo del movimiento portuario en Algeciras ha sido el siguiente, desde el primero de enero del año actual:

En mercancías se alcanzaron cerca de los ocho millones de toneladas movidas, lo que supone un descenso del 8 por 100 respecto a la misma fecha del año anterior, debido principalmente a la disminución general experimentada en el consumo de crudos y de otros productos petrolíferos.

Hay que resaltar, no obstante, el movimiento de mercancías en general, con un incremento del 94 por 100, y muy especialmente el tráfico de contenedores, que supera la cifra de 49.000, todos ellos de 46 toneladas, con lo que se ha rebasado la cantidad movida durante todo el año anterior.

En cuanto a pasajeros, utilizaron el puerto hasta el 31 de agosto 2.560.000 personas, con un aumento del 16 por ciento, mientras que se transbordaron 250.000 vehículos, con un incremento del 35 por 100.

El día de mayor tráfico de embarque y desembarque de pasajeros fue el 12 de agosto, con cerca de 280.000 pasajeros, mientras que el de mayor transbordo de vehículos fue el 8 de agosto. ■

PETROLEO EN AGUAS MARROQUIES PROXIMAS A CANARIAS

ARRECIFE DE LANZAROTE.—A la altura de la costa de Lanzarote, en aguas marroquíes, han sido hallados indicios de petróleo, según noticias publicadas en Canarias, que proceden de la agencia gubernamental marroquí.

Según dichos medios, el petróleo fue hallado por la plataforma Ifni número 1, del grupo americano Sunoil. Tal yacimiento está cerca de las costas canarias, si bien se comerita que fuera de las aguas jurisdiccionales españolas.

Fuentes competentes del sector de hidrocarburos consultadas afirmaron que las prospecciones se hallan en aguas marroquíes, y que incluso la parte más cercana a las costas españolas no roza la mediana que separa a éstas de las aguas del país norteafricano.

Por lo que respecta al subsuelo de Lanzarote, fuentes consultadas afirmaron que no puede tener petróleo por ser un lugar situado junto a un foco magmático.

Respecto a la existencia del "oro negro" en la plataforma submarina próxima a la isla, un técnico especialista de los sondeos geotérmicos que se efectúan en Lanzarote dijo que no se dispone de datos suficientes para afirmar la existencia o no de petróleo, ya que aún no se han efectuado las investigaciones precisas.

Tras destacar que la isla tiene una génesis geológica que tampoco permite esperar obtener metano en ella, puso de manifiesto que hay una gran esperanza en la explotación de la energía geotérmica en esta zona, y que según recientes estudios de las Naciones Unidas se sabe que el precio a que puede obtenerse la electricidad por energía geotérmica es de un medio a un tercio más barato que el de la electricidad producida en 1970 por materiales combustibles. ■



BARCO CHINO EN CARTAGENA

El carguero "Danjiang", de China Popular, ha atracado en el muelle de Cartagena. Llegó procedente de Albania para cargar fertilizantes en Escombreras. Es la primera vez que un barco de esta nacionalidad toca en un puerto español. ■

A bordo de una avioneta alquilada por el Instituto Social de la Marina

LLEGARON A ARRECIFE LOS NUEVE NAUFRAGOS DEL "AVE SIN PUERTO"

ARRECIFE DE LANZAROTE.—A bordo de una avioneta-taxi alquilada por el Instituto Social de la Marina llegaron desde Villa Cisneros los nueve naufragos del pesquero "Ave sin puerto", que naufragó el pasado día 16 de septiembre en la costa sahariana.

Su patrón, Casimiro Villalba, declaró que a las veintidós horas de ese día, en medio de una intensa niebla y a dos millas del cabo Leven, el barco rozó con el fondo, abriéndosele una importante vía de agua y quedando sin timón.

El pesquero, según su patrón, fondeó allí mismo, y durante día y medio sus ocupantes estuvieron intentando achicar el agua, que entraba cada vez en mayor cantidad, aumentando el peligro y la incertidumbre, ya que no disponían de radiotelefonía para pedir ayuda porque estaba averiada.

Durante la noche lanzaron bengalas rojas de socorro, pero en vista de que nadie respondía y el "Ave sin puerto" amenazaba hundirse, decidieron abandonarlo y ocupar una balsa neumática de salvamento, en la que permanecieron día y medio navegando a la deriva, pues se les partió un remo y en la balsa estaba entrando agua.

No llevaban más víveres que una bolsa de caramelos y un poco de agua, que hubieron de racionar hasta que se les acabó. Tuvieron que enjuagarse la boca y la garganta con agua salada del mar. En el transcurso de las treinta y seis horas de navegación en la balsa observaron la presencia de dos barcos, pero ninguno de ellos los descubrió.

A duras penas y utilizando un solo remo consiguieron llegar a la costa del Sahara en una zona de abrupto acantilado y de desierto inhóspito y deshabitado.

La noche la pasaron a la intemperie, durmiendo con las ropas mojadas, y a la mañana siguiente caminaron más de 90 kilómetros a través del desierto hasta que los naufragos de mayor edad no pudieron seguir. Un grupo de los más jóvenes, con los pies hinchados, siguieron la marcha hasta que avistaron una patrulla militar marroquí, que, tras darles alimentos, los trasladaron a Villa Cisneros. ■

CRONICA DE IRLANDA

MAYOR COOPERACION ENTRE LOS PAISES PESQUEROS EUROPEOS

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Se habló mucho en círculos marítimos irlandeses durante el mes pasado del arresto por patrulleros irlandeses de seis buques de pesca españoles, "Humbe", "José Antonio Emanuel", "Medusa", "San Antonio", "Anayok" y el "Enita".

Ló que es triste es que, mientras, la industria pesquera irlandesa muestra una determinación en aumento de imponer al Gobierno una zona exclusiva de pesca irlandesa de cincuenta millas (en general, es más al exterior en la zona eurocomunitaria de 200 millas donde los españoles pescan y donde varios buques españoles fueron detenidos). Todos los que conocen a los pescadores españoles les quieren y no hablan, sino bien de ellos. La situación pide un acuerdo internacional de conservación y una cooperación mucho más estrecha entre los pescadores de todos los países europeos.

En este país donde se dieron noticias de un descenso en la cantidad pescada en el año pasado, aunque el precio recibido fuese un poco más alto, tiene lugar una discusión violenta entre la Organización de Pescadores Irlandeses, que reúne a la gran mayoría de los patrones de buques de pesca, y el Sindicato de los pescadores, que acusa a los patrones de querer excluir a los pesca-

dores extranjeros de las aguas irlandesas únicamente para explotarlos a fondo ellos mismos sin la más mínima idea de conservación científica. Lo que es preciso es una política oficial de desarrollo y conservación basada sobre una cooperación estrecha entre todos los interesados y guiada por los descubrimientos de los oceanógrafos y otros investigadores cuyas proposiciones hasta ahora quedan a menudo olvidadas por el lado "práctico".

LA "BEOGAN", SUSPENDIDA

Los miembros del Instituto Marítimo sintieron mucho que, a causa del continuo mal tiempo durante el mes de agosto en el golfo de Gascuña, la expedición "Beogan", que salió de la bahía de Vigo hacia el puerto de Cork, en el Condado de Cork, tuviese que ser abandonada, ya que había sido preparada para los tripulantes del "Beogan".

En el Instituto hay un interés creciente hacia la conferencia de noviembre de la Fe-

deración Internacional de Ligas Marítimas y Navales, establecida en noviembre del año pasado en Barcelona con el apoyo del Instituto irlandés, cuyo oficial de investigaciones lo representará en la conferencia de noviembre en Madrid.

La exposición abierta cada fin de semana del verano del nuevo Centro Marítimo Nacional en el puerto de Dun Laoghaire, dirigida por el Instituto Marítimo, logró gran éxito. Se celebró también una interesantísima exposición de pinturas y fotografías marítimas en el pequeño puerto de Wicklow, obra en su totalidad de un pequeño grupo de estudiantes locales llenos de amor para con su puerto, su historia y sus actuaciones. Muchos han expresado la opinión de que el joven pintor Patrick Davis tiene la posibilidad, desde el punto de vista de sus cualidades artísticas combinadas con sus conocimientos de la mar, de hacerse el gran pintor marítimo irlandés que nos falta desde hace largo tiempo en nuestra pequeña isla.

El Gobierno irlandés se ha decidido a gastar en el año fiscal 1977/78 seis millones y medio de libras esterlinas en la Marina de Guerra irlandesa, en lugar de los cuatro millones gastados en el año anterior.

No es, como escribió el editorialista del influyente "Irish Times" el 5 de septiembre, mucho para una isla rodeada de mares riquísimos en pesca y disputados desde hace siglos por tantas potencias navales.

SE BUSCA PETROLEO

Investigaciones importantes empiezan este otoño en los alrededores del banco Kish, a unos veinte kilómetros de la capital irlandesa, donde hay, según los geólogos, buenas esperanzas de hallar petróleo. Las indagaciones que estaban siguiéndose durante el verano entero a lo largo de la costa meridional del país no han dado como resultado nada más que desilusiones.

Poco a poco los faros irlandeses se transforman en faros automáticos sin guardianes. Esto lleva una responsabilidad aún más pesada sobre el servicio de lanchas que dependía tanto hasta ahora de las observaciones expertas hechas por los guardianes en casos de llamadas de socorro, y subraya la reclamación del Instituto Marítimo de que se establezca un servicio voluntario de guardacostas, utilizando a los miembros de la Defensa Civil, organizaciones de exploradores, etcétera. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.



PEZ GIGANTE

Un pescador de Matsue (Japón), Masaki Ikeda (en la foto), de treinta y nueve años de edad, ha capturado este pez gigante, de rara especie. Tiene el pez una longitud de 185 centímetros y pesa 123 kilos.

ACUERDO PESQUERO ENTRE MEJICO Y U. S. A.

MEJICO (Corresponsal).—Un tratado entre USA y Méjico limita las actividades pesqueras de USA dentro de la zona económica mejicana de las 200 millas, de acuerdo con el Servicio Nacional de Pesca Marina. El acuerdo fue firmado por el embajador John Jova, por parte de USA, y el ministro de Relaciones Exteriores Alfonso García Robles, por Méjico, y ahora se encuentra vigente.

El tratado autoriza el acceso limitado del pescador americano para la pesca tradicional dentro de las 12 millas (de mar territorial), de las costas occidentales de Méjico. Los barcos americanos están

autorizados a una porción del sobrante del total de captura permitido, determinado por Méjico, de huachinango, mero, camarón y pesca de acompañamiento dentro de la zona de 12 a 200 millas del golfo de Méjico; sin embargo, la continuación de la pesca por parte de USA de las especies muy migratorias está permitida.

Los Estados Unidos aceptan el concepto de fase por fase, limitar la pesca del camarón en la zona de las 12 a las 200 millas. El diagrama es como sigue:

Período	Tonelada Métrica	Núm. de barcos	Porcentaje de reducción
1 agosto 1976-31 julio 1977	2,750	318	40 por 100 de los barcos previos
1 agosto 1977-31 julio 1978	1,925	223	30 por 100 del primer año del convenio
1 agosto 1978-31 julio 1979	1,100	127	60 por 100 del primer año del convenio
1 agosto 1979-31 diciembre 1979 (5 meses)	344	95	70 por 100 del primer año del convenio

Los barcos americanos pescarán solamente en los caladeros de Contoy y Tampico, no más del 80 por 100 de las capturas que se harán fuera de Tampico. Cada barco que participe en la pesca pagará anualmente un permiso de 80 \$ y un recargo de 2.006 \$ anual por sus capturas, calculados en base al 5 por 100 del precio oficial del camarón (establecido por Méjico) de 4.640 \$ por tonelada.

El convenio permite que 52 barcos americanos participen en la pesca de anzuelo y de línea dentro de la zona mejicana hasta llegar a la captura asignada de 450 Tm.; cada barco pagará una cuota de 80 \$ y un recargo de 433 \$ por sus capturas anuales (obtenido de dividir el número de barcos autorizados con cargo total por el monto de captura permitida, el cual es el 5 por 100 de la pesca, a 1,000 \$ toneladas por 450 \$ tonelada).

DEPOSITO

Los dueños de los barcos en cualquiera de las pescas arriba señaladas requerirán hacer un depósito en efectivo con garantía de ejecución o una fianza de una compañía de seguros mejicana, que garantice el cumplimiento de las obligaciones. El monto del depósito en efectivo o de la fianza será de 1.600 \$ por cada barco, o 160 \$ aplicado a los barcos en asociación, con la pérdida adjunta de la garantía en efectivo o la fianza.

Los barcos autorizados en la pesca del camarón, anzuelo y línea pueden tomar los peces de acompañamiento que no exceda del 5 por 100 del total de la captura.

Para determinar la presente captura, el capitán de cada barco americano, con permiso para la pesca de camarón, anzuelo y línea, mantendrá al

corriente un "libro de pesca" (bitácora) mientras se encuentre en aguas mejicanas de la zona económica, y al terminar cada viaje entregará un certificado al consulado mejicano del Noroeste, enviando una segunda copia de él a la NMFS de St. Petersburg, Fla.

Un número limitado de barcos pesqueros americanos que tradicionalmente han pescado dentro de las 12 millas de las costas mejicanas del Pacífico, se les permitirá que continúen pescando las mismas especies, generalmente de acuerdo con las pasadas prácticas (continuarán pescando igual). Méjico tiene autorizada una lista de 141 barcos que pueden solicitar permiso para pescar dentro de la zona de 12 millas. Los barcos que están en esa lista, si cambian de pesca, no podrán ser reemplazados ni podrán continuar en la lista si hay cambio de propietario, excepto en el caso de transferencia por herencia de padres a hijos y mientras que los hijos operen los barcos. Un barco puede sacarse de la lista de los barcos que están autorizados a pescar en la zona mejicana si deja de pescar en un período de doce meses consecutivos.

Cada barco pagará una cuota por permiso anual de 80 \$ y recargo antes de cada viaje basado en un porcentaje del precio oficial de la pesca de 464 \$ por tonelada de registro neto. El recargo para barcos cuyo tonelaje neto de registro no es mayor de 150 Tm. será el 5 por 100 de 464 \$ o sea, 23,20 \$ por tonelada de registro; para barcos de más de 150 Tm. de registro será el 10 por 100, o sea, 46,40 \$ por tonelada de registro.

ESPECIES MIGRATORIAS

Respecto a las especies altamente migratorias, el Gobierno de USA dará al Gobierno de Méjico los nombres de los barcos que intenten pescar las

especies altamente migratorias en la zona de 12 a 200 millas de acuerdo con el presente régimen de la IATTC (Inter American Tropical Tuna Comition) y será transmitida al Gobierno de Méjico en beneficio de esos barcos. La cuota depositada para asegurar los certificados (20 \$ por barco) indican (garantizan) la situación de esos barcos pescando dentro de la zona económica mejicana.

La ejecución del acuerdo es de la responsabilidad de Méjico, el cual, bajo las condiciones del acuerdo, puede:

1. Parar, abordar e inspeccionar cualquier barco pesquero americano que se encuentre pescando en la zona económica mejicana, cuando haya una razón que haga pensar que ese barco no está pescando de acuerdo con los términos y condiciones del convenio.

2. Capturar y detener los barcos pesqueros americanos que violen el convenio.

3. Imponer multas como lo prevén las leyes mejicanas sobre los barcos americanos que violen el acuerdo.

Los barcos y las tripulaciones arrestadas por violación al acuerdo serán puestas en libertad inmediatamente que sea depositada una fianza por el monto de la multa.

El convenio entre los dos países se extenderá también a tomar las medidas necesarias para reducir las capturas incidentales de cualquier mamífero marino y proteger la extinción de las especies.

La reglamentación a que se encuentra sujeta la pesca deportiva en la zona económica mejicana no es asunto de este convenio.

Los permisos y licencias para la pesca deportiva dentro de las aguas territoriales mejicanas y entre la zona económica de 12 a 200 millas pueden adquirirse en los consulados de USA y Canadá. ■

ABIU ZAMUDIO.

CRONICA DE TERRANOVA VUELVE LA ACTIVIDAD DE LOS PESQUEROS ESPAÑOLES

SAINT PIERRE (De nuestro corresponsal).— Vuelve la actividad de los pesqueros españoles a este puerto de Saint Pierre, ya que desde el fin de la primera decena de julio en que las parejas bacaladeras finalizaron su primera campaña de pesca en estas zonas de la ICNAF, haciendo ruta a sus puertos base en España, sólo recalaban algunos buques congeladores dedicados a la pesca de cefalópodos en la zona 4W, bien para recoger las licencias de pesca, traídas desde St. John's-NFLD por el delegado de la Dirección General de Pesca en esta área, Vicente Bermejo, o bien para reparar diversas averías, tanto del sistema de congelación, como de la maquinilla o de aparatos detectores de pesca o navegación; o librar la hélice de un cabo cogido en la mar debido al mar tiempo, como fue el caso del buque congelador onubense "Almirante Amador Franco", que entró el día 17 por la noche, remolcado por el congelador coruñés "Ciudad de Cristal", habiendo pasado momentos difíciles, ya que la cogida del cabo fue a las 18,00 horas de la salida de este puerto el día 14 después de reparar un compresor del sistema de congelación. El buque quedó sin gobierno y a merced del fuerte mar y viento durante veinticuatro horas, hasta que el "Ciudad de Cristal" pudo tomarlo de remolque, pues hubo de navegar noventa millas para llegar a su costado y traerlo de remolque a este puerto.

Ahora, en la segunda mitad de septiembre, están recalando a los grandes bancos de Terranova varias parejas que iniciaron su segunda campaña bacaladera en las playas de Noruega y Norte de Europa, donde la pesca sólo fue mediana, y como todavía les queda un resto del cupo inicial para la pesca del bacalao, concedido por la ICNAF, vienen a finalizar aquí este año de pesca. Dos de estas parejas han entrado en Saint Pierre para aprovisionarse de combustible y viveres y reparaciones diversas.

PESCA DE CEFALOPODOS

También inician la pesca en esta 4W seis congeladores que faenaban en las aguas de los Estados Unidos y que, terminado el tiempo concedido para trabajar allí, continúan su campaña de pesca de cefalópodos. Dos de ellos, el "Maposa Quinto", de Huelva, y el "Costa de Noruega", entraron en este puerto para recoger las licencias de pesca de los seis y completar combustible, saliendo en la madrugada del día 22, habiéndoles concedido el Gobierno canadiense un periodo de doce días para la pesca en sus aguas.

Además de los pesqueros españoles están entrando diversos congeladores japoneses, que transbordan en la ría, y alemanes, que descargan a las cámaras de Interfreez, habiendo hecho muy buenas capturas de cefalópodos, pues el congelador alemán "Mainzt" salió de este puerto el día 7 de septiembre después de descargar ochocientas toneladas, y entró en la madrugada del día 23 otra vez con la cantidad de ochocientas toneladas. En catorce días de pesca hizo una media de casi sesenta toneladas diarias de pota.

VIDA LOCAL

Poco más hay que reseñar sobre el puerto pesquero de Saint Pierre, aunque en el plan local hay la noticia de que se ha celebrado aquí el primer partido internacional de fútbol femenino, entre el equipo de la ASSIA, uno de los muchos clubs deportivos locales, y el equipo de Grand Bank en Terranova, con la victoria del equipo francés por 4 a 1. Por otra parte, la Copa de Terranova fue, una vez más, para el equipo de St. Lawrence, de la vecina isla de Terranova, que ganó al equipo de Saint Pierre por 4 a 1, en el terreno del St. Lawrence; y en el partido de vuelta, también ganaron los Newfys por 3 a 2 a los saintpierreños. Este equipo del St. Lawrence es el campeón de la isla de Terranova y subcampeón de Canadá, pues perdió por uno a cero contra el equipo de Vancouver en los campeonatos de fútbol celebrados a principios de septiembre en el mismo St. Lawrence. Sólo los minijugadores de Saint Pierre han traído el Campeonato de Fútbol Infantil de Terranova, ganándolo brillantemente en diversas eliminatorias con equipos infantiles de Terranova. Los deportistas de Saint Pierre esperan la temporada de hockey sobre hielo para desquitarse de las derrotas futbolísticas de sus equipos de serie A. ■

JOSE LUIS LOURIDO.

PROTAGONISTA: LA MAR

LIBROS

"YO, BARCELONA", de Tomás Salvador

Dentro de la colección "Los libros del recuerdo" (que publica, en Barcelona, Ediciones Marte), el conocido autor de "Cuerda de presos", Tomás Salvador, ha escrito un bello libro con el título "Yo, Barcelona", que dedica su cuarto capítulo a la Barcelona marinera. "A la orilla del mar nací, sí, pero sin una rada, una bahía, un refugio natural. Mis recuerdos, mis malecones, mis ensenadas y espigones han tenido que ser contruados artificialmente. Así como de un puerto nace una ciudad, en mí el puerto ha nacido porque Barcelona tenía que tener un puerto".

La ciudad, convertida en protagonista de sí misma, nos relata casi en forma coloquial el largo camino que dista desde sus orígenes, pasando por el reinado de Jaime I, hasta conseguir, en tiempos de Carlos V, la construcción de su puerto. Hasta entonces, dada la imposibilidad de que los navíos pudieran arribar a la ciudad, las operaciones de embarque y desembarque se hacían a través de lanchones y barcas, por las puertas de Regomir y de la Paz. El autor examina las dificultades que suponían llevar hasta el mar las galeras que se construían en las atarazanas reales.

Toda esa historia no es óbice para que hoy Barcelona se enorgullezca, con razón, de su puerto, cuya parte central coincide con el final de las Ramblas, la estatua de Cristóbal Colón y la Puerta de la Paz.

"Mi puerto es como todos los puertos, pero en gigante, porque no en vano es el de más tráfico de España, aunque no sea el más grande". Su importancia, como es sabido, estriba en su enorme movimiento comercial.

A continuación, Tomás Salvador nos describe los barrios que circundan a este puerto, como son la Barceloneta (el barrio de pescadores), la Ciudadela, el Poble Seco, Montjuich, etc.

El libro, que se abre con la famosa Oda a Barcelona de Joan Maragall, se encuentra profusamente ilustrado con fotografías de una Barcelona viva y actual, que lo hacen doblemente asequible y ameno, ya que, por la prosa directa, sencilla y atrayente de su autor, nos adentramos por el alma múltiple y recia de esta siempre importante ciudad española. ■ JOSE ASENJO SEDANO.

PINTURA

EL SIGLO XIX EN INGLATERRA

Cuando la Reina Victoria subió al trono de Inglaterra en 1837, los pintores británicos desarrollaron su propia escuela y pudiéramos decir que, abandonándose a su propia técnica, estilo e inspiración, sin influencia extranjera, ni siquiera

se preocuparon de que en Francia se estaba iniciando un auténtico movimiento de tendencia impresionista, que iba a revolucionar al mundo del arte.

Esto fue, en mi opinión, lo más beneficioso que pudo ocurrir a la pintura del mar, llena de verdaderas obras maestras en este siglo, pues la interpretación artística de este variadísimo y difícil tema o el planteamiento de una obra de arte que haya de sugerir al observador cualquiera de los mil variados aspectos de la mar, no se puede pintar ni con los principios técnico-artísticos que sacudieron al arte clásico, a partir del impresionismo francés, ni con los que en la actualidad expresan movimientos que han pasado por el cubismo, puntillismo, geometrismo, pintura "naïf", etc. El mar, o la mar, como decimos todos los hombres que hemos vivido en ella, sólo puede interpretarse y sugerirse dentro de los cánones que hemos aprendido en nuestra escuela Clásica de Bellas Artes y tal como la vemos, la sentimos y la amamos, tal como es...

Prueba evidente de ello, para poner un ejemplo español a nuestro alcance, es que, cuando nuestros grandes maestros contemporáneos Sorolla, Martínez Cubell, Ocon, Gardner, etc., plasmaron en sus lienzos alguno de sus sentimientos románticos sobre los misterios del mar, lo hicieron siempre, encuadrándose en cuanto a técnica e inspiración, en el más clásico y realista de los estilos y valores artísticos de expresión.

El carácter tradicionalista y conservador del pueblo británico hizo el milagro de que el siglo XIX fuera, pues, el Siglo de Oro de la pintura del mar, en todas las naciones del mundo. La pintura inglesa de este siglo fue, por tanto, la única que se salvó, sin las excepciones que hemos citado, de otras influencias que tanto han perjudicado a la expresión artística de los temas del mar a partir del impresionismo.

De esa nación surgió una larga lista de pintores que, de una u otra forma, estaban conectados o vinculados a la mar. Muchos de ellos tenían la ventaja de haber sido navegantes. Samuel Atkins, que hizo muchas exposiciones en la Royal Academy, había hecho multitud de largos viajes a las Indias orientales, con los navíos que comerciaban el tea, antes de establecerse en Londres, en 1804, como marinista especializado en acuarelas. Nicolas Pocock, nacido en Bristol, hijo de un marino mercante y también navegante, hizo un diario ilustrado de sus viajes por mar, tanto en acuarelas como al óleo, siendo un prolífico contribuidor de sus temas, durante veinticinco años, en la Royal Academy. Tomás Luny fue igualmente un pintor del mar que combinó su profesión de marino de guerra inglés con la pintura, hasta el año 1810, que desembarcó para dedicarse exclusivamente a esta parcela del arte.

La pintura holandesa tradicional, que como sabemos dejó una profunda huella en la pintura inglesa, y en la que la fidelidad al detalle de los bellos navíos de la época era casi el objeto primordial de la obra, junto a los temas de batallas navales, etc., estuvo también viva en los marinistas de aquel siglo, en hombres tan competentes e ilustres como Tomás Whitcombe, Tomás Butterworth, Juan C. Schetky, Guillermo J. Huggins, Nicolás Condy, Enrique Moses, Roberto Salmon, Guillermo Clark, etc. (Continuará.)

ESTEBAN ARRIAGA. ■

CINE

CARTAGENA Y LOS FESTIVALES DEL MAR

Como en otros aspectos del séptimo arte, en los festivales cinematográficos parece que se advierte una positiva recuperación tras el bache profundo en que se sumergieron desde finales de los años sesenta y comienzos de la década setenta, hasta que han cobrado nuevos bríos y vuelven por sus fueros de manifestaciones importantes para el comercio y la cultura cinematográficos.

Dejando su aspecto competitivo en una posición más discreta que antaño, los festivales de tipo general —como Cannes, Berlín, San Sebastián...— han acumulado este año una gran cantidad de cintas para su exhibición en diferentes apartados, convirtiéndose así en muestras decisivas en las que puede contemplarse una gran parte del cine que se rueda en el mundo, vaya o no al concurso de cada uno de estos festivales.

Junto a estos "grandes", que llegan a exhibir hasta cuatrocientas películas en veinte días escasos —como ha ocurrido en Cannes en su última edición—, va proliferando también el tipo de festivales más reducido y limitado en sus temáticas y apartados. De esta manera encontramos festivales como los de Karlovy-Vary, La Coruña, Sitges, Avoriaz... y otros en los que la especialización centra las películas allí presentadas en torno al cine fantástico, de humor, de autor, de terror, etc.

En el caso concreto del cine del mar, del cine naval o de alguna forma relacionada con el medio marítimo, la especialización es evidente y centra su temática de manera muy concreta en este tipo de cintas. Certámenes que entren en este apartado son difíciles de encontrar en todo el mundo y posiblemente sea el nuestro de Cartagena de los más sólidos y veteranos.

Este año, y por sexta vez, en Cartagena se celebra la Semana Internacional de Cine Naval y del Mar, cobrando la muestra ya una veteranía evidente y dando acogida a cintas de corto y largo metraje, así como en cualquier tipo de formato para los cortos (de 16 hasta 70 mm.) y comercial (35 y 70) para los films de duración larga.

En Cartagena, este año, en los días 7 al 12 de noviembre, tendremos la especialización habitual, que este año se refuerza doblemente al estar la muestra centrada y dedicada a la Marina de Guerra, y durante su celebración habrá en Cartagena una concentración de buques de guerra de diversos países. Presentando también el certamen por primera vez en Barcelona, ello supone una proyección mayor del festival, quizá más conocida internacionalmente que en España.

Esta VI Semana Internacional de Cine Naval y del Mar confirma aquello que su propio reglamento subraya en su primer y significativo artículo: "Hacer una llamada de atención hacia ese mundo donde la Mar actúa como protagonista, como escenario, o simplemente como telón de fondo de cualquier vida o cualquier acontecimiento". ■ JUAN-FABIAN DELGADO.

PROTAGONISTA: LA MAR

Se celebrará del 7 al 12
de noviembre

VI SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL Y DEL MAR DE CARTAGENA

MADRID (Redacción).—La VI Semana Internacional de Cine Naval y del Mar se celebrará en Cartagena del 7 al 12 del próximo mes de noviembre.

Este año el certamen se desarrollará conforme al siguiente Reglamento:

Art. 1.º La Semana Internacional de Cine Naval y del Mar tiene por objeto hacer una llamada de atención hacia ese mundo donde la mar actúa como protagonista, como escenario, o simplemente como telón de fondo de cualquier vida o cualquier acontecimiento.

Art. 2.º Los films presentados a competición cada año deberán reunir las siguientes condiciones:

a) Formatos 35 ó 70 mm. Los cortometrajes también en 16 mm.

b) La fecha de realización no será anterior a cinco años.

c) Se admiten en versión original, subtítulos o no.

Art. 3.º Serán concedidos los siguientes premios:

— Premio Carabela de Plata a la mejor película de entre todas las presentadas a concurso, teniendo en cuenta su especial atención sobre la verdadera vocación marinera.

— Premio Submarino Peral, al mejor largometraje.

— Premio Cigala de Plata, al mejor cortometraje en 35 mm.

— Premio Mar Menor, al mejor cortometraje en 16 mm.

Premios facultativos:

— Al mejor director: Premio Faro de Cabo de Palos.

— A la mejor fotografía: Premio Aladroque.

— A la mejor interpretación: Premio Sirena.

Art. 4.º Todos los premios serán decididos por un Jurado internacional, quedando a su criterio la concesión de los facultativos.

Art. 5.º Para la inscripción de las películas es preciso:

— ANTES del 7 de OCTUBRE de 1977, comunicar al director del certamen los títulos de las películas a inscribir, enviando las fichas técnicas, material publicitario, sinopsis, etcétera.

— ANTES del 20 de OCTUBRE de 1977, enviar una copia de cada film inscrito a una de las siguientes direcciones:

SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL Y DEL MAR DE CARTAGENA. Aeropuerto de Madrid-Barajas (España) o Aeropuerto de Alicante (España).

— Las películas cuyas copias hayan sido ya importadas en España podrán enviarse directamente a:

SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL Y DEL MAR. Castellini, 5-7. CARTAGENA.

Art. 6.º La organización del certamen asegura las películas desde el momento en que se hace cargo de ellas hasta su reexpedición a su destinatario.

Art. 7.º Por lo que se refiere a los puntos no previstos o no evocados en este Reglamento, serán siempre de aplicación las normas aprobadas por la FIAPF.

FILATELIA



LA MAR Y SUS SELLOS. EMISIONES ESPAÑOLAS DEL MES DE OCTUBRE

Durante el mes de octubre salen tres nuevas emisiones de tipo especial o conmemorativo, y que son las siguientes:

Día 7: Bicentenario de la Real Ordenanza reguladora del Correo de Yndias, con un sello de 15 pesetas estampado en hojas de sólo ocho unidades, con tirada de 2.500.000 ejemplares, impresas en calcografía combinada con offset. Cada sello lleva a su vez una viñeta, la cual está dedicada a la exposición internacional de filatelia Espamer '77, que del día 7 al 16 de octubre se celebra en las Reales Atarazanas, de Barcelona. En este sello figura un bergantín, según dibujo de Agustín Berlinguero y grabado por Rodríguez y Gascó, y, por lo tanto, es una lámina contemporánea a la promulgación de dicha Real Ordenanza, siendo la plancha de dicho grabado propiedad del Museo Naval de Madrid.

Día 12: Serie de Hispanidad, dedicada este año a Guatemala y con estos valores y motivos: 1 peseta, iglesia de San Francisco; 3 pesetas, centro de la capital de la nación; 7 pesetas, palacio nacional; 12 pesetas, plaza y monumento a Colón.

Día 28: Monasterio de San Pedro de Cardeña (provincia Burgos), con: 3 pesetas, vista general; 7 pesetas, detalle del claustro; 20 pesetas, sepulcro del Cid.

Por otra parte, hay que decir que el sello programado para el día 19 de septiembre, sobre los Campeonatos del Mundo de Judo, no se ha emitido,

ya que dichos Campeonatos fueron suspendidos por la Federación Internacional.

VARIOS CATALOGOS

En los meses de septiembre y octubre es cuando empiezan a aparecer los catálogos para la temporada 1977/78, y hoy podemos informar de éstos:

Edifil, S. A., en su edición normal, para España y dependencias postales, acusa las plusvalías que están recibiendo los sellos nacionales, y si las señaladas son importantes, mucho nos tememos que estas cotizaciones estén ya desfasadas desde el momento que el mercado acusa alzas constantemente (precio: 300 pesetas).

Además, recordemos que existe de esta misma firma editora el catálogo especializado 1977, el cual, tanto esta edición como las anteriores, es indispensable para todo aquel que desea disponer de información y conocer cuanto afecta al sello español y no limitarse a conocer el sello-tipo (precio: 400 pesetas, encuadernado).

La empresa alemana Michel ha editado su catálogo especial de Alemania, el cual es una verdadera enciclopedia del sello de este país, así como el de sus colonias y dependencias postales. Una obra sensacionalmente bien hecha y necesaria para todo el interesado en los sellos germanos (precio: 1.260 pesetas).

A su vez, también Michel tiene la edición 1977 de su catálogo normal de Alemania, el cual es algo más que un catálogo con esta calificación, dadas las interesantes referencias que incluye (precio: 360 pesetas).

Y, por último, también de Michel está el catálogo de los Enteros postales alemanes, indispensable asimismo para el coleccionista del sello de este país (precio: 885 pesetas).

Finalmente, para los sellos de la República de San Marino, está el catálogo oficial de este país, en el cual los sellos son reproducidos a sus colores y lo convierten en una obra que tiene ahora su oportunidad desde el momento en que este año se ha cumplido el centenario de la aparición del primer sello de este país (precio: 200 pesetas).

Nota: Podemos suministrar todos estos catálogos a su precio, más 12 pesetas de envío, haciendo los pedidos al redactor de esta sección: Luis M. Lorente. Avenida del Mediterráneo, 48. Madrid-30, enviando el importe de lo solicitado por giro postal. ■ **LUIS MARIA LORENTE**

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"

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



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



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

El TIEMPO en la MAR



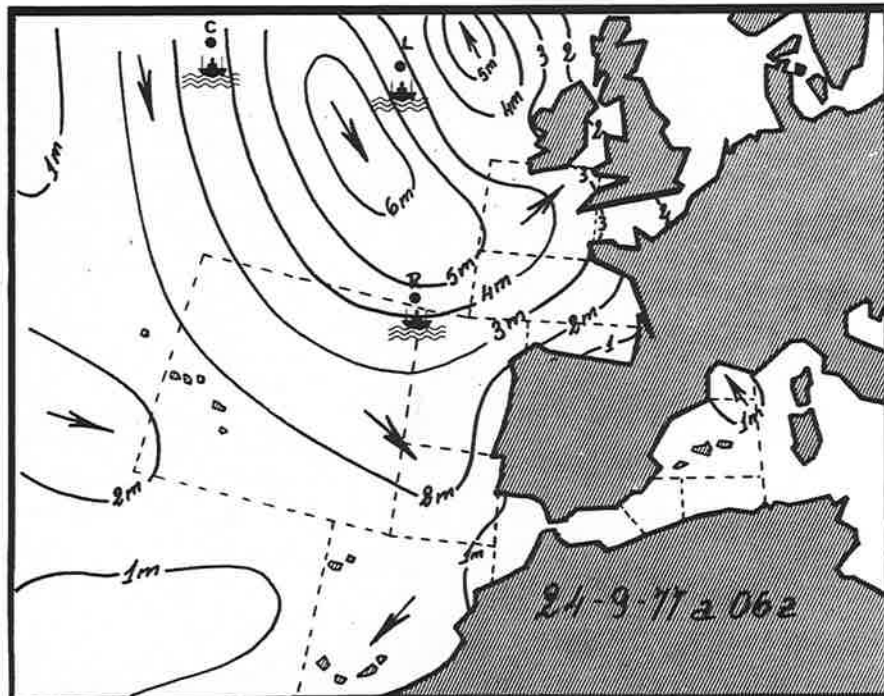
Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

Desde el punto de vista meteorológico, el mes de septiembre se ha mostrado con presiones altas —o relativamente altas— en nuestras más próximas zonas marítimas. De ahí que las precipitaciones (por el contrario que las de agosto y julio) hayan estado por debajo de los valores normales de la época. Sin embargo, desde el punto de vista marítimo, los temporales han sido muy frecuentes por la mayor parte de las zonas de vigilancia española. Particularmente persistentes —e intensos— en el Estrecho y en Alborán, en su mayoría (por no decir siempre) de levante. Respecto a la persistencia, añadiremos que tal ha sido que sólo ha dejado de haberlos entre los días 20 al 26. Respecto a su intensidad, que las rachas más fuertes ocurrieron el día 29, en que —prácticamente— a lo largo de toda la jornada sopló un levante de más de cincuenta nudos que levantaba mar gruesa. Por otro lado, entre los días 21 y 24, una estacionaria y machacona depresión de 983 mb, centrada alrededor del punto 45° N.-25° W., provocó temporal (o intervalos de temporal) en un radio de cuatrocientas a quinien-

tas millas a partir del mencionado centro. De todos modos, en nuestra opinión, el mapa de olas más significativo de los analizados (tres al día) por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional es el número 1 de los del adjunto grabado. Y corresponde a las seis —hora Z— del día 24. Como observarán, predomina la fuerte marejada a mar gruesa por la mayor parte de las zonas situadas al N., W. y NW. de la Península. La mar, muy gruesa en las proximidades de la estación oceánica "R" y en las mitades occidentales de Gran Sol y Vizcaya. Y la mar incluso arbolada (más de 6 metros), al W. de estas dos zonas y al N. de la mencionada estación "R", bien conocida —por otro lado— de los navegantes.

Y pasando ya al capítulo de los pronósticos medios para el mes recién iniciado, les presentamos —en primer lugar— el mapa número 2. Esquematiza, como siempre, el número previsto de días de temporal (o de rachas atemporadas) para este mes de octubre. Aumenta bruscamente su número, máxime si se le compara con el mes anterior, pero no ya en las proximidades de las



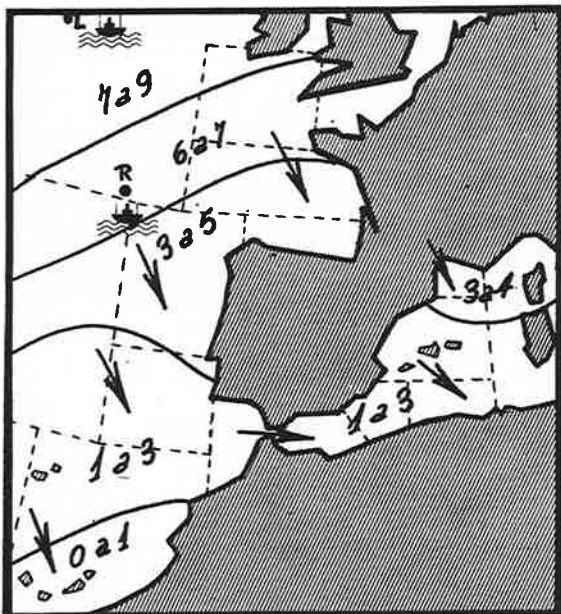
MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas —durante el pasado mes de septiembre— por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional. Corresponde, como observarán, a las 6 —hora Z— del día 24. Como siempre, los números expresan la altura (en metros) de las olas.

costas, sino más bien en alta mar. Como observarán, la dirección dominante del viento —en los días de temporal— sigue siendo el N. y más predominantemente el NW. Claramente lo indican las flechas, como es habitual.

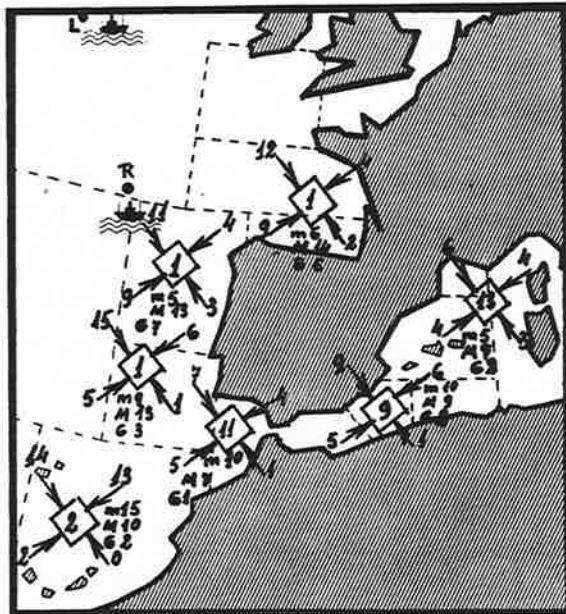
El mapa número 3 muestra el estado medio previsto de la mar y del viento para el presente mes de octubre. Las flechas que inciden en los lados de cada rombo indican la frecuencia (según el número que aparece junto a ellas) con que la mar provendrá del cuadrante correspondiente. Por otro lado, la cifra que figura en el centro de cada rombo representa la de días de mar llana. Los que faltan —al totalizar— hasta completar (no siempre) los treinta y un días que integran octubre, corresponden a direcciones confusas. Además, debajo o a la derecha de cada rombo, aparece la media mensual

prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos o tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa en adelante (cuatro metros o más), expresada por una "G". También aquí tiene validez lo que antes decíamos respecto a la dirección del viento: que los días que —al sumar— faltan hasta completar los treinta y uno que integran octubre, corresponden a oleajes intermedios o confusos.

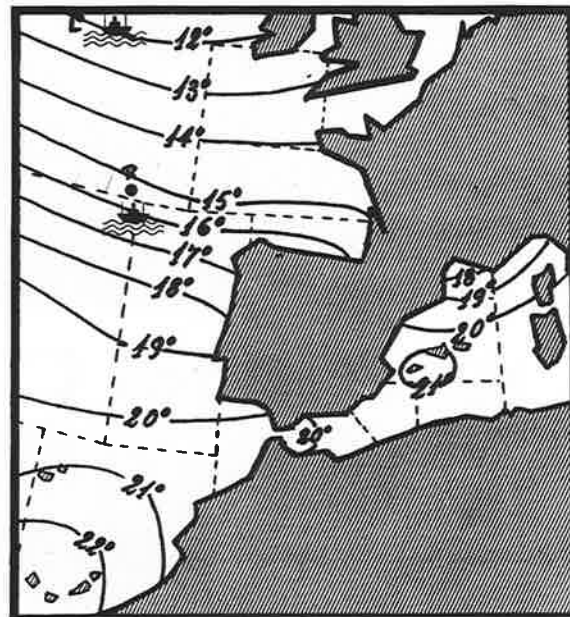
Por fin, el mapa número 4 da una clara idea del reparto térmico del agua del mar en superficie (S. S. T.). Se refiere, pues, a las isotermas medias previstas para octubre. En general, descienden un par de grados centígrados por todas las zonas, cuya única excepción es la de Canarias, donde ascienden más de un grado. ■



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



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



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



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

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



MOTORES MARINOS CATERPILLAR
para no perder ningún día de pesca

F-7-77



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.