

**CANGAS DE MORRAZO ERA UNA FIESTA**

## LOS REYES INAUGURARON LA CASA DEL MAR

Los Reyes cruzaron la ría viguesa a bordo del "Azor", escoltados por cientos de embarcaciones de la flota pesquera gallega. Fue un gran espectáculo. En Cangas, donde se desbordó el entusiasmo, inauguraron la Casa del Mar, del Instituto Social de la Marina. El presidente del organismo, quien mostró a Sus Majestades las instalaciones, les hizo entrega de una metopa, como recuerdo de una jornada inolvidable.



**IMPORTANTES PROYECTOS DE LEY Y DECRETOS  
PARA IMPULSAR EL SECTOR PESQUERO**



**L**a medalla de plata conseguida por Antonio Goróstegui y Pedro Millet en la clase 470 de vela de los Juegos Olímpicos de Montreal, confirmó el auge indudable y la gran labor realizada por el deporte náutico en nuestro país. Cuando en otros deportes, la mayoría, el ridículo o las actuaciones discretas han presidido los resultados, en vela no sólo Goróstegui y Millet lograron medalla, sino que Abascal y Benavides, en flyng dutchman, durante mucho tiempo terceros de la clasificación general, habrían obtenido otra casi con seguridad de no haber roto su barco precisamente en la última regata decisiva. De todas formas, su séptimo lugar final demuestra que actuaron a gran nivel. En una competición de tanto fuste como unos Juegos Olímpicos, quedar entre los diez primeros, como ellos, o Gancedo y Turró en la clase tempest, novenos, pese a extrañar el cambio de snipes al nuevo barco, es un éxito. Para completar la presencia española en los Juegos, los hermanos Costas y Anglada, en soling, y el canario Doreste, en la clase individual de finn, terminaron en unos honorables decimosegundos lugares. Realmente una actuación conjunta muy brillante, pues es bien difícil tener cinco barcos bien clasificados a la vez.

Antonio Goróstegui, patrón del barco medalla de plata, nació en Santander el 9 de abril de 1954; cuenta, pues, veintidós años. El año pasado cumplió su servicio militar en Marina, naturalmente. Estudia Económicas, y el antecedente principal que le acreditaba ya antes de los Juegos Olímpicos como un posible medalla fue el Campeonato del Mundo de la misma clase 470, obtenido en 1974 en aguas de Nápoles. Aunque ya para entonces Allende, en 1948, y Gancedo, más recientemente, habían conseguido títulos mundiales de snipes, el triunfo del navegante santanderino adquiría la máxima entidad por haberse acordado que la clase 470 iba a ser por vez primera olímpica en Montreal. Las clases participantes en los Juegos han variado mucho a lo largo de los años y recientemente se ha tendido a fijarse más en las manejables, extendidas y también económicas. Ya pasó a



Con la embarcación que lleva grabada la letra E (en la foto, un momento de la última regata de Kingston), los españoles Goróstegui y Millet consiguieron medalla de plata.

**Brillante actuación de los representantes españoles de vela, en la Olimpiada**

# GOROSTEGUI Y MILLET, PLATA EN 470



Antonio Goróstegui y Pedro Millet (izquierda), instantes después de recibir la medalla de plata de los Juegos Olímpicos por su segundo puesto conseguido en las regatas de vela, clase 470.

la historia olímpica, por ejemplo, el enorme dragón, que proporcionó al entonces príncipe Constantino de Grecia una medalla de oro en los Juegos de Roma de 1970, o el pequeño barco, parecido al finn, el dinghy, con el que Santiago Amat logró en Los Angeles, 1932, la única medalla olímpica española —bronce— hasta ahora.

El barco 470, intermedio, es una ampliación del 420, en el que se inician a la gran vela los pequeños practicantes del optimist. Ya en esa clase de 420, Goróstegui demostró su categoría y al año siguiente, pasado al 470, logró un quinto puesto en el Campeonato del Mundo y se proclamó incluso vencedor del Campeonato Juvenil. El 470 —responden sus cifras a la eslora del barco, 4,70 metros— tiene para sus practicantes la gran ventaja de ser actualmente la clase olímpica más popular y frecuentada. Naturalmente, para la alta competición, con muchos buenos regatistas, es también la más difícil. Precisamente, en España, a continuación de su triunfo en el Campeonato del Mundo de Nápoles en 1974 —logrado, por cierto, no con Millet, catalán del C. N. Masnou, como tripulante, sino con su paisano Albalat—, Goróstegui encontró incluso un enemigo de cuidado: el mallorquín Tomás Estela, campeón del mundo optimist y posteriormente en 420. A los pocos años de subir el escalón normal del 470 se mostró un rival peligrosí-

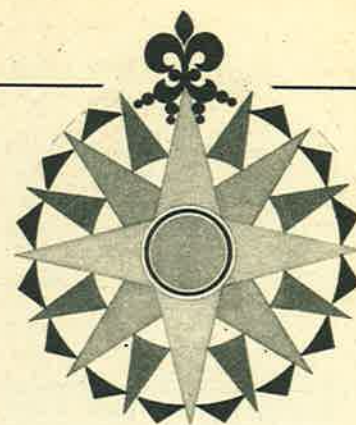
simo para las aspiraciones olímpicas. Tomás, con su primo Miguel Estela de tripulante, obtuvieron mejores resultados que Goróstegui y Millet a principios de año, y de no haber sido por la retirada sentida del mallorquín, quizá Goróstegui no hubiese estado en Montreal. De cualquier forma, ha sabido mantener intacta su moral y, sobre todo, conseguir en el momento justo de Montreal el punto álgido de su forma, sólo comparable al que le valió su título mundial en Nápoles. Los entrenamientos en la gran obra que es la Escuela de Vela de Palamós, con ese gran maestro que es el belga Paul Maes, y la atención preferente federativa por tenerles presentes en las mejores regatas preolímpicas, ha dado el fruto apetecido.

En las aguas del lago Ontario, a orillas de la ciudad de Kingston, situada a unos 300 kilómetros de Montreal y con 60.000 habitantes, Goróstegui y Millet fueron cuartos en la primera regata; novenos en la segunda, su peor clasificación, al final desechada como es preceptible al hacer la clasificación definitiva, y que les hizo bajar al quinto lugar de la puntuación provisional; segundos en la tercera, que les permitió, en cambio, subir al primer puesto; quintos en la cuarta, aplazada el día anterior por falta de viento, pero que aún les mantuvo en cabeza; terceros en la quinta y superados en la puntuación conjunta por el alemán federal

Huebner, su más fuerte rival; séptimos en la sexta, por lo que bajaron todavía al tercer puesto, tras el representante neozelandés y el soviético, y quintos, finalmente, en la séptima y definitiva, que les hizo volver a subir al segundo puesto, tras Huebner.

En todo momento se pensó que podían obtener medalla, y la noticia de su consecución fue la primera alegría española de unos Juegos Olímpicos nuevamente grises en general para el deporte español. Se confirmó, ni más ni menos, que cuando se programa con cabeza y se trabaja con seriedad y constancia, el deportista español puede competir a los mayores niveles. Pero hay que comenzar desde muy abajo, desde los cimientos. Al deporte español, como acaba de declarar en Montreal el delegado nacional de Deportes, Tomás Pelayo Ros, sin descubrir nada nuevo, le hace falta una reestructuración a fondo. Nadie quiere una disciplina como pueden tener los países del Este en materia deportiva, porque es una simple consecuencia de lo político. Pero España, como tantos otros países occidentales, debe mejorar y estar al menos a una altura aceptable. Con el material humano existente resulta triste y ridículo andar mendigando una medalla, que por esta vez, felizmente, no ha sido un milagro de una individualidad, como suele ocurrir siempre en el sufrido deporte español. ■





# LAS FLOTAS INFERNALES



ACE años que he adquirido y leído el libro de Harry Cobdan y Cabell, "Los hijos de Satán", pero ignoro por qué razón había dejado una parte de los apéndices sin leer y sin siquiera meter la plegadora en los folios. Tiene que haber alguna razón, ya que en estos libros que tratan de demonios es muy difícil que algo pase por casualidad. Y ahora releo todo el libro, con todos los apéndices, y encuentro que uno de ellos trata de la potencia marítima de Satanás y de su flota mercante, la cual tuvo su máximo momento de esplendor en los grandes días de la trata en el siglo XVIII. Era jefe de las naves militares y mercantes de Satán un demonio que se hacía pasar por holandés y llegó a tener relaciones con los grandes jefes de la revolución americana, especialmente con Jefferson, al que más de una vez parece haber sacado de apuros económicos. Jefferson lo conocía como marino holandés, que no como demonio, e ignoraba que aquel pequeño, gordo y rubicundo capitán Lutfson era un príncipe muy importante en el Infierno, domador de ballenas y práctico en artillería como si hubiera leído el tratado de pirotecnia del Biringucho, llamado Baliel. La flota militar que mandaba el almirante Baliel estaba compuesta por una nave capitana **construida como el Arca de Noé, pero de menor tamaño**, y por setenta bestias marinas capaces de transportar en su lomo cada una setenta demonios desde Lisboa o de las costas del Africa negra a las costas de América del Norte o del Brasil en una sola noche.

Según Cabell, las flotas demoníacas solamente navegaban en la noche. Cabell insiste en las numerosas historias recogidas de la boca de esclavos negros, ya en el Brasil, ya en los Estados sudistas norteamericanos, en la que éstos contaban que ellos mismos, o sus padres, **había hecho el viaje solamente en una noche, atados sobre una piel azul, resbaladiza, húmeda**. Estos esclavos habían hecho el viaje en las bestias marinas de Baliel y no en las calas de los negreros.

Es sabida la enemistad de los poderes demoníacos con Napoleón Bonaparte, con quien en ningún momento quisieron trato alguno, aunque se cree que personalidades infernales conocieron y conversaron en alguna ocasión con el ministro de la Policía, M. Fouché. Dada la cierta enemistad con el francés, Harry Cobdan supone que lord Nelson puede haber conocido a Baliel por medio de lady Hamilton, a la que un demonio Barotto habría enseñado baile y posturas de estatuaría griega y trucos amorosos, y que la flota de Baliel podía haber tomado parte en las batallas navales del inglés, y a su favor. Así, pues, Baliel pudo ha-

ber estado en nuestro triste día de Trafalgar. ¿Con naves visibles o invisibles? ¿Con la nave almirante en forma de arca de Noé o con las bestias marinas, en la ocasión disfrazadas?

Según Cobdan y Cabell, aparece desposeído de su mando naval hacia 1820, y desde entonces no ha sido señalada en los mares la aparición de ninguna flota infernal.

Cobdan y Cabell son los que afirman la gran calidad de artillero de Baliel. Se ha sostenido siempre que la artillería la usaron antes los demonios que los hombres, y que no necesitaban pólvora para sus cañones, ya que utilizaban los rayos y centellas de las grandes tormentas. (La tesis que José María Castroviejo y servidor sostuvimos siempre de que hubo en Compostela, en la víspera del Apóstol, fuegos artificiales auri antes de la invención de la pólvora, fuegos a base de aparato eléctrico como en tormenta, que por algo a Santiago se le conoce como Hijo del Trueno). Cobdan ha analizado **ciertos documentos**, en virtud de los cuales está en condiciones de afirmar que los cañones de los demoníacos se colocaban, o colocan, con la culata de espaldas a la batalla, y al salir la bomba por la boca describía una curva hacia atrás e iba infalible a caer entre el enemigo.

Ahora que se habla tanto de la educación de los delfines, de su inteligencia y de su posible utilización en los mares como servidores del hombre, habrá que preguntarse si las bestias marinas de la flota de Baliel no estarían formadas por alguna especie desconocida del delfín. El problema de saber qué bestias eran las naves baliélicas es complejo. En el Báltico, allá por el siglo XV, fueron capturados una especie de delfines menores, que se alegraban y coleaban cuando delante de ellos se nombraba a los príncipes cristianos, y lloraban y amustiaban si escuchaban los nombres de los príncipes paganos. ¿Dónde habrían aprendido unos y otros? Gómara cuenta que en una isla del Caribe, los delfines se acercaban a la playa si estaban en ella los españoles, a los que distinguían porque usaban barba, y se alejaban si estaban los indios, que no la tenían, y además los comían. Habrá que buscar, pues, en estas tribus delfínicas aquellos que tengan una inclinación natural por los satánidas, por el olor a azufre del demonio, por la caprichosidad de su talante, o sepan obedecer voces secretas y cabalísticas. O también puede suceder que esas bestias fueron creadas por el demonio como el sabio hebreo es capaz de construir el "golem", el ser vivo hecho con el juego de las palabras y el Nombre. ■



# LA ARQUEOLOGIA SUBMARINA EN CEUTA

CEUTA.—Cuando uno ve a un submarinista en acción; con su traje de goma, su rostro cubierto con la máscara de cristal, los pies embutidos en las aletas subacuáticas, que le confieren un cierto andar de palmípedo, y con las botellas de aire a la espalda y demás enseres que usan los escafandristas, se siente la sensación de que nos encontramos ante un poderoso y dominador personaje de la mitología dispuesto a disputar a nereidas y tritones el dominio del mar. De ese mundo donde no tienen cabida las pequeñas y grandes miserias de cada día y donde el impresionante silencio que nos rodea —ese llamado mundo del silencio— nos hace sentirnos más íntimamente en contacto con la Naturaleza y hasta con nosotros mismos.

De ese mundo y de su interesante faceta como es la arqueología submarina vamos a tratar. De la arqueología submarina en Ceuta. Y para ello nada mejor que buscar al hombre ideal para que nos pusiera al corriente. Este hombre es don Juan Bravo Pérez, una persona llena de sencillez y humanidad que labora artesanalmente en su taller de carpintería y ebanistería allá por el pasaje Recreo ceutí, y que en sus ratos libres, que él siempre sabe buscar, lo podemos encontrar dedicado a este quehacer casi anónimo y gris en un ala del edificio destinado al Museo Arqueológico de Ceuta. Allí nuestro hombre, amorosa e inteligentemente, restaura ánforas y clasifica otras muchas piezas arrancadas a los fondos de los mares, después de siglos de anonimato, por él mismo y sus propios compañeros de la sección de escanfandrista del Club de Actividades Submarinas de Ceuta. De Juan Bravo ha dicho A. Ballester, editor de la revista "Inmersión y Ciencia": "Su actividad realizada sistemáticamente y sin interrupción durante los últimos años ha dado como resultado un gran número de hallazgos y recuperaciones arqueológicas de importante valor".

Precisamente dicha revista publicó la tesis defendida por FEDAS (Federación Española de Actividades Subacuáticas) en el Simposio Internacional de La Habana, y cuyo autor es este ceutí, quien la expuso personalmente ante los más famosos arqueólogos de todo el mundo, obteniendo para nuestro país y para Ceuta un gran éxito. Se dijo entonces de don Juan Bravo que su trabajo había servido al mismo tiempo y principalmente para demostrar que no es necesario poseer un título académico para realizar una buena labor en el campo de la investigación, siempre que concurren cualidades de honestidad, dedicación e inteligencia. Al igual que todos los que viven y sienten la arqueología submarina, nosotros también quisiéramos que el mayor número de personas relacionadas con esta actividad se diesen cuenta de la belleza y la necesidad de la investigación arqueológica submarina que los escanfandristas del CAS han aportado al patrimonio cultural ceutí y patrio, animando a aquellos comprometidos en la tarea a potenciar y amparar al máximo el rescate de los vestigios históricos que aún quedan por descubrir en el lecho de nuestros mares, hoy ya no tan inaccesibles mediante la técnica y los modernos medios que poseen nuestros esforzados buceadores y que están al alcance de cualquiera que posea esta inquietud.

## LOS COMIENZOS

—La arqueología submarina en Ceuta empezó prácticamente a raíz de un concurso de pesca submarina organizado en aguas de la bahía de Benjú, donde uno de los concursantes llenó su portapeces de restos arqueológicos, principalmente de cuellos de ánforas. Como era de esperar, al salir del agua con esta extraña pesca sus compañeros de equipo le hicieron objeto de toda clase de moras. Estos restos fueron depositados en el CAS, y el arqueólogo don Carlos Posac Mon

dio el valor preciso de estas piezas. A partir de este momento empezó ya a tomarse en serio esta rama de las actividades subacuáticas. La mayoría de los componentes de aquellos equipos de pesca submarina se dedicaron entonces a la recuperación arqueológica, y debido a ello se vienen organizando excursiones dedicadas a este fin. Todo esto lo explico en un trabajo titulado "Vestigios del pasado de Ceuta", publicado en colaboración con mi hijo Juan, hoy licenciado en Medicina y amante como el que más de estas cosas.

Así comenzamos el diálogo para nuestros lectores con el presidente de la Federación Ceutí de Actividades Subacuáticas, cargo para el que don Juan Bravo es la persona más idónea para desempeñarlo, y así viene haciendo entre el beneplácito de todos los submarinistas.

—¿Se sienten ustedes orgullosos de los frutos obtenidos hasta ahora?

—Orgullosos hemos de sentirnos. Prueba de ello es esa magnífica colección de ánforas y anclas que existen aquí, en el CAS, y en la Sala de Arqueología. No sólo por el valor decorativo que estas importantes piezas puedan tener, sino porque permiten aportar nuestro granito de arena a la historia del comercio y la navegación por el Mediterráneo, por nuestro viejo y querido azul Mediterráneo, este mar cuna de la cultura, como todos sabemos. Es por ello que siempre que se ha hecho una recuperación, aunque no se haya llevado a cabo con todos los requisitos indispensables, debido a factores diversos, se ha tomado la precaución de anotar en la carta marina al menos el lugar donde aquélla se realizó. Esto nos ha llevado a conclusiones interesantes, tales como establecer lugares de fondeaderos, carga y descarga de mercancías, etcétera.

—Una vez efectuada esta introducción de los comienzos de la arqueología submarina en nuestra ciudad, nos gustaría, señor Bravo, que nos hiciese usted una exposición de las piezas que se han encontrado, así como de los datos que han proporcionado hasta ahora estos hallazgos.

## LA CEUTA FENICIA

—Con mucho gusto. Entre estos vestigios, los más antiguos son los pertenecientes a una colección de piedras horadadas, las cuales, según forma y tamaño, las podemos dividir en dos grupos: unas, las de mayor tamaño y forma piramidal, servían seguramente de anclas, y otras, las más pequeñas, es más factible que fueran pesos de redes. Aunque la clasificación cronológica de estos vestigios es difícil, fueron usadas muy posiblemente a mediados del tercer milenio, antes de Cristo, por los fenicios, que, como pocos ignoran, se dedicaban principalmente al comercio marítimo y fundaron muchas colonias, entre ellas la ciudad de Cádiz, una de las más importantes. Y como era preciso pasar por el Estrecho para llegar a ella, qué duda cabe que dada la situación geográfica de Ceuta, que se prestaba para resguardar las naves de los temporales, ya fueran producidos por vientos de levante o de poniente, no es aventurado afirmar que nuestra ciudad sirviera como zona de desembarco y aprovisionamiento.

Estamos sentados en la amplia terraza del club de los submarinistas. La marea está baja, y hasta la balconada sube como un olor a peces recién nacidos o como el de una sandía recién abierta. La mar está en calma chicha, como si no hubiera roto un plato en su vida, y el viejo Sol se marcha con sus violines de oro a otra parte. Por la bocana del puerto los barcos de pesca salen a faenar, cortando el agua mansamente, como un cuchillo corta un buen queso manchego.

—En realidad —continúa nuestro hombre, después de darle un sorbito a un té con limón—, hasta ahora no se han encontrado

restos arqueológicos que afirmen el paso de naves fenicias por nuestras costas, pero quizá ello se deba a lo que dice Ricardo Pastor Guasch en su artículo "Las ánforas púnicas", publicado en la revista "Cris": "El uso de ánforas para el transporte naval, es decir, para el gran comercio, sólo en muy contados casos es anterior al siglo cuarto antes de Jesucristo. En las épocas anteriores el intercambio mercantil se limitó a otros productos de poco peso y de mucho valor".

—Entonces, ¿cómo se explica el paso de esta civilización por Ceuta?

—Tal vez pudieran decirnos algo de ello las piedras horadadas de las que ya hemos hablado, pero es expuesto hacer suposiciones.

—No hace mucho tiempo, los medios de comunicación daban cuenta de que se había encontrado una moneda fenicia en América con esta inscripción: "Somos de Cádiz, ciudad fenicia", ¿qué opina usted sobre esto?

—Nadie ignora que el poderío fenicio se extendió por nuestras costas y penetró hacia costas atlánticas, donde ningún otro pueblo había llegado. Para dejar testimonio de sus expediciones marítimas tal vez clavaron en las que abrazan el estrecho unas columnas, tal y como lo hacían cuando celebraban un hecho memorable. Estas columnas indicaban además al resto de los navegantes el final del mundo conocido. Esta situación fue creada premeditadamente por los astutos fenicios para envolver esta zona en una aureola de misterio y así alejar a los comerciantes rivales. Muchos creen que no se trataban de columnas propiamente dichas, sino de montañas que, por su forma, tienen una gran similitud con aquéllas. Estas columnas o montañas se llamaban Abyla y Calpe. La primera correspondía a Yebel Musa ("Mujer Muerta"), según unos, o al Monte Hacho, según otros. La segunda al Peñón de Gibraltar. Si tenemos en cuenta que las expediciones fenicias llegaron hasta Inglaterra y, alrededor del año quinientos antes de Jesucristo, realizaron una circunvalación a África, es muy posible que hubieran recalado en el nuevo mundo muchos siglos antes que los descubridores que todos aceptamos, pues los fenicios eran muy buenos marinos y parece ser que fueron los primeros en observar la posición de las estrellas para orientarse. No olvidemos que en aquellos tiempos se conocía a la Osa Mayor como la Estrella Fenicia.

—Sin embargo, ¿cómo se explica su decadencia?

## LA CEUTA CARTAGINESA

—Eso ya es harina de otro costal. Ahora bien, cuando comienza el auge de Cartago, de todos es sabido que entonces comienza el declive fenicio. Cartago fue la más famosa y floreciente de las ciudades de la costa septentrional de África, en las cercanías de Túnez, y sus habitantes, los llamados púnicos, la convirtieron en la metrópoli de las antiguas colonias fenicias e incluso formaron otras nuevas tales como Cartago y Ebusus.

—¿Puede explicarnos si este pueblo dejó huellas en nuestra ciudad?

—Esto está comprobado, pues los púnicos, al contrario de sus antecesores los fenicios, nos han dejado huellas palpables de su paso, tanto por tierra como por mar. En nuestro suelo se han encontrado monedas (Alameda y Paseo de Colón). Pero donde los hallazgos son más frecuentes es en el mar, donde hemos rescatados varias ánforas púnicas de notables características. Las rescatamos en aguas de Benjú y son quizá el tipo más común entre las ánforas púnicas. Son frecuentes en el Norte de África, Sur y Levante de España. Su uso se inició en el siglo V antes de Cristo y alcanzó casi el cambio de era. Su pervivencia se demuestra por la presencia de ánforas de esta forma, pero con inscripciones latinas. Una de ellas, hallada en Roma, nos informa que transportaba salazones

de pescado, producto que tal vez era su contenido habitual.

—¿Se han encontrado muchas de estas ánforas púnicas en Ceuta?

—En las recuperaciones del año mil novecientos setenta y tres encontramos una serie de fragmentos y ánforas de morfología púnica, que, con las de años anteriores, aumentan nuestro catálogo no solamente en cantidad, sino en diversidad de tipos.

—Exactamente, ¿dónde se ha recuperado este valioso material?

—En diferentes puntos de la costa ceutí. Pero donde se dan con más frecuencia es en la zona comprendida entre el muelle de Pescadores y el poblado de Benjú. En la mayoría de los casos se encuentran mezcladas con cerámicas de épocas posteriores.

—¿Y qué significa todo ello?

—La recuperación de estas ánforas y el hallazgo de una fábrica de salazones así como las halladas en las costas andaluzas y marroquí puede ayudar a reconstruir el movimiento industrial y transporte marítimo de este producto por esta zona del Mediterráneo occidental.

## LA CEUTA ROMANA

Editado en Madrid por el Instituto de Estudios Africanos, bajo los auspicios del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, nuestro entrevistado don Juan Bravo, en colaboración con Ricardo Muñoz, ha publicado un libro titulado "La Ceuta romana". Es un trabajo interesantísimo para todos aquellos amantes de la arqueología submarina y que nos aclara muchos puntos sobre la historia de nuestra ciudad. El Club Náutico de Ceuta (CAS), desde su fundación —por otra parte—, viene prestando el máximo apoyo a su sección de arqueología y los miembros que lo integran han colaborado con gran entusiasmo a la recuperación y exploración de pecios. No exageramos al señalar que en sus vitrinas y salones se exhiben una de las mejores muestras del mundo de este tipo. Entre los objetos hallados destacan por su cantidad y calidad los cepos de plomos pertenecientes a anclas romanas, de las que se han recuperado una importantísima cantidad, así como numerosas ánforas de distintos tipos. En dicho material se puede estudiar parte de la evolución que los constructores romanos dieron a sus anclas para perfeccionarlas, ya que se trataba de una pieza de la máxima importancia para la seguridad de la nave. En el XI Congreso Nacional de Arqueología, Juan Bravo presentó un inteligente trabajo sobre anclas romanas de Ceuta, de ahí que nuestra charla continúe de la siguiente manera:

—¿Dejaron huellas los romanos en Ceuta?

—¡Qué duda cabe! La cultura romana ha sido uno más de los vestigios de su paso por nuestra ciudad. Tanto en tierra como en el mar se han descubierto verdaderos yacimientos arqueológicos que nos demuestran palpablemente el poblamiento romano en nuestro suelo. En lo referente al factor industrial, fue descubierto, durante la construcción del hotel La Muralla, parte de una fábrica de salazones. En este lugar fueron encontradas algunas ánforas intactas. Y se conocen a qué menester estaban destinadas por haberse hallado en la cuenca del Mediterráneo otras del mismo tipo, con la inscripción "garum hispani".

—¿Nos puede explicar qué significa esta inscripción?

—El "garum" era un condimento que se transportaba en ánforas. De él dice Grenier, un conocido en la materia: "Era un condimento muy cotizado. Se preparaba con intestino de pequeños peces, salados y expuestos al sol durante varios días. El líquido que se desprendía, filtrado, constituía el "garum"; con él se mezclaban pequeños peces enteros, boquerones y sardinas en particular, y también ostras y gambas. Esta salsa era muy apreciada y se utilizaba en toda





Áncoras de piedra el día de su recuperación.

clase de platos. Era muy cara, pero debido al gran uso que de ella se hacía en el mundo grecorromano, sin duda existían calidades no tan caras. También, y según el estudioso Thomazi, el "garum" se preparaba con intestino de caballa. Pero lo interesante de todo esto es que ello viene a demostrar que la industria conservera en Ceuta tiene un origen muy antiguo.

—¿Se puede deducir por los hallazgos de ánforas encontradas en el mar dónde tenía su puerto la Ceuta romana?

—Indudablemente. Un yacimiento de incalculable valor es el que está situado dentro del muelle España (antigua playa de la estación). Es casi acertado que el puerto estuviera asentado en dicho lugar, donde se embarcaban y desembocaban las mercancías que importaba y exportaba Ceuta. De allí se han extraído ánforas y fragmentos que abarcan del siglo II antes de Cristo al II de nuestra era. Se encuentran entre estas piezas las usadas para el comercio del "garum", vino y aceite. Un interesante fragmento de este tipo de ánfora fue recuperado por Luis Granado Gálvez dentro de la dársena del puerto y contenía en el fondo brea o pez. Las ánforas de Albenga, que son de este mismo tipo, contenían algunas veces "betún de Judea", según indicó el análisis químico de los residuos.

—¿Y qué nos puede decir sobre la recuperación de las ánclas?

—Esto también es muy interesante. Estas piezas, lo mismo que en la actualidad se perdían muy fácilmente, sobre todo porque iban fijadas a cabos vegetales que, con el tiempo, se rompían muy pronto. Dichas piezas recuperadas nos dan noticia de la más remota navegación y de los fondeaderos que frecuentaban las naves durante sus viajes. Mediante el estudio de las piezas halladas en estos lugares se hace notabilísima la evolución de éstas y siempre con un afán de perfección por parte de sus constructores.

—¿Nos puede hablar algo sobre la técnica empleada entonces para la fabricación de estas ánclas?

—Pues sí. En las de alma de madera parece ser que se buscaba que el cepo de áncla, que era de plomo, no pudiera doblarse. Hemos comprobado que si el cepo se dobla, el áncla pierde su efectividad de agarre de la uña con el fondo. Los cepos más perfectos que se han encontrado, por su técnica en la fundición, han sido los de alma de madera, lo que puede probar que fueron posteriores a los que no la tienen. Nosotros recuperamos un cepo con alma de madera que por su forma casi rectangular y por tener en los extremos de sus brazos unos taladros para arrastrarlos a la caña, nos hace suponer que su constructor tomó estas medidas como medio de seguridad para que el cepo no se doblase.

—¿En qué lugar de nuestro litoral han sido descubiertas o recuperadas algunas de estas ánclas?

—Fuera del puerto y en el punto intermedio entre los islotes de Santa Catalina y Punta Blanca hemos descubierto fondeaderos donde se han recuperado varios cepos de áncla, uno de ellos interesantísimo por presentar unos delfines en sus relieves y coronas y astrágalos. Pero la recuperación más importante fue la de un cepo de áncla de 265 kilos de peso y de alma de madera, lo que prueba también las grandes naves que surcaban nuestras aguas.

Creemos que hemos abusado demasiado del espacio. Pero también cree uno que valía la pena. Quizá igualmente hayamos abusado un poco de la amabilidad de nuestro entrevistado. De este modesto pero gran artesano de la madera, a quien la plaza de soberanía española debe tanto por haber sacado a flote nuestro pasado. Sólo nos queda ya decir, para aquellos amantes de la arqueología submarina, que si se deciden a darse una vuelta por Ceuta, aquí podrán disfrutar a sus anchas; pues aún en el lecho de nuestros mares yacen valiosas piezas esperando las cuidadosas manos que las alúpen a la superficie. ■ ANTONIO FERNÁNDEZ MARQUEZ.



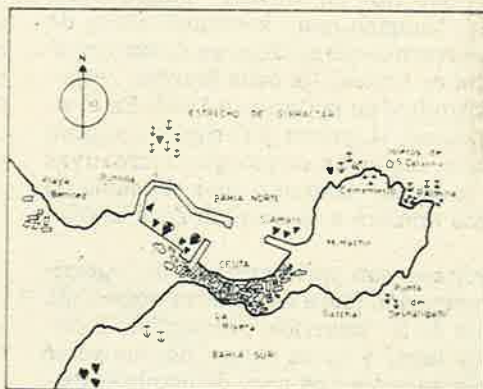
Ánfora recuperada por Abselam Ben Amar en la "Cabria". Forma 9 Dressel.



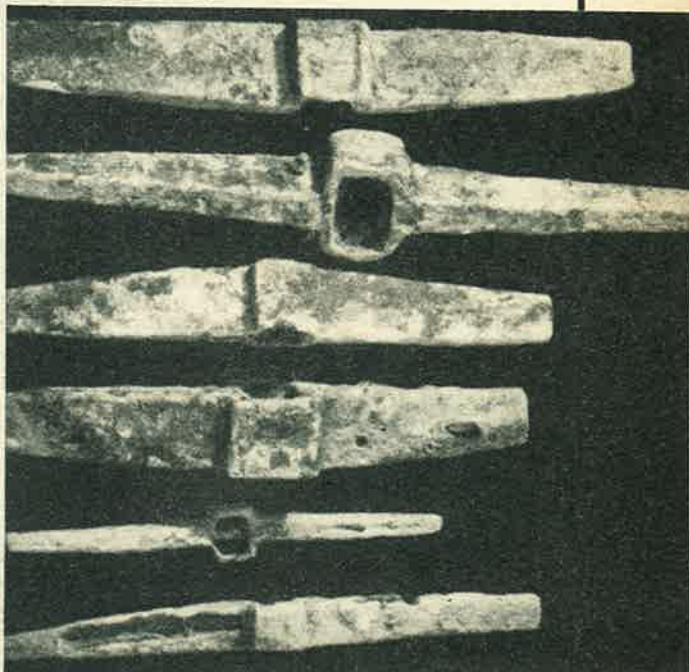
Ánfora recuperada en la dársena del puerto de Ceuta.



Ánfora vinaria de finales de la República y principios del Imperio. Variante de la forma I Dressel.



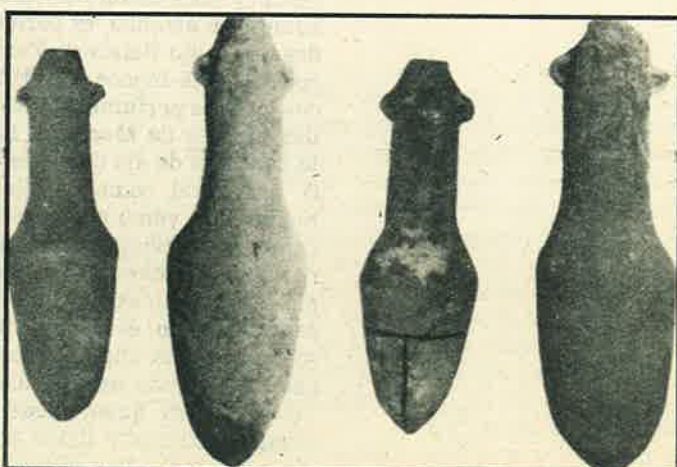
Principales yacimientos arqueológicos que nos demuestran el poblamiento romano en nuestro suelo.



Cepos recuperados por miembros del Club de Actividades Submarinas en aguas del litoral ceutí.



Ala de un cepo con corona y astrágalos grabados.

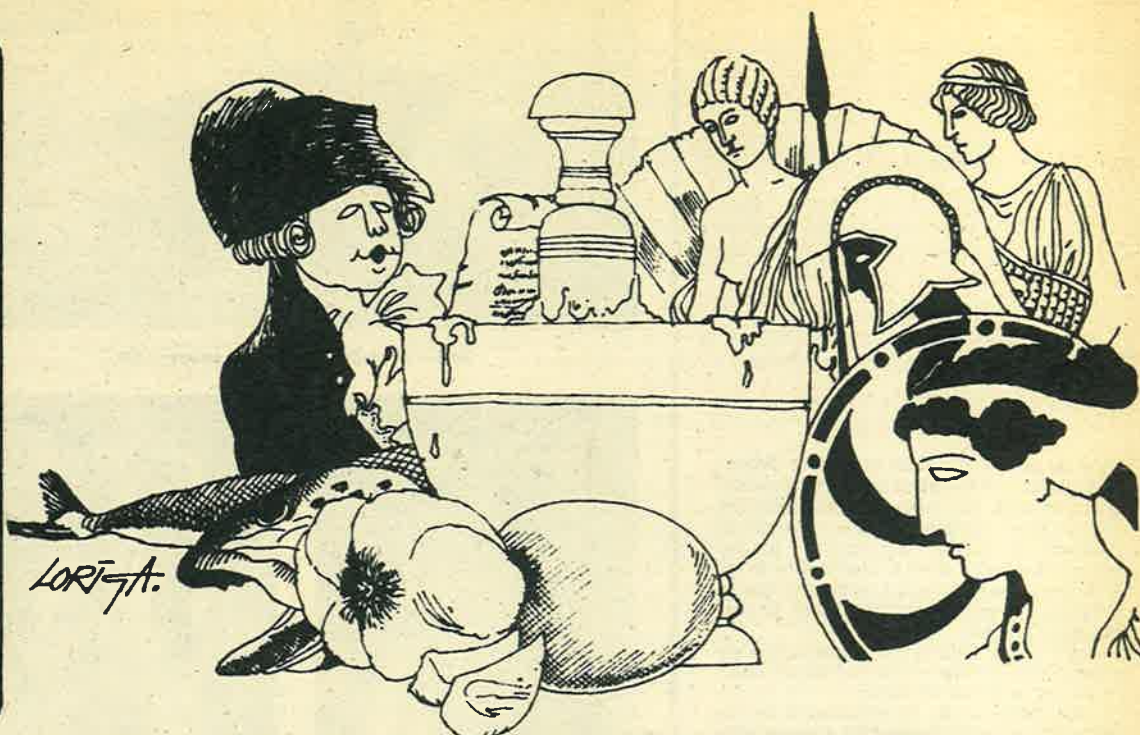


Ánforas púnicas recuperadas en aguas de Ceuta.





Por  
**NESTOR  
LUJAN**



## LA "BOURRIDE" DE LOS DIOS Y DE LOS MORTALES

A "bourride", aun siendo muy parecida a la "bouillabaisse", tiene una personalidad propia y posiblemente una mayor antigüedad. La "bourride" ya fue cantada, con estro pindárico, en el siglo XVIII por un poeta provenzal, Jean Baptiste Germain, en un poema llamado "Bourrido dei Diéu" ("bourrido" es el nombre auténtico de esta sopa, mientras que "bourride" es su derivado en francés). En este poema se presenta a los dioses griegos que se trasladan a Marsella para deleitarse con gula resplandeciente y olímpica con este manjar. Jean Baptiste Germain era marsellés y hombre de buen humor, y quiso imitar al italiano Tassoni en su "Secchia rapita" —que quiere decir "el cubo robado"— poema burlesco de muy regocijada doctrina. Alessandro Tassoni, un humorista atrabiliario del siglo XVII, explica las guerras entre Módena y Bolonia por mor de un pozal de madera robado; "Bourrido di Dieoux" quiere decir "danza de los dioses". Imagino que "bourrido" viene de "bourée", el baile de Auvernia que se trocó en danza cortesana cuando Margarita de Valois, "la belle Margot", esposa de Enrique IV, la introdujo en la Corte en 1565. En el siglo XVIII era, con el minué, la gavota y el rigodón la gran danza de moda. El plato, según las atimologías recreativas y bienintencionadas, se llama "bourrido" por el poema de Germain. La danza dio nombre a la nutricia sopa marseleses.

No todos los provenzales son partidarios de la "bourride" y menos de su exportación fuera de la tierra provenzal. Charles Maurras habla de la "bourride", diciendo: "Excelente plato, pero en su lugar y en su rango, porque yo sé que en vuestra Masella subsiste una raza de hombres perversos que se atrevieron a sostener ante mí que esta buena y admirada olla de pescado y su tapadera, el ajo —tapadera para ocultar su miseria— podría mirar de frente sin morir de vergüenza a la real e imperial "bouillabaisse"..."

Yo, en esto, como en tantas cosas, no estoy de acuerdo con Maurras. La "bourride" ciertamente es un plato más típico y más difícil de conseguir fuera de Provenza, pero cuando se alcanza, es perfecto. Así la comí hace años en el desaparecido Relais de Porqueralles, de París. Se prepara con pescado menos exquisito, con grandes pescados blancos, pero se perfuma con las humildes, aromáticas y delicadas hierbas de Marsella. Luego se elabora "aïoli" espeso; la cantidad de ajo depende del gusto del comensal. El "aïoli" provenzal, como ya dijimos en otra ocasión, se hace con huevo, una yema por comensal. Este "aïoli" va a parar al caldo, a una temperatura media y se diluye en él, de manera que se obtiene una crema untuosa, delicada, blanca, que da a la sopa un aspecto como de crema de leche. Dos gustos se superponen, el caldo de pescado y el de la liliácea, perfumados por las impoderables hierbas provenzales. El pescado es servido aparte, así como también una salsa de "aïoli", para quien guste aderezarlo más pronunciadamente. Curnonsky llamó a la "bourride" un "velouté" de ajo y pescado. Nos parece un acierto.

En cuanto a Léon Daudet, de ascendencia provenzal, polemista feroz y gastrónomo aclarado, aporta una observación digna de tenerse en cuenta y que explica, quizá, el secreto de este plato: "El sabor de 'la bourride' se forma con dos delicadezas: una del pescado, otra de la liliácea, que se superponen y que luego, entre el paladar y la lengua, se separan sin dejar de complementarse en un complejo armonioso". Como pueden ver, elemento principalísimo es el ajo provenzal. Debemos advertir que el ajo provenzal es infinitamente menos agresivo que el ibérico. El mejor ajo de Provenza lo produce Cavaillon, que asimismo ofrece los óptimos melones que seducían a la gula alegre y grasa del viejo Dumas. Con el ajo, el aceite y los huevos se produce el "aïoli", distinto del nuestro, que no se elabora con huevo. "L'aïoli" es, en el campo provenzal, una pequeña fiesta, el regalo de los días fríos del invierno. En los lagares o molinos de aceite los obreros desayunaban "aïoli" todas las mañanas. Es, además, el "aïoli" la base de la gran sopa de pescado que es la "bourride". El ya citado Jean Baptiste Germain en "Bourrido dei Dieoux", y en pleno banquete da con malicia el premio del "aïoli" a Venus —como en otra más grave ocasión París se lo diera de belleza— con estos versos intencionados:

*"Venus, dis, lou li faguè tant dur  
qu'au mourtié lou trisson tenié tèsto levado".*

(*"Venus le ligó tan duro  
que la mano de almirez se tenía en él erguida".*)

En Provenza, el ajo, entre otras muchas virtudes, ostenta la de asegurar la longevidad. Un marsellés, Annibal Camous, que murió a los ciento cuatro años, aseguraba que la consumición cotidiana del ajo y semanal del "aïoli" le mantenía despierto y juvenil. Su primogénito murió a los ochenta años. El padre se entristeció: "¡Ah! l'avieü ben dit que se fairé pas viei. Lou pauvre pichot amabe pas proun l'aïet" ("¡Ah!, yo ya lo decía que no llegaría a viejo. Al pobre pequeño no le gustaba mucho el ajo"). Es la anécdota típica de Mistral, de los Daudet, de Charles Maurras.

En cuanto a los vinos, como para la "bouillabaisse", es ideal para la "bourride" un blanco inolvidable, el Cassis-sur-Mer. Este Cassis es un blanco seco, con un gusto remoto a pedernal, que debe beberse con atención, pues, como todos estos blancos exquisitos, suele ser traidor. No aconsejamos rosados, a pesar de que son tan excelentes: el Tavel es demasiado vigoroso y fácilmente abusaríamos de él. El Lirac todavía es mejor. Son vinos frescos, fruteados, excelentes, que llegan muy fácilmente a los 15-16 grados. Tomados fríos y con una "bourride", que da tanta sed, deben usarse con mucho tiento. Otros vinos blancos, de dentro y de fuera de Provenza, son más aconsejables quizá que estos rosados hechos de "oro y aurora", gratos a los grandes espíritus de Francia desde Ronsard a Mistral. ■

NESTOR LUJAN.



## 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 Trabajo).

### Redacción y Administración:

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

Génova, 24, planta séptima.  
Tels. 419 39 63 y 419 07 24  
Madrid (España).

Telegramas: INSOMAR.  
Telex: 23746.

### REDACCION

#### Corresponsales:

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

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

#### Redacción Central:

**Redactores:** José Martínez Fons y Mauro Rodríguez Sánchez.  
**Publicidad:** Pedro Cánovas.

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

#### Director:

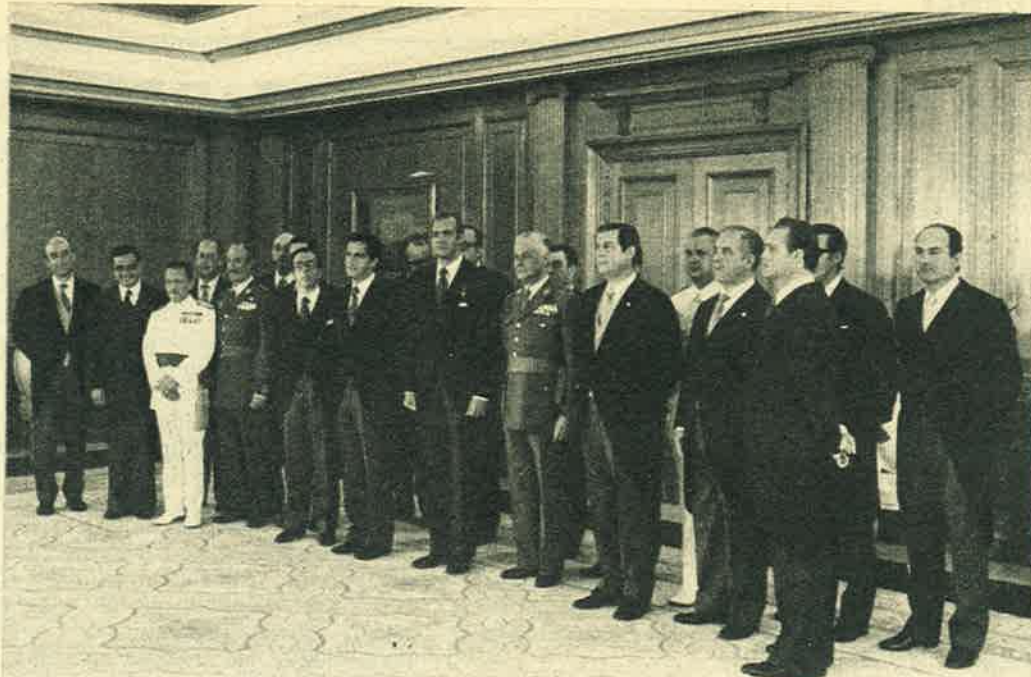
Joaquín Vidal.

## 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.

Déposito legal: M. 16.516-1963.



## JURAMENTO ANTE EL REY

Como informábamos en un alcance de urgencia de nuestra edición anterior, don Adolfo Suárez fue designado por el Rey presidente del Gobierno. El nuevo Gabinete prestó juramento ante el Rey el día 8 de julio. Momentos después fue tomada la presente fotografía, en la que puede verse a Su Majestad rodeado del nuevo Gobierno en su totalidad. ■

# DON ALVARO RENGIFO, MINISTRO DE TRABAJO

Según informábamos a nuestros lectores en un alcance de última hora de nuestra edición anterior, S. M. el Rey, a propuesta del presidente del Gobierno, designó nuevos ministros. Fue nombrado ministro de Trabajo don Alvaro Rengifo Calderón.

*Don Alvaro Rengifo Calderón nació en Madrid en 1932, está casado y es padre de siete hijos. Es licenciado en Derecho por la Universidad de Madrid.*

*Durante tres años estuvo destinado como jefe de negociado en los servicios de exportación del Ministerio de Comercio; a continuación pasó a ocupar el cargo de delegado regional de Comercio en las plazas de soberanía, en donde permaneció varios años.*

*En 1961 fue nombrado agregado comercial a las Embajadas de España en Colombia y Ecuador, puesto en el que permaneció durante cuatro años.*

*Desde 1964, y por espacio de año y medio, el actual ministro de Trabajo desempeñó las funciones de director general del Instituto Español de Emigración, del Ministerio de Trabajo.*

*En 1966 fue designado director general de Promoción Social del mismo Ministerio, cargo donde ha permanecido durante tres años.*

*Fue asimismo director general de Comercio Exterior.*

*Don Alvaro Rengifo Calderón ha pasado a ocupar la cartera de Trabajo en el Gobierno Suárez. Se trata de una personalidad a quien siempre caracterizó su honda inquietud social y conocedor a fondo de la temática del Ministerio, no sólo por su sólida preparación, sino*



Don Alvaro Rengifo.



Don José Solís Ruiz.

*porque ha ocupado en este Departamento cargos de tanta importancia como son los de director general de Emigración y director general de Promoción Social.*

*En cuanto a los problemas e inquietudes de los trabajadores del mar, el ministro Rengifo los conoce a la perfección, y numerosos aspectos de ellos los ha abordado tanto cuando desempeñó los cargos dichos como desde los diversos puestos que asimismo ha ocupado en el Ministerio de Comercio.*

*La nueva etapa es, por tanto, muy esperanzadora para los hombres de la mar, cuyas cuestiones laborales, profesionales y de la Seguridad Social van a seguir teniendo atención preferente desde el Ministerio de Trabajo.*

*Don Alvaro Rengifo sustituye a don José Solís Ruiz, hasta ahora ministro de Trabajo, cuya gestión, si bien corta en el tiempo al frente del Departamento, ha sido relevante y fructífera, con una alta cota, rotundamente social, cual fue la revalorización de pensiones de los*

*trabajadores en cuantía la más importante de cuantas se habían alcanzado hasta ahora.*

*La personalidad del señor Solís es sobradamente conocida de todos los españoles, pues desde hace muchísimos años ha dedicado su vida al servicio de la nación y ha desplegado sus reconocidas virtudes políticas y humanas en tareas de la máxima responsabilidad, al frente de Departamentos clave del Gobierno. Delegado nacional de Sindicatos —tantos y tantos años en la brega para configurar un sindicalismo adaptado a nuestras peculiaridades—, ministro secretario general del Movimiento en dos ocasiones y en su última etapa ministro de Trabajo, el señor Solís tiene por derecho propio el protagonismo de buena parte del acontecer político y social del tiempo presente.*

*Con verdadero afecto y agradecimiento despedimos a don José Solís y damos la bienvenida a don Alvaro Rengifo, a quien hacemos patente el testimonio de nuestra lealtad y admiración. ■*



## AUDIENCIA DEL REY A LOS ARMADORES DE BUQUES DE PESCA

MADRID.—Su Majestad el Rey de España ha recibido en audiencia a la Directiva de la Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca, acompañada del presidente del Sindicato Nacional de Pesca, Agustín de Bárcena y Reus.

El presidente de la Federación, José González-Sama, recordó en breves palabras que la entidad cuenta ya con más de cincuenta años desde que fuera creada en tiempos de Alfonso XIII por la libre voluntad de un grupo de armadores pesqueros.

Dijo también que en el momento presente los problemas que afectan a la pesca española son abrumadores, destacando primordialmente el sombrío panorama que amenaza al sector con la extensión de

aguas a 200 millas, adoptada ya unilateralmente por muchos países y considerada como una cuestión irreversible, cuya decisión finalmente acatará la Conferencia del Derecho del Mar.

"Esta situación —manifestó el señor González-Sama— acucia a los armadores españoles, que no encuentran el apoyo necesario en los sectores de nuestra Administración, con la excepción de la Subsecretaría de la Marina Mercante y la Dirección General de Pesca Marítima".

Tras la entrega de una placa conmemorativa de este acto, ofrecida por los armadores, el Rey departió con todos los asistentes, interesándose vivamente por todas las cuestiones pesqueras que preocupan al sector. ■

## PROYECTO DE LEY DE EMPRESAS MIXTAS PESQUERAS

VIGO.—El proyecto de Ley de Empresas Mixtas Pesqueras será elevado al Consejo de Ministros del próximo mes de agosto, según declaró en Vigo Tomás Rodríguez Zapata, presidente de la Agrupación Nacional de Buques Congeladores.

Añadió que: "Nuestra experiencia en empresas mixtas con otras potencias es muy corta, pero puedo adelantar que se ha elaborado un proyecto de Ley de Empresas Mixtas Pesqueras, que, sometido a información por la Agrupación y otras entidades interesadas en el tema, se pretende que sea tratado en el Consejo de Ministros de agosto. Se trata de una regulación primaria para empezar a trabajar con cierto grado de confianza.

El señor Rodríguez Zapata anunció también que emprenderá viaje a Angola una comisión española, integrada por representantes de la Dirección General de Pesca, Ministerio de Asuntos Exteriores y Agrupación de Buques Congeladores, para negociar un acuerdo sobre aguas jurisdiccionales. ■

## MODIFICACION DE LAS VEDAS DE MOLUSCOS

En virtud de una Orden del Ministerio de Comercio de 30 de junio, se regula durante los años 1976 y 1977 el marisqueo de moluscos en todo el litoral español.

El texto íntegro de dicha Disposición es el siguiente:

Por Orden de 6 de agosto de 1974 se modificaron con carácter experimental las vedas de moluscos en Galicia durante los años 1974 y 1975.

Habiendo resultado beneficiosa tal medida, especialmente para las entidades sindicales marisqueras, parece aconsejable no sólo prorrogar tal sistema de vedas, sino ampliarlo a todo el litoral español. Sin embargo, con el debido criterio de prudencia que debe regir en materia tan trascendente para el sector, se considera conveniente implantar tales vedas con carácter experimental para observar si con esta ampliación de su ámbito de aplicación se logran los mismos beneficios observados en Galicia.

Por tanto, vistos los informes de las autoridades de Marina y Planes Marisqueros pertinentes, y de conformidad con lo acordado por el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima, oído el Sindicato Nacional de la Pesca y a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º El marisqueo de moluscos en los bancos otorgados en régimen de autorización a entidades sindicales pesqueras se regirá de acuerdo con la presente Orden ministerial durante los años 1976 y 1977.

Art. 2.º En cualquier época del año, cuando una entidad sindical pesquera desee extraer moluscos de un banco que le haya sido otorgado para su explotación, lo solicitará por escrito del comandante de Marina correspondiente,

con quince días naturales de antelación.

Art. 3.º Tal solicitud indicará:

- Especie o especies que se pretenden extraer.
- Cantidad que se pretende extraer.
- Fechas de iniciación y terminación de las extracciones.
- Número o situación de puestos de control para vigilancia de tallas y cantidades extraídas.

Art. 4.º Se acompañará preceptivamente a la solicitud informe favorable del Plan de Explotación Marisquera de la región, apoyado en un estudio biológico de la zona de extracción. En las regiones en las que no estén vigentes tales Planes rendirá dicho informe el laboratorio correspondiente del Instituto Español de Oceanografía.

Art. 5.º Los puestos de control serán constituidos por las entidades sindicales correspondientes con personal suficiente para poder comprobar las tallas y cantidades de moluscos que se extraigan, sin perjuicio de las facultades de la Administración para inspeccionar su funcionamiento.

Art. 6.º El Comandante de Marina acusará recibo de esta solicitud y decidirá en el plazo de cinco días naturales, pudiendo negar la extracción solicitada en caso de no considerar adecuados los puestos de control. Si la negativa del Comandante de Marina se fundase en

## APLAZADAS LAS NEGOCIACIONES HISPANO-MARROQUÍES SOBRE PLATAFORMA CONTINENTAL

MADRID.—Las conversaciones hispano-marroquíes para delimitación de los espacios marítimos comunes y que incluyen la definición de la plataforma continental no parece posible que vayan a reanudarse hasta después del verano, dice el último número de la publicación semanal "Petróleo".

En opinión de la publicación, las autoridades españolas están estudiando el problema de los sondeos realizados por compañías internacionales en aguas del Atlántico, que no respetarían la soberanía marítima de Ceuta, para adoptar las medidas oportunas.

Este problema ha sido originado por el otorgamiento marroquí de permisos de investigación de hidrocarburos en esas zonas, entre otras.

Además, siempre según la publicación, por parte española, se está a la espera de los resultados de las orientaciones políticas que puedan salir de la reanudación de la conferencia del Mar

en Nueva York, el próximo 2 de agosto.

Hasta ahora —recuerda "Petróleo"—, todos los sondeos y explotaciones de hidrocarburos realizados por España en el mar se han atendido totalmente a lo acordado en la Convención de Ginebra de 1958, actualmente vigente, y de la que España es signataria.

Según la Convención, la jurisdicción se extiende fuera de la plataforma continental hasta donde la tecnología sea capaz de explorar, como es el caso indispensable de todos los descubrimientos españoles. Por ello —termina indicando "Petróleo"— es necesario establecer acuerdos de delimitación de plataforma continental como los suscritos por España con Francia, en el golfo de Vizcaya; con Portugal, en el Atlántico, y con Italia, en el Mediterráneo. ■

## GIBRALTAR Y EL PROYECTO ESPAÑOL DE MAR TERRITORIAL

MADRID.—"El texto legal del dictamen de mar territorial no puede ser interpretado como reconocimiento de derechos o situaciones relativas a los espacios marítimos de Gibraltar no comprendidos en el artículo 10 del Tratado de Utrecht (1713)", dice la disposición final primera de dicho dictamen, que publicó el "Boletín

Oficial de las Cortes Españolas", el pasado 12 de julio.

El texto dice, en resumen, que el límite interior del mar territorial viene determinado por la línea de la bajamar escorada; el exterior lo será por una línea situada a doce millas de las líneas de base y, como máximo, el mar territorial no pasará de la línea media equidistante de las líneas de base que miden la anchura del mar territorial de cada una de las partes, en relación con los países vecinos.

El "Boletín de las Cortes" publica además la moción aprobada por la Comisión de Leyes Fundamentales y Presidencia sobre el proyecto de Ley de Mar Territorial.

## DELEGADO DEL I. S. M. EN MADRID

MADRID.—Por el presidente del Instituto Social de la Marina ha sido designado delegado provincial del organismo en Madrid don José Manuel Sánchez López, funcionario del cuerpo técnico del Instituto. ■

## DECISION ARBITRARIAL OBLIGATORIA PARA LAS INDUSTRIAS DEL FRIO PARA LA PESCA

MADRID.—Ha sido dictada decisión arbitral obligatoria para las industrias de frío industrial para la pesca, según una Resolución de la Dirección General de Trabajo que publicó el "Boletín Oficial del Estado" del pasado día 15 de julio.

Según la citada decisión, se establecen nuevos tipos de salarios, que van desde las bases de 25.875 pesetas de un técnico titulado superior a las 8.775 pesetas de un aprendiz. ■



# EL "FEDERICO FERRER" Y SUS TRIPULANTES, ABANDONADOS EN MONROVIA

MADRID (Redacción).—De auténtica odisea marítima se puede calificar la sufrida por los tripulantes del mercante español "Federico Ferrer"—de la compañía del mismo nombre—, a la altura del puerto de Monrovia. Sin viveres y con su motor principal estropeado, han tenido que hacer frente a innumerables problemas durante más de quince días.

El barco había sido fletado en Las Palmas con destino a Lagos, donde había descargado, y regresaba en lastre a Las Palmas cuando se le produjo la avería del motor que dio lugar a la pérdida de gran cantidad de aceite y, por tanto, a tener que navegar a una velocidad de cuatro nudos en vez de diez como es su régimen de crucero. Esta lentitud, obligada, de la navegación es la que originó que la tripulación se quedase sin viveres. Se encontraba en esos momentos cerca del puerto de Monrovia, por lo que el capitán dirigió hacia allí el barco.

## ABANDONADOS A SU SUERTE

Pero el barco no entró en puerto. Así comenzó para su tripulación nuevo "navegar": de sorpresa en sorpresa.

Las autoridades liberianas no autorizaron el atraque en Monrovia porque conocían que tanto el buque como su compañía propietaria carecían de los medios económicos suficientes para pagar el canon de permanencia en dicho puerto. Así las cosas, el "Federico Ferrer" quedó anclado a nueve millas del puerto y el enlace con tierra tuvieron que hacerlo con un bote de remos.

## EL BUEN SERVICIO DE UN RADIOAFICIONADO

El 7 de julio se tuvo conocimiento de estos hechos, por parte del Instituto Social de la Marina, gracias al buen servicio del radioaficionado malagueño don Enrique Alujes. El señor Alujes había enlazado con el señor Cabrera, canciller de la Embajada de España en Monrovia, y éste le puso en conocimiento lo que sucedía para que lo comunicase a la compañía y a las autoridades españolas. Y así lo hizo el señor Alujes, quien por otra parte no es la primera vez que se convierte en "ángel salvador" para los marinos mercantes españoles.

## PRIMEROS AUXILIOS: LOS VIVERES

Al conocer estas circunstancias, el Instituto Social de la Marina mantuvo contactos con el fletador del barco (un hindú, residente en Las Palmas, apellidado Pishu); con el Ministerio de Asuntos Exteriores (reclamando autorización para que la Embajada de Monrovia facilitase de inmediato viveres), y también con la Subsecretaría de la Marina Mercante, a fin de tratar de solucionar el problema y poder repatriar a los ocho hombres del "Federico Ferrer".

También se entró en contacto con la empresa propietaria, llegando a conocerse que se encuentra en suspensión de pagos y que no podía adoptar ninguna medida en favor de la tripulación.

## LAS MANIFESTACIONES DEL CAPITAN

La dificultad de las comunicaciones telefónicas con Monrovia obstaculizaron, en un principio, los enlaces necesarios tanto con la Cancillería de la Embajada Española como con el capitán del barco, pero tras la total dedicación, en tiempo y esfuerzo, del radioaficionado malagueño, se pudo conocer de forma directa lo que acontecía a nuestros compatriotas.

El capitán informó de las circunstancias en que se encontraban y del abandono de que habían sido objeto por parte de la empresa armadora. Asimismo indicó lo que les era preciso para poder hacerse de nuevo a la mar y poder retornar a Las Palmas, para acabar, felizmente, la terrible pesadilla por la que estaban pasando. Según indicó, esto se conseguiría cumpliendo los siguientes requisitos: Que se les dotase de los viveres suficientes para la travesía, que se arreglase el motor averiado (ellos no tenían dinero para hacerlo); que se les dotase del combustible suficiente para su régimen de navegación; que se les facilitase seis bidones de aceite para, si se producían de nuevo pérdidas, poder compensarlas.

También indicaba la necesidad de resolver urgentemente la situación ya que, de no ser así, la tripulación deseaba ser repatriada, dejando el barco en puerto, lo que significaría su incautación por parte de las autoridades liberianas.

A la vista de todo ello, el Instituto Social de la Marina realizó las gestiones que antes hemos enunciado y trató por todos los medios de facilitar viveres a la tripulación para garantizar los aspectos sociales y humanos a una gente abocada a una situación verdaderamente penosa por el cúmulo de circunstancias que se concitaron.

Garantizada la alimentación y asistencia a dicha tripulación, con los fondos que le fueron facilitados por el canciller de la Embajada española—ordenado por el Ministerio de Asuntos Exteriores—, se adoptaron con la urgencia que el caso requería y se informó al Banco de Crédito a la Construcción de la situación en que se encontraba el barco—ya que está afectado por una hipoteca de garantía— para que colaborase en las acciones propuestas por el capitán para que pudiese regresar a Las Palmas.

## MEJORES ANIMOS

Todas estas gestiones dieron, afortunadamente, sus frutos y, según posteriores comunicaciones con la tripulación del barco, en pocos días contaron con viveres; el Banco de Crédito a la Construcción envió dinero para las reparaciones. Comenzaron así a desaparecer los negros nubarrones y el estado de ánimo, y esperanza, volvió a aparecer entre estos marinos mercantes españoles; comenzaron a sentir que, en su infortunio, no se encontraban solos...

Y así, superadas todas las dificultades, el sábado 24 de julio salió del puerto de Monrovia el "Federico Ferrer", rumbo a España.

- Averiado el motor, sin viveres ni combustible, la casa armadora, que se encuentra en suspensión de pagos, desatendió sus llamadas.

- Mediante un radioaficionado malagueño se conoció el caso en España y el Instituto Social de la Marina hizo las gestiones necesarias para su inmediata solución.

## MEJORES GARANTIAS

El final feliz se logró. El esfuerzo de Asuntos Exteriores, Instituto Social de la Marina (que ya en España ha seguido prestando asistencia a estos hombres y sus familias), y, qué duda cabe, del radioaficionado señor Alujes, es un aliciente para nuestros hombres que lejos de la Patria trabajan por ella, pero no cabe duda de que para estos marinos del "Federico Ferrer", como para el resto de nuestra flota mercante, serían necesarias mayores garantías—a exigir a las empresas— al objeto de que sea materialmente imposible la repetición de casos como éste. Porque, desgraciadamente, el caso hasta aquí relatado no es único ni anecdótico. ■

## DECLARACIONES DEL MINISTRO DE MARINA A "LA VOZ DE MADRID"

# "LA GRANDEZA DE ESPAÑA ESTA EN LA MAR"

Con motivo de las maniobras navales realizadas en el Mediterráneo (Armada '76) se han celebrado por la Asociación Española de Patrones de Vela, en colaboración con la Red de Emisoras del Movimiento, una serie de trabajos radiofónicos en "vivo", presenciando las maniobras y, posteriormente, realizando un interesante reportaje-entrevista con el ministro de Marina, del que por su interés reproducimos parte para nuestros lectores:

Hace poco España entera ha tenido ocasión de ver en plena actividad al ministro de Marina, almirante Pita da Veiga, en la ciudad de La Coruña, con motivo del accidente ocurrido al petrolero "Urquiola".

El pueblo ve también todos los años en el Desfile de la Victoria cómo marchan los cadetes de la Escuela Naval y las Fuerzas de marinería e Infantería de Marina.

Pero el pueblo, que se siente atraído y admira a estas Fuerzas al igual que las de los Ejércitos de Tierra y Aire, gustaría de conocer más detalles sobre ellas. Por ello hemos rogado al almitante Pita da Veiga, ministro de Marina, sea tan amable de contestar a unas preguntas.

—Excelentísimo señor: ¿Qué plan tiene la Marina de Guerra española para darse a conocer al pueblo?...

MINISTRO.—La Armada española cuenta para su labor informativa con seis oficinas de prensa; la primera de ellas, la central, encuadrada en mi Gabinete, y las restantes, en los órganos de mando de las cuatro zonas marítimas y de la flota. Estas oficinas, juntamente con la dirección de Enseñanza Naval, centralizan, encau-



Almirante Pita da Veiga, ministro de Marina.

zan y dirigen la información a los medios de comunicación social.

—La Escuela Naval Militar, las Escuelas de Transmisiones, el voluntariado en la Armada, ¿es suficientemente conocido por nuestra juventud?... ¿Hay en la actualidad suficiente vocación marinera para nutrir estas necesidades de la Armada?...

MINISTRO.—Las vocaciones no faltan; hacemos todo lo posible para hacer llegar a la juventud cuáles son las circunstancias y el porvenir que se le ofrece a los hombres jóvenes de nuestra Patria. Hay amplios sectores juveniles que se sienten y responden a su atractivo, y ello entiendo debe ser la respuesta a nuestra llamada y a nuestro esfuerzo informativo.

## PROGRAMA NAVAL

—Perdón si me equivoco, pero en alguna ocasión he leído algo sobre el plan de modernización de nuestra Armada. Si es

así, en estos momentos, ¿en qué situación nos encontramos dentro de este plan?...

MINISTRO.—En estos momentos, como usted sabe—pues así se ha publicado en la prensa—, estamos a punto de finalizar la segunda fase del programa naval. Recientemente ha sido dado a la ejecución de una segunda serie de corbetas de mil quinientas toneladas y los dos submarinos de mil doscientas toneladas. Naturalmente, estamos pendientes de que las Cortes aprueben una vez más la prórroga de la Ley treinta y dos de mil novecientos setenta y uno, que es la que financió desde entonces, este programa que está hoy en marcha, para continuar empalmando y procurar y relevar el envejecimiento de los barcos que hoy tenemos en activo.

—El ministro de Marina, como buen marino que es y con alta vocación, será lógicamente ambicioso para las Fuerzas Navales. ¿Qué le falta a nuestra Marina de Guerra?...; o, dicho de otra manera: Si pudiera, ¿de qué dotaría a la Armada?... ¿Le importaría contestarme?...

MINISTRO.—No es muy fácil la respuesta inmediata, porque la condición de nuestro país, su condición estratégica, naturalmente, dice ya todo lo que España necesita, y la grandeza de España está en la mar, pero lo que sí puedo decirle es que el Estado Mayor de la Armada tiene ya sus estudios hechos y vamos a esta segunda fase del programa naval acomodando a las necesidades y a las disponibilidades económicas y a la renta de la nación, pero de todas formas, nuestras ambiciones serían mucho mayores, porque esto es a lo que responde mi propia vocación y a las necesidades del país. ■



## JUNTA GENERAL DE ASTILLEROS ESPAÑOLES

MADRID.—Se han intensificado las causas y desarrollo de la crisis del mercado de buques que se produjo en 1975, según informó el presidente de Astilleros Españoles, Fernando Benzo Mestre, en la Junta General de la entidad.

La Junta General de accionistas de Astilleros Españoles, S. A., tuvo lugar en el salón de actos del Instituto Nacional de Industria, bajo la presidencia del titular del INI, Juan Miguel Antónanzas, y la presencia de Fernando Benzo Mestre, presidente de Astilleros Españoles. Asistió el 70,3 por 100 del capital escriturado.

En su intervención, el presidente de Astilleros Españoles manifestó que, "dado el carácter típicamente internacional del mercado de buques, la situación exterior se ha reflejado de manera muy acusada en la construcción naval española".

Se entregaron —siguió diciendo el señor Benzo— 1.690.000 TRB, con un aumento del 14,5 por 100 respecto a 1974. En toneladas compensadas, que guardan estrecha relación con las horas trabajadas, el crecimiento ha sido sólo del 7 por 100, cifra más acorde con la actividad real.

Los contratos concertados en 1975 totalizaron 461.000 TRB, pero como las cancelaciones han ascendido a 429.000 TRB, el saldo neto de contratación fue de 32.000 TRB.

La cartera de pedidos al 31 de diciembre de 1975 había registrado un

descenso del 25,9 por 100 respecto al año anterior. El 67 por 100 corresponden a armadores nacionales y el 33 por 100 a la exportación.

El valor de las obras realizadas en construcción de buques asciende a 59.000 millones de pesetas, con aumento anual del 15 por 100. Es de destacar —según señaló el señor Benzo Mestre— La constitución de la Comisión Interministerial en el seno del Gobierno para el estudio de los problemas de la Marina Mercante y de la construcción naval.

Astilleros Españoles entregó en el curso de 1975 un total de 26 buques, que suponen 866.452 TRB, lo que representa un aumento del 20 por 100 en relación al tonelaje del año anterior.

Los buques en cartera al fin del ejercicio sumaban 2.111.928 TRB, con decrecimiento anual del 29 por 100. De esta cifra el 78 por 100 corresponde a petroleros, el 10 por 100 a graneleros y el resto a buques de carga y polivalentes.

Intervino finalmente el presidente del Instituto Nacional de Industria, señor Antónanzas, que destacó la importancia de Astilleros Españoles, Sociedad Anónima, "que justifica el interés y apoyo del INI".

Terminó diciendo el presidente del INI que Astilleros Españoles, S. A., deberá proseguir en su atención equilibrada a las necesidades de los armadores españoles. ■

## ESPAÑA, EN CUARTO LUGAR DE LA CONSTRUCCION NAVAL

MADRID.—España ocupó el pasado año 1975 el cuarto puesto mundial en cuanto a la participación de los principales países constructores en la producción total de buques, según informa "Petróleo".

La misma fuente indica que el primer lugar lo ocupó Japón, seguido de Alemania Federal y Suecia, y que la producción nacional, al igual que en el resto del mundo, ha superado a la del año anterior, aunque el número de buques registrado fue un trece por ciento menos debido al descenso de la demanda.

Por último, "Petróleo" afirma que las entregas previstas para este año se cifran en doscientos cincuenta buques. ■

## PREMIOS VIRGEN DEL CARMEN 1976

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

### PREMIOS

#### Premios para libros:

Primer premio de 300.000 pesetas a don José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano por su obra de carácter histórico "España, Flandes y el mar del Norte; 1618-1639".

#### Premios de periodismo:

Premio de 50.000 pesetas a don Tico Medina, por su serie de artículos sobre temas marítimos publicados en la prensa.

Mención honorífica a don Julio Bernardo Fuentes por la calidad de su labor sobre temas de filología marítima.

Mención honorífica a don Antonio Escanuelas Silva, por sus trabajos literarios sobre asuntos marineros publicados en la prensa diaria.

Medalla de honor al "Diario de Mallorca", de Palma de Mallorca, por su continuada labor informativa sobre temas relacionados con la mar.

#### Premio de radio y televisión:

Se declara desierto.

#### Premio de cinematografía:

Medalla de honor a don Guillermo de La Cueva Alonso, por su documental titulado "La mar. Pesca de bajura".

#### Premio Universidad:

Premio de 50.000 pesetas al alumno de la Universidad de Oviedo don José Ramón González Lastra, por su trabajo de carácter científico "La ría de San Vicente de La Barquera: estudio oceanográfico y sedimentológico".

Premio de 50.000 pesetas a la alumna de la Universidad Complutense de Madrid, doña Amparo Marzal Martínez, por su obra histórica "Cartagena. Sus defensas marítimas en el siglo XVIII".

#### Premios especiales:

Premio Dirección General de Comercio Alimentario y Dirección General de Pesca Marítima: Desierto.

Premio Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca: Se declara desierto, pero habida cuenta de la labor encomiable llevada a cabo por don Manuel Álvarez Llana, a través de una serie de programas de radio en la emisora Radio Juventud de Asturias, "La Voz de las Cuencas Mineras", sobre la pesca en la costa asturiana, le concede un premio de 37.500 pesetas.

Premio Marina Mercante de los Aseguradores de Transportes Marítimos del Sindicato Nacional del Seguro: Se declara desierto.

Accésit de 37.500 pesetas a don José Rodríguez Sánchez por su trabajo sobre prevención de accidentes a bordo de buques de pesca.

Premio Oficina Central Marítima: Premio de 100.000 pesetas a don Gerardo Polo Sánchez, por su obra "La financiación, ¿base de la política de la Marina Mercante?".

Premio Alforjas para la Poesía: Premio de 50.000 pesetas a don José García Nieto, por su colección de poemas "Viviente mar".

Premio Juventud Marinera: Desierto.

Premio Federación Española de Vela: Desierto.

Premio Asamblea de Capitanes de Yate: Desierto.

Premio Hispano Radio Marítima: Desierto. ■

## CONTRATACION DE OCHO NUEVOS BUQUES

MADRID.—Astilleros Españoles ha firmado contratos en la primera quincena de julio para la construcción de ocho buques para armadores nacionales, con un tonelaje de 120.000 TRB (toneladas de registro bruto). El valor supera los diez mil millones de pesetas.

Existen además negociaciones muy adelantadas con otros astilleros que se espera se concreten antes del periodo de vacaciones de verano en nuevas peticiones firmes de buques, acogidos al concurso de construcción de un millón de TRB. ■

## Mercado Internacional de Fletes SIGUE EL PESIMISMO

MADRID.—La situación del Mercado Internacional de Fletes es tensa, sin grandes ilusiones y de inevitable pesimismo, aunque con la esperanza de que el ciclo depresivo esté tocando a su fin, según un portavoz de Marítima Internacional, S. A.

Marinter destaca en esta complicada situación dos casos contradictorios: mientras que la India tiene una cosecha de cereales abundante y le permite reducir sus importaciones, la Unión Soviética ha aumentado considerablemente sus compras de soja, adquiriendo recientemente entre 700 y 800.000 toneladas de los Estados Unidos, lo cual puede proporcionar cierta animación al tráfico transatlántico en los próximos meses.

Por lo que respecta a la carga seca, la situación es aceptable, y la de los armadores de tanques, crítica, a excepción de los españoles. La cancelación —concluye Marinter— de diez mi-

llones de toneladas, que ha afectado a distintos astilleros —entre los que se encuentra algún español— en la primera mitad de este año, es justificada. ■

## Nueva revista "SALUD Y TRABAJO"

MADRID (Redacción).—Editada por el Servicio Social de Higiene y Seguridad del Trabajo, ha aparecido una nueva revista mensual con el nombre de "Salud y Trabajo".

En excelente papel e impresión a varias tintas, el número 1, correspondiente al mes de junio, incluye, entre otros temas de interés, análisis sobre Higiene, Seguridad y Medicina; Estadísticas; una "Mesa redonda" sobre "Prevención de la Empresa", Información Nacional e Internacional, Formación, Investigación y Consejos Útiles.

La revista aparece dirigida por E. Malboysson —asesor general del Servicio Social—, y pretende divulgar el conocimiento de los programas y realizaciones concernientes a la prevención de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

Sin lugar a dudas, "Salud y Trabajo" puede ser un medio excelente y eficaz para contrarrestar esa lamentable plaga de accidentes y enfermedades profesionales que ha invadido, en forma creciente, el mundo del trabajo español. ■



# **IMPORTANTES PROYECTOS DE LEY Y DECRETOS PARA IMPULSAR EL SECTOR PESQUERO**

**E**N el histórico Consejo de Ministros celebrado en La Coruña el pasado día 30 de julio bajo la presidencia del Rey, en el que Su Majestad, a propuesta del Gobierno, decretó amnistía para los delitos y faltas de intencionalidad política y de opinión, para las infracciones administrativas de la misma intencionalidad, para los delitos de rebelión y sedición militar y otros tipificados en el Código de Justicia Militar, entre ellos el de los objetores de conciencia, se aprobaron proyectos de enorme trascendencia para el sector marítimo-pesquero.

El ministro de Comercio presentó un conjunto de proyectos orientados a apoyar y potenciar el sector pesquero persiguiendo la regulación y organización del mercado de productos de la pesca y cultivos marinos, la mejora de la competitividad de la flota y la regulación de los efectos de inversión de capitales españoles en países pesqueros.

Igualmente, se presentó un proyecto de acción complementaria de los actuales canales de distribución, proponiendo ayudas que apoyen actuaciones para acortar los circuitos de distribución y ofrecer mejoras en la calidad de la comercialización.

En concreto, los acuerdos del Consejo de Ministros en estas materias son los siguientes:

- Acuerdo por el que se remite a las Cortes proyecto de Ley por el que se crea un "Fondo de regulación y organización del mercado de productos de la pesca y cultivos marinos" (FROM).
- Acuerdo por el que se remite a las Cortes proyecto de Ley por el que se establece una exacción parafiscal en primeras ventas de productos de la pesca y cultivos marinos.
- Real decreto sobre empresas pesqueras conjuntas.
- Real decreto por el que se establecen primas al desguace de buques pesqueros.
- Real decreto sobre ayudas para implantación o mejora de redes integradas de comercialización de origen a destino de productos alimenticios.

Asimismo, y por lo que se refiere a Galicia, el Consejo fue informado de las diversas mejoras que a la misma afectan, las cuales, en materia marítima, son las siguientes:

- Las actuaciones en puertos e instalaciones por-

tuarias han experimentado un acusado incremento. En la provincia de La Coruña destaca la construcción de un edificio destinado a pesca en el puerto de La Coruña, así como la ampliación de la zona pesquera del puerto de Santa Eugenia de Riveira. En el puerto de Vigo son de señalar la mejora de instalaciones, que comprende varias grúas pórtico y las obras acordadas en este Consejo de Ministros que se señalan a continuación.

## **TERMINAL DE TRANBORDADORES**

A propuesta del ministro de Obras Públicas, el ministro de Hacienda presentó al Consejo, y éste aprobó la contratación de la Terminal de Transbordadores en el puerto de Vigo, que viene a satisfacer las necesidades creadas por el incremento del tráfico de grandes remolques y de este tipo de vehículos, que requieren la instalación de un sistema "roll-on roll-off", con acceso directo desde amplias superficies de aparcamiento desde las zonas industriales de la ciudad.

El emplazamiento elegido es la zona de ampliación al Sur del puerto de Bouzas-Alcabre, y las obras incluidas en el proyecto consisten en la ejecución de dos muelles de 150 y 200 metros de longitud y calados de 8 y 10 metros, respectivamente, que forman escalonados en planta el límite norte de la dársena de transbordadores.

Se incluye en el proyecto el muelle de fondo de la dársena de 100 metros de longitud y los rellenos necesarios para su unión con los ya realizados, que quedarán en todo su contorno protegidos con terraplenes y escolleras. Se prevé aparcamiento para 500 grandes unidades de camiones y semirremolques y 3.500 vehículos de turismo, ampliable en fases sucesivas y la ampliación para la prolongación de la vía directa de Ronda, incluida en la Red Arterial de Vigo, y que unirá la zona industrial de Balaídos y zona franca y la zona portuaria.

Las restantes superficies, incluida la zona verde contigua al dique urbano de Bouzas, se destinan a groupage, almacenamiento y servicio de industrias portuarias anejas.

El coste de las obras proyectadas es de 227.324.435 pesetas y el plazo de ejecución de treinta meses. ■





**CANGAS ERA UNA FIESTA**

## **LA POPULARIDAD DE LOS REYES**

Los actos de Cangas de Morrazo, adonde se dirigieron expresamente los Reyes para inaugurar la Casa del Mar, del Instituto Social de la Marina, estuvieron rodeados en todo momento por el entusiasmo popular. Desde que Sus Majestades desembarcaron de la falúa que les trasladó del "Azor" al muelle, hasta su retorno —una hora después, para dirigirse en helicóptero a Santiago de Compostela—, la población marinera se volcó materialmente en la más rotunda expresión de cariño y lealtad hacia don Juan Carlos y doña Sofía.

Sus nombres se aclamaban de continuo. No cesaban los vivas y las ovaciones. En coche descubierto se dirigieron desde el muelle pesquero hasta la Casa del Mar. Desde uno de los ventanales del edificio tuvieron que saludar a la multitud. Eran numerosas las pancartas, casi todas de adhesión y también las había con peticiones concretas para el sector.

En estas páginas ofrecemos el reportaje de esta jornada inolvidable, que tiene un gran significado por cuanto supone de acercamiento, de mutuo afecto, entre los Reyes y los hombres de la mar. ■













Rodeados del entusiasmo popular y después de cruzar la ría a bordo del "Azor", escoltados por cientos de pesqueros

# LOS REYES INAUGURARON LA CASA DEL MAR DE CANGAS

Sus Majestades los Reyes de España cruzaron la ría, desde Vigo a Cangas, a bordo del "Azor". Les acompañaban el ministro de Trabajo, don Alvaro Rengifo, y el gobernador civil de Pontevedra. Cientos de embarcaciones les daban escolta. Por segunda vez en muy pocos meses, don Juan Carlos y doña Sofía han vivido una jornada entrañable junto a los hombres de la mar. Y los hombres de la mar, que saben ser agradecidos, forjados en renuncias y lealtades, materialmente se desbordaron en entusiasmo.

El "Azor" navegaba rodeado de pesqueros. Todos hacían sonar sus sirenas. El sol rasgó la neblina con que había amanecido el día, y la ría viguesa vivía de nuevo aquel espectáculo que se dijo insólito, hace ahora cinco años, cuando Franco embarcó en Cangas de Morrazo, también en el "Azor", y navegó hasta Vigo, asimismo escoltado por la flota pesquera gallega, para inaugurar la Casa del Mar de esta ciudad.

En este día de julio de 1976, la ruta se hacía a la inversa: el "Azor" ponía rumbo a Cangas. La capital de la península del Morrazo era una fiesta. Toda la población, muchas gentes llegadas de toda la comarca, miles de marineros, abarrotaban las calles del recorrido que seguirían los Reyes, desde el puerto hasta la Casa del Mar. Don Juan Carlos y doña Sofía lo hicieron en coche descubierto, a marcha lantísima, en verdadero olor de multitud. Vitores a los Reyes. Numerosas pancartas. Agrupaciones folklóricas que bailaban a su paso. La música de los gaiteros.

Al llegar a la Casa del Mar, donde se encontraban las primeras autoridades provinciales y locales, tanto civiles como militares, los Reyes fueron recibidos por don José Luis Taboada, presidente del Instituto Social de la Marina, organismo que ha construido la Casa del Mar. Sus Majestades saludaron luego a los trabajadores del mar galardonados con la Medalla al Mérito Social Marítimo y a las au-

toridades, Consejo Provincial del Instituto Social de la Marina, altos funcionarios de este organismo, cabildo de la Cofradía de Pescadores, otros representantes de los hombres del mar.

En el vestíbulo de la Casa, el Rey descubrió una placa que conmemoraba el acto. Quedaban simbólica y simultáneamente inauguradas otras realizaciones del ISM en Galicia, Casas del Mar, Policlínicas, centros docentes. Luego Sus Majestades recorrieron las instalaciones de la Casa. La tónica de la visita de don Juan Carlos y doña Sofía fue aquí, como en todas partes, la cordialidad y la sencillez. Muchas preguntas sobre las características y contenido de las dependencias. Interés vivo por los problemas de los hombres de la mar y la atención que se les presta desde el Instituto.

Desde un ventanal de la planta alta, los Reyes saludaron a la multitud, que aguardaba en las inmediaciones. Gran entusiasmo, que se reprodujo cuando abandonaron la Casa. Don Juan Carlos y doña Sofía se vieron literalmente rodeados por el gentío, que los aclamaba. Cientos de manos estrecharon. Los vivas y los aplausos les acompañaron hasta el momento de subir a bordo de un helicóptero, que trasladaría a Sus Majestades a Santiago, donde han residido durante sus jornadas gallegas.

Múltiples pequeños detalles, emotivos todos, quedan en el recuerdo de la inauguración de la Casa del Mar de Cangas de Morrazo. Para nosotros es el más entrañable el encuentro del Rey con uno de los pescadores con quienes hace varios años hizo una marea al Gran Sol. En el número especial de noviembre último de "Hoja del Mar" publicamos un reportaje gráfico sobre aquellas jornadas, y en él estaba la fotografía de don Juan Carlos con el pescador. El Rey se interesó por este documento. Es un hombre de mar. En un período de tiempo realmente corto se ha acercado dos veces al mundo laboral marítimo, que le ha acogido con el calor que estos hombres sencillos saben poner en sus afectos y lealtades. El mundo laboral marítimo es importante dentro de nuestro Estado. ■

Aspecto que ofrecían los alrededores de la Casa del Mar durante la visita a la misma de don Juan Carlos y doña Sofía.









**SIMULTANEA Y  
SIMBOLICAMENTE,  
CON LA CASA  
DEL MAR DE CANGAS  
DE MORRAZO,  
LOS REYES  
INAUGURARON  
OTRAS  
INSTALACIONES  
DEL INSTITUTO  
SOCIAL  
DE LA MARINA  
EN GALICIA.**







## INAUGURACION DE LA CASA DEL MAR

Varios momentos de la inauguración de la Casa del Mar de Cangas de Morrazo por los Reyes. Don Juan Carlos, con una de las niñas, ataviadas con traje regional, que saludaron a Sus Majestades a la llegada a la Casa. Doña Sofía contempla la exposición de labores, que han sido realizadas en los cursos de promoción social de la mujer que organiza el Instituto Social de la Marina en la provincia. Los Reyes, con pescadores jubilados. Y don Juan Carlos de parte con unos pescadores de Cangas.











Los Reyes, concluido el acto, abandonan la Casa del Mar (al fondo de la fotografía) e inician el retorno en coche descubierto, como habían hecho a su llegada.

# LA CASA DEL MAR DE CANGAS DE MORRAZO

La Casa del Mar se halla construida sobre un terreno de superficie de 422,30 metros cuadrados, lindando al Norte con carretera a Moaña y al Sur y Oeste con calle y plaza de la Villa, y al Este con edificación destinada a viviendas.

El edificio se compone de sótano y tres plantas, con una superficie total edificada de 1.424,07 metros cuadrados.

Comprende los siguientes servicios:

- Delegación local del Instituto Social de la Marina y zona de Formación Profesional, en la planta baja.

- Clínica local con consultorios de Medicina general, pediatría, odontología, radioscopia, salas de curas y otros complementarios, en la planta primera.
- Hogar del Marino, con bar-cafetería, sala de juegos, teleclub, sala de estar, biblioteca y otros complementarios, en la planta segunda.

**Cangas.**—Es uno de los puertos de mayor tradición pesquera, el de más alto colectivo de la provincia de Pontevedra y uno de los de mayor censo de España. Actualmente cuenta con 3.626 trabajadores del mar.



# OTRAS REALIZACIONES DEL I. S. M. EN GALICIA QUEDARON TAMBIEN INAUGURADAS

Con la inauguración de la Casa del Mar de Cangas de Morrazo, los Reyes de España inauguraron, simultánea y simbólicamente, otras realizaciones del Instituto Social de la Marina en Galicia: varias Casas del Mar, consultorios, centros docentes, Delegaciones Locales del ISM, etcétera, en las localidades que señalamos a continuación:

## PROVINCIA DE PONTEVEDRA

**BUEU.**—Casa del Mar con institución sanitaria de régimen abierto, Servicios de Bienestar del Marino, Servicio de Extensión Cultural, oficinas de la Delegación Local.

**REDONDELA.**—Casa del Mar con institución sanitaria de régimen abierto, Servicios de Bienestar, Centro de Formación Profesional, Centro de Formación Marisquera, oficinas de la Delegación Local.

**PANJON.**—Consultorios de asistencia sanitaria, Servicios de Bienestar y Extensión Cultural.

**SANGENJO.**—Consultorio de asistencia sanitaria.

**ALDAN-HIO.**—Consultorios de asistencia sanitaria.

## PROVINCIA DE LA CORUÑA

**LAGE.**—Casa del Mar con consultorios de asistencia sanitaria, Servicios de Bienestar y Extensión Cultural, oficinas de la Delegación Local.

**MUROS.**—Consultorios de asistencia sanitaria y oficinas de la Delegación Local.

**SANTA EUGENIA DE RIVEIRA.**—Consultorios de asistencia sanitaria y oficinas de la Delegación Local.

**CAMARIÑAS.**—Consultorios de asistencia sanitaria.



El Rey descubre la placa que conmemora el acto de inauguración. Junto a esta fotografía, tres momentos más del recorrido de Sus Majestades por las instalaciones de la Casa, en cuyo transcurso hablaron con los encargados de las distintas dependencias y con trabajadores del mar.







Un aspecto de la Casa del Mar de Bueu, que con otras instalaciones fue inaugurada simultáneamente por los Reyes. La fotografía fue obtenida en la última fase de construcción del edificio.

## INSTALACIONES DEL I. S. M. EN GALICIA, ACTUALMENTE EN CONSTRUCCION Y EN PROYECTO

En la actualidad, y dentro del Plan Galicia que el Instituto Social de la Marina puso en funcionamiento hace tres años, el organismo tiene en construcción o en proyecto numerosas obras, cuyo detalle ofrecemos a continuación. De este Plan Galicia formaban parte la Casa del Mar de Cangas y las restantes realizaciones que fueron inauguradas simultáneamente por SS. MM. don Juan Carlos y doña Sofía.

### Casas del Mar:

Burela (Lugo).  
Ribadeo (Lugo).  
Puerto del Son (La Coruña).  
Camelle (La Coruña).  
Nova (La Coruña).  
Rianjo (La Coruña).  
El Ferrol (La Coruña).  
Sada (La Coruña).  
Puentedeume (La Coruña).  
Villagarcía (Pontevedra).  
Cillero (Lugo).  
Barquero-Bares (La Coruña).  
Cedeira (La Coruña).

Boiro (La Coruña).  
Marín (Pontevedra).  
Bayona (Pontevedra).  
El Grove (Pontevedra).

### Clínicas:

Policlínica de Pontevedra.  
Policlínica de Santiago.  
Clínica local de Cariño (La Coruña).  
Clínica local de Mugía (La Coruña).  
Clínica local de Corme (La Coruña).  
Clínica local de Corcubión (La Coruña).  
Clínica local de Cayón (La Coruña).  
Clínica local de Lira-Carnota (La Coruña).  
Clínica local de Ares (La Coruña).

### Guarderías infantiles:

Vigo (Pontevedra).  
El Ferrol del Caudillo (La Coruña).  
Camariñas (La Coruña).  
Marín (Pontevedra).  
Burela (Lugo).

### Centros docentes:

Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Santa Eugenia de Riveira. Colegio de EGB y formación Profesional de Primero y Segundo Grado, y Colegio Menor para Hijos de Trabajadores del Mar, en Panjón. Ampliación del Colegio y Residencia de Sada.

### Viviendas:

Polígono Elviña (La Coruña): 448 viviendas.  
Camariñas: 32 viviendas.  
Coya (Vigo): 318 viviendas.  
Cillero: 150 viviendas.  
Ribadeo: 32 viviendas.  
Covas: 56 viviendas.



# ANALISIS DE LA PROBLEMÁTICA PESQUERA

MADRID (Redacción).—Presidido por Sus Majestades los Reyes de España, se celebró el día 29 de julio, en Santiago de Compostela, el VII Pleno del Consejo Económico-Social Sindical de Galicia (CESGA).

Con anterioridad a este solemne Acto (en el que le fueron entregadas al Rey las conclusiones elaboradas) las distintas Comisiones del CESGA han venido trabajando sobre las siguientes materias: factores humanos y sociales; promoción social; ordenación y defensa del medio ambiente; ordenación del territorio; financiación; desarrollo agrario; pesca marítima; desarrollo industrial; educación; vivienda y servicios urbanos; transportes y comunicaciones; turismo; información y activi-

dades culturales; seguridad social y asistencia; comercio; relaciones interregionales, y juventud, deporte y tiempo libre.

### COMISION DE PESCA MARITIMA

De la problemática pesquera de Galicia trató una de las Comisiones —concretamente la referente a Comercio—, adoptándose una serie de acuerdos que, por considerarlos de indudable interés para nuestros lectores, publicamos íntegramente.

Asimismo publicamos, también íntegramente, el discurso con que el presidente del CESGA, don José Luis Taboada García, cerró este VII Pleno del Consejo Económico-Social Sindical de Galicia.

## CONCLUSIONES DE LA COMISION DE PESCA MARITIMA

### CONSIDERACIONES GENERALES

España ocupa uno de los lugares más destacados entre las potencias pesqueras del mundo. Actualmente, la flota está compuesta por 16.852 unidades con un TRB de 780.000. Da ocupación directa a 150.000 personas. La producción anual es de 1.500.000 toneladas, con un valor en primera venta próximo a 75.000 millones de pesetas.

En este contexto Galicia participa notablemente: 5.000 embarcaciones con 250.000 toneladas de registro bruto (TRB) y 50.000 puestos de trabajo directo ponen claramente de manifiesto su importancia relativa dentro de la economía nacional pesquera. En la pesca tiene Galicia una de sus fuentes directas más importantes en la composición de la renta regional.

Se asienta en Galicia, por las razones apuntadas, la industria de conservas y transformación de productos pesqueros más importante de España. Un 35 por 100 de la producción de conservas de pescado está radicada en Galicia, con 130 instalaciones, con una producción próxima a las 50.000 toneladas anuales, generando más de 16.000 puestos de trabajo directo en la actividad.

España es uno de los países con mayor alta tasa de consumo íctico (30 kg. por persona y año), y, según recientes estadísticas de la FAO, ocupamos el quinto lugar en el mundo en cuanto a tasa de consumo se refiere.

El pescado constituye una de las fuentes proteínicas de origen

animal de mayor relieve en la composición de la dieta nacional. En este momento prácticamente somos autosuficientes en aquel abastecimiento y paralelamente en los últimos años el sector pesquero ha desarrollado un activo comercio de exportación.

Toda la importancia reflejada hasta el momento y protagonizada por el sector pesquero se ve sin embargo amenazada por diversos factores, tales como la limitación de los recursos propios, la política internacional de extensión de límites jurisdiccionales a efectos pesqueros y por los riesgos de contaminación del medio que dificulta la autorrenovación de la existente.

En estas circunstancias España, y consecuentemente Galicia, se encuentra ante la disyuntiva de elegir el seguir siendo un país de élite en el concierto pesquero mundial o perder posiciones, pasando a ser deficitaria en su abastecimiento y soportar las graves repercusiones tanto sociales como económicas que de una regresión de las pesquerías regionales se derivarían.

El Consejo Económico-Social Sindical de Galicia plantea, con todo rigor y claridad ambas alternativas a fin de que por parte del Gobierno se establezcan con la mayor urgencia las directrices oportunas en función de las decisiones que se adopten, aun cuando este Consejo Económico-Social Sindical de Galicia señala, por las razones apuntadas, se debe afrontar con los medios y medidas oportunas no sólo el sostenimiento, sino la revitalización del sector pesquero nacional, reafirmando la voluntad na-

cional del mantenimiento de la actividad pesquera con la adopción de las medidas que la actual situación comporta.

### ACCIONES PRIORITARIAS

Del conjunto de conclusiones la Comisión destaca como prioritarias las siguientes:

#### A) ASEGURAR LOS RECURSOS

##### 1. Modernización de la flota:

— Concesión de primas al desguace por cese de actividad para buques obsoletos.

— Concesión de créditos para nuevas construcciones de unidades específicas para pesca en nuestras aguas, tanto de bajura como de altura, mediante el establecimiento de prototipos que contemplando fundamentalmente las características de nuestras pesquerías estacionales aseguren la construcción de unidades idóneas para una explotación rentable.

— Mantenimiento de las líneas de crédito actual para nuevas construcciones en función de las posibilidades reales de explotación tanto de recursos propios como ajenos, con exigencia de desguace proporcional a la nueva construcción y considerando la regulación del esfuerzo de pesca dentro de cada pesquería. A tal fin se evitará el incremento del esfuerzo de pesca en cada subsector por trasvase del tonelaje de otros siempre que se atente a la conservación del recurso.

##### 2. Protección del medio marino:

— Reformar las medidas contra la polución del medio para evitar los graves estragos que en la biomasa marina produce la contaminación de distintos orígenes, mediante las atribuciones oportunas a la Subsecretaría de la Marina Mercante (Dirección General de Pesca Marítima).

##### 3. Aguas jurisdiccionales:

— Acelerar la consecución de acuerdos bilaterales con países de riqueza pesquera conocida, poniendo en juego todos los medios de negociación comercial y política. A tal fin se considera imprescindible la coordinación de esfuerzos entre los distintos departamentos ministeriales, singularmente Asuntos Exteriores y Comercio, incluyendo el tema pesquero en la totalidad de nuestras negociaciones comerciales con terceros países con recursos pesqueros aptos para su explotación industrial.

— Prestar atención preferente y urgente a la negociación pesquera con la CEE. La mayor parte de nuestras pesquerías de altura y gran altura del Cantábrico y Noroeste se realizan en las aguas pesqueras de Irlanda, Inglaterra, mar del Norte y golfo de Vizcaya. Si se produce la ampliación de límites de aguas jurisdiccionales de la Comunidad antes de llegar al acuerdo que se propugna, prácticamente quedaría paralizada toda la flota pesquera del Norte de España.

— Favorecer las fórmulas de

(Pasa a la pág. siguiente)



## CONCLUSIONES

(Viene de la pág. anterior)

asociación con terceros países que mediante la construcción de empresas pesqueras conjuntas permitan el mantenimiento de la actividad, la seguridad del recurso y del abastecimiento nacional.

A tal fin se propugna la adopción de las medidas jurídico-económicas que favorezcan este tipo de asociaciones.

### B) RESTABLECIMIENTO DEL EQUILIBRIO ECONOMICO DE LA ACTIVIDAD

Con el fin de afrontar la grave crisis actual, cuya duración no es posible prever, se solicitan medidas del siguiente carácter:

#### 1. De sostén a la explotación:

- Fijar la subvención de 2,65 pesetas/litro de combustible utilizado por la flota nacional, tanto en sus tomas en puertos nacionales como extranjeros.

- Establecer una línea de crédito de capital circulante utilizable por todo el sector pesquero nacional hasta la cifra de 5.000 millones de pesetas. Su distribución se realizaría en un porcentaje sobre el valor de las descargas realizadas en el ejercicio inmediatamente anterior.

#### 2. Medidas de regulación y ordenación del mercado:

- Habida cuenta que el sistema de fijación de precios a la baja en primera venta constituye uno de los factores de distorsión más graves en el sector y sin recurrir a fórmulas externas ya puestas en práctica por otros países, se propugna la creación de un Fondo de Regulación y Ordenación de Mercados de productos de la Pesca y Cultivos Marinos, que, con carácter de organismo autónomo, atendería a la regulación de la oferta, a la armonización de precios en primera venta y a las funciones de promoción interior y exterior.

- Reforzamiento de las medidas de defensa de la producción nacional mediante la fijación de precios indicativos para evitar las acciones de concurrencia que por sus especiales características y procedencia constituyen un factor de distorsión de la oferta, poniendo a tal fin en juego las medidas oportunas a través del sistema de derechos compensatorios variables u otro similar.

### C) MEDIDAS INSTITUCIONALES

- Creación de un organismo financiero especializado para la financiación de la actividad pesquera en general, desde la construcción hasta las funciones de almacenamiento, distribución, comercialización, renovación de utillaje, transformaciones, etc. La actividad pesquera comporta singularidades que no pueden ser contempladas con los criterios generales aplicables a otras actividades, pues abarca funciones tan complejas como la extracción, pasando por la transformación, distribución y comercialización en circunstancias de índole financiera peculiares tanto por lo que se refiere a la financiación de las campañas pesqueras de larga duración como a los procesos de estocaje, transformación y ulteriores funciones comerciales.

Sin duda, la potenciación y reestructuración del crédito social pesquero para su acomodación a los fines que se pretenden pudieran constituir el punto de partida válido e idóneo para el Banco Nacional de la Pesca que se propugna.

- Para una perfecta racionalización de los procesos comerciales en primera venta, cuya resolución se considera una de las premisas fundamentales para la consolidación del sector, se solicita que la Administración de las lonjas portuarias se realice con carácter exclusivo por las Cofradías Sindicales de Pescadores. La situación actual, por lo que a funcionamiento de lonjas se refiere, al margen del sector extractivo, comporta una situación anacrónica e injusta que es necesario resolver.

### D) VIGILANCIA PESQUERA Y MARISQUERA

- Se hace necesario contar con una vigilancia eficaz a flote que cubra toda nuestra área litoral con la mayor eficacia, complementada con los servicios idóneos de vigilancia portuaria, que atiende a la exigencia del más eficaz cumplimiento de las regulaciones, tanto en el orden de artes de pesca, zonas idóneas para los distintos tipos de actividad, respeto de tallas, etc.

Los medios actuales son notoriamente insuficientes para el desarrollo de estas funciones que, cara a la nueva situación, exigen la puesta en juego de todos los medios precisos para la observancia de la flota.

### CONCLUSIONES ESPECIFICAS

#### 1. PESCA DE SUPERFICIE

1.1. Para un normal desarrollo que lleva inherente una transformación profunda de la flota de litoral, se hace preciso que se aborden los siguientes aspectos:

- Que se centralice el esfuerzo inversor en la comúnmente denominada flota de bajura, afectada por notorias deficiencias.

- Que se dedique un amplio porcentaje de las disponibilidades crediticias para el equipamiento técnico a introducir en las embarcaciones existentes.

- Que se proceda, con urgencia, a la fijación de unos prototipos de buques y al propio tiempo que se proporcione apoyo financiero para su realización.

- Que se proceda a una estructuración de los canales de comercialización por los que discurren las capturas de las flotas de litoral y altura, y que en la actualidad se desenvuelve a través de procedimientos sumamente anticuados, densos y con multiplicidad de intermediarios.

- Que se cree en los puertos del litoral una red de frío suficiente para regular el aporte al consumo.

- Deficiencias de financiación.

#### 2. PESCA DE ALTURA

2.1. La ordenación de la flota de altura requiere la adopción de medidas similares a las preconizadas para la pesca de litoral, haciendo especial hincapié en la necesidad de dotación de un porcentaje de las disponibilidades crediticias para el equipamiento técnico de las embarcaciones que actualmente faenan.

2.2. Se hace preciso asimismo llegar a la fijación de un prototipo de buques, así como que se financien su realización y explotación.

2.3. Se hace imprescindible la reestructuración de los canales comerciales y, al propio tiempo, una ordenación correcta de la red de frío existente.

2.4. Deficiencias de financiación.

#### 3. PESCA DE GRAN ALTURA

3.1. El principal problema que en el momento presente afecta a la pesca de altura y

gran altura radica en la fijación de aguas territoriales a efectos pesqueros; a este respecto, y ante la variedad de las posturas preconizadas por los distintos países, se hace preciso que se defina la posición española con el fin de que los armadores puedan establecer sus programas en relación con la construcción naval.

3.2. Intimamente relacionado con dicho problema y como solución posible del mismo, se sugiere la intensificación de convenios bilaterales.

3.3. Se desea hacer patente la constante preocupación que el precio del combustible supone, siendo preciso hacer constar que cualquier modificación —entiéndase aumento, por muy ligero que el mismo sea— repercutiría negativamente sobre la totalidad de la actividad pesquera.

3.4. Concesión de crédito oficial para capital circulante de las empresas pesquero-congeladoras, en función de sus volúmenes de descarga, tonelaje de registro bruto y otro término de medidas que la Administración considere. La vigencia de este crédito habrá de establecerse previa consideración técnica de período preciso para restablecimiento del equilibrio financiero del sector.

3.5. Concesión de moratoria por las Entidades Oficiales de Crédito (Banco de Crédito a la Construcción, Crédito Social Pesquero o Banca privada, en lo que se refiere a préstamos para construcción de buques computables en el coeficiente de inversión) en cuanto a los vencimientos de estas operaciones de crédito. Dadas las circunstancias actuales se estima que esta moratoria, por lo que al pago del principal se refiere, no debiera ser menor de dos años.

3.6. Concesión de crédito oficial para financiación de "stocks" en la forma y medida que en anteriores ocasiones de anomalía del sector se consideraron por la Administración.

#### 4. EXPLOTACION MARISQUERA

4.1. Con el fin de lograr un adecuado funcionamiento del Plan de Ordenación Marisquera y, consecuentemente, alcanzar los fines que el mismo tiene señalados, resulta preciso se dote a dicho Plan de una mayor autonomía.

4.2. Que en las Cofradías estén suficientemente representados los mariscadores.



4.3. Ante la falta de confianza del sector marisquero con respecto al Plan que se considera, a través del mismo, salvaguardados sus intereses, de modo especial en lo que se refiere a concesiones, resulta necesario intensificar la acción emprendida por la Gerencia en el cumplimiento de unas funciones consecuentes y centradas en los fines que el Plan persigue.

4.4. Necesidad de una intensificación de la vigilancia en las vedas y capturas.

## 5. SALVAMENTO

5.1. Ante la escasa mentalización que de los riesgos inherentes al trabajo en el mar existen, se hace preciso:

— De una parte, tomar conciencia del riesgo que dichas faenas comportan, y de otra, adoptar las siguientes medidas:

a) Distribuir a lo largo de la costa equipos de salvamento en la cantidad precisa.

b) Establecimiento de una base de helicópteros en las Rías Bajas, proponiéndose como lugar idóneo Marín.

c) Otorgamiento a Galicia de un trato preferente por parte del Ministerio de Marina en la distribución de los patrulleros actualmente en construcción.

d) Que ante la falta de rentabilidad, derivada de los trabajos de salvamento por parte de remolcadores, la Administración prime esta actividad, dado el escaso atractivo de la misma para la iniciativa privada.

## 6. INDUSTRIA CONSERVERA

6.1. La elevada importancia de Galicia en la fabricación de conservas de pescado y marisco y la atomización que esta industria presenta, claramente reflejadas en las 138 factorías actualmente en funcionamiento, exige el planteamiento de un Plan de Reestructuración de la Industria de Conservas de Pescado.

6.2. El carácter de esta industria, que la define claramente como de "primera generación", hace que sea preciso el establecimiento de un régimen especial de Seguridad Social.

6.3. Problema tradicional lo constituye el suministro de primeras materias, auténtico "cuello de botella" del sector, que

impide una adecuada utilización de la capacidad productiva. Ante esta situación se hace preciso que para aquellas especies de las cuales se está efectuando una masiva exportación y de las que la industria carece (tal es el caso de los cefalópodos), se establezcan contingentes para un normal abastecimiento del sector en condiciones económicamente viables para las partes interesadas.

## 7. INVESTIGACION DEL MEDIO NATURAL MARINO

7.1. La necesidad de investigar intensamente el medio marino y las especies que en él habitan en orden a una mayor eficacia de la tarea pesquera hace necesaria la construcción de un buque polivalente para el estudio de las especies de superficie y fondo.

7.2. En la línea de investigación, perfeccionamiento y modernización de la actividad pesquera, se considera de gran utilidad la confección de una Carta Pesquera de Galicia.

## 8. DOTACION DE INFRAESTRUCTURA

8.1. Que se dedique la atención necesaria a las instalaciones terrestres relacionadas con la pesca: muelles, carros varaderos, lonjas, casas de pescadores, entre otras.

8.2. Dotación de los medios necesarios para la lucha contra los siniestros marinos y especialmente contra vertidos de hidrocarburos, considerando el paso obligado del tráfico internacional de estas materias por nuestras costas.

## 9. CAPACITACION PROFESIONAL

9.1. Por la elevada significación que el sector pesquero alcanza en la economía de la región y su elevada significación en el conjunto nacional, se solicita la urgente puesta en marcha de una Escuela Superior de Tecnología Pesquera.

## 10. LEY DE PESCA

10.1. Con carácter urgente, y dentro de la línea de definir una política pesquera nacional, es necesario se promulgue una Ley General de Pesca. ■

Don José Luis Taboada, presidente del CESGA, en el VII Pleno

# "NO PEDIMOS NINGUN PRIVILEGIO, SINO PRECISAMENTE QUE SE PONGA FIN A LOS MISMOS"

• El acto estuvo presidido por los Reyes de España.

MADRID (Redacción).—En el VII Pleno del CESGA, y ante Sus Majestades los Reyes de España, el presidente del mismo, don José Luis Taboada García, pronunció el siguiente discurso:

Majestad:

En vuestro recorrido por las tierras de España habéis llegado peregrinando a Compostela para postraros con la Reina y vuestros hijos ante el Apóstol Santiago, Patrón de las Españas.

Un Año Santo más, un Jubileo en el calendario del tiempo de la cristiandad, en el que se afirman la fe y los valores del espíritu ante un mundo materializado.

Hoy vos, como lo hicieron en su día quienes os precedieron en el gobierno del Reino, habéis venido a Compostela a dejar testimonio de la firmeza del pueblo y de la Corona en la fe profunda, presidida por la Cruz, que en manos de españoles surcó los mares y recorrió los continentes.

Santiago, Galicia, España ofrecen a todos con renovada fe, el propósito de vivir en paz y hermandad, como rezara el mensaje jacobeo.

Bienvenidos, señor, a esta Galicia que os ofrece su tradicional hospitalidad por boca de sus alcaldes y representantes, y que se apiña en torno vuestro para mostraros el alma de los gallegos, para encontrar el agarimo que tanto valoramos.

En vuestro recorrido no hay vacíos ni exclusiones, por los caminos y por las rutas del mar y del aire habéis querido llegar al lugar en donde los hombres viven, en donde las familias afrontan la realidad de sus problemas, a los lugares de trabajo, a los centros de asistencia y convivencia, a la Universidad que nos forma.

Os habéis acercado a los hombres del campo en las zonas del interior: valle de Terra Chá, Ve-

rín, Antela y o Ribeiro son claro exponente de la dura, difícil y pequeña estructura campesina; montes do Caurel, do Faro y de Ancares; serras de Queixa, do Invernadeiro y de Trevinca, donde Galicia se aproxima más al cielo.

Valles, montañas y riberas, en que desde tiempo ancestral celtas y romanos, suevos y galaicos apacentaron sus ganados y araron las tierras.

En estos lugares encontrasteis al hombre gallego, que con tesón difícil de explicar se aferra a su parcela, porque sabe que, aun siendo muy pequeña, es lo único que encontrará a su vuelta de la emigración, ese día "inolvidable y cierto" en que decida retornar para terminar su vida entre los suyos y en su tierra.

Habéis compartido intensas jornadas con las familias y los hombres del mar, que a lo largo de nuestra costa trabajan día a día lanzando sus artes para capturar en los menguados bancos.

Otros miles de gallegos no estaban allí físicamente, pero tenían la certeza de que os acompañaban en espíritu. Sus puestos de trabajo están en las rutas del mar, en la Marina Mercante, en los lejanos caladeros de Terranova o el Gran Sol, en las aguas glaciares del Ártico o en las más tibias del Atlántico y del Índico.

Hace breves fechas, Majestad, os dábamos puntual información en la Casa del Mar de Cangas de los lugares en donde se hallan nuestros marineros y de las acciones que realizamos para que ellos y sus familias dis-

(Pasa a la pág. siguiente)



## DON JOSE LUIS TABOADA, PRESIDENTE DEL C. E. S. G. A., EN EL VII PLENO

(Viene de la pág. anterior)

fruten cada día de una mejor calidad de vida.

En tal ocasión, sus vítores, aplausos y sirenas han dejado constancia de que conocen la dimensión humana de vuestra vocación marinera.

También llegasteis a la empresa pública y privada, donde los trabajadores de la industria os expresaron sus afanes y aspiraciones. En estos lugares y en el itinerario que realizasteis, allí estaban con sus familias los trabajadores de la fábrica y del taller, proclamaban con su presencia que es mucho lo que Galicia necesita aún en el sector industrial para disponer de los puestos de trabajo que fije a la población en sus lugares de origen y evite el éxodo ancestral de la dolorosa emigración.

Pero no quisiéramos, Majestad, que de mi apresurada imagen del hombre gallego pudiera deducirse un canto a la nostalgia, a la que tanto nos invita el paisaje del entorno y el recuerdo desde la lejanía.

Porque el gallego, que quiere mirar más hacia adelante que al pasado, es consciente de sus necesidades y justo derecho a una vida mejor y más acorde con el tiempo que vivimos.

Esta exigencia es el gran motor que nos impulsa en nuestra tarea, en la que todos trabajamos para encontrar y promover juntos las soluciones que cada momento demanda la plural circunstancia y realidad regional.

Habéis escuchado a los presidentes de los Consejos de Trabajadores y de Empresarios de Lugo y Pontevedra, que, representando a los sectores sociales y económicos gallegos, han expuesto las características que determinan la actividad de los hombres que trabajan y de los que hacen posible desde el marco de las empresas disponer de los recursos económicos.

Han recogido en sus informes circunstancias y una síntesis de las conclusiones a las que han llegado los tres mil consejeros del CESGA en las ponencias y comisiones dedicadas a estudiar la problemática del hombre y de su entorno, y que deseamos ofreceros en este acto.

Permitidme, señor, que en nombre de estos mismos consejeros afirme que poseemos los estudios válidos y los trabajos suficientes para formular los planteamientos que el desarrollo de Galicia demanda.

Somos conscientes del propio esfuerzo que éste exige, pero también sabemos que hay una

serie de aspectos, sobre todo de infraestructura y los que dependen de decisiones del poder, que tienen que ser abordados por las entidades públicas.

Más aún, la propia actuación de las Comunidades Vecinales tiene que ser posibilitada, fomentada y apoyada, acometiendo, entre otras, tareas educativas, de mentalización y de promoción de voluntades.

Por ello hemos de hacer una triple apelación:

A la población gallega, a las Corporaciones Locales y al Gobierno.

#### A LA POBLACION GALLEGA

A la población gallega le reiteramos hoy nuestro mensaje de que si los organismos públicos están obligados a un despliegue de esfuerzos, nadie puede considerarse ajeno al deber de participar en la elevación del nivel de vida de la región.

El ahorro gallego, grande o pequeño, debe de volcarse sobre nuestras provincias.

Al empresariado se le presentan múltiples oportunidades de mostrar su capacidad de iniciativa en los distintos sectores productivos.

Cuanto mayores sean las posibilidades personales o colectivas, mayores serán las responsabilidades por omitir las colaboraciones para la elevación de Galicia.

En el medio rural especialmente, pero también en asentamientos derivados del trasvase de la población el desarrollo comunitario presenta perspectivas muy prometedoras.

Si las Comunidades Vecinales ponen a contribución cuanto pueden, comprobarán que es mucho lo que se puede alcanzar.

El equipamiento social a través del desarrollo comunitario se produce en cadena. A una iniciativa acertada sigue otra y la emulación no se hace esperar.

#### A LAS CORPORACIONES PROVINCIALES Y LOCALES

A las Corporaciones Provinciales y Locales, afanadas a diario en su labor de servicio a los núcleos de su demarcación, hacemos llegar también el sentir de nuestras conclusiones. Es evidente que, en general, los municipios no pueden asumir por sí solos las responsabilidades que les incumben. Por eso se necesita recurrir al establecimiento de mancomunidades voluntarias,

sin perjuicio de agrupaciones forzosas en algún caso para determinados fines de interés general.

Ante tales supuestos debemos de renunciar a todo localismo por difícil que esto sea. Si tienen que estructurarse nuevos municipios, que se estructuren; si hay que crear otros, que se creen. Pero el municipio no puede ser un ente que apenas rinda utilidad al conjunto de sus vecinos, o si la rinde, que lo haga prácticamente con exclusividad a su capitalidad.

#### AL GOBIERNO

Finalmente, nuestro mensaje al Gobierno, cargado de respeto y de esperanza.

Respeto nos merece por haber aceptado una tarea apasionante, la de servir a España y a los españoles, en este momento trascendental.

Esperanza deducida de la confianza que nos ofrece su declaración programática, que, en relación con nuestro cometido y actividades, señala que: "Es consciente del hecho regional... en la unidad indisoluble de España...". Al propio tiempo que afirma su decisión de "reforzar la dedicación de recursos públicos a la inversión en los sectores con mayor capacidad de generación inmediata de puestos de trabajo, desarrollando acciones específicas en zonas de mayor paro y emigración...", sin olvidar el propósito de "prestar una atención especial a la mejora de las condiciones de vida del medio rural...".

Por ello le pedimos que el Gobierno sienta y demuestre una preocupación operativa y de conjunto por los problemas de Galicia en el marco nacional.

No pedimos ningún trato de favor, aun cuando pudiéramos merecerlo por nuestro menor nivel socioeconómico, pero no admitimos menos que lo que deba de darse a cuantos nos encontramos en los puestos menos favorecidos del desarrollo.

No pedimos ningún privilegio, sino precisamente que se ponga fin a los privilegios, habitualmente concedidos a los privilegiados. El argumento de que las regiones más desarrolladas son las que pueden avanzar más, y que al favorecerlas a tal fin elevan al conjunto, no es admisible. El desarrollo de una región no puede considerarse subproducto a derivar del desarrollo de las más favorecidas.

A quienes hay que facilitarles medios es a quienes carecen de ellos. Ninguna razón válida existe en contrario, ni siquiera motivos de orden político.

Este es el verdadero sentido de la solidaridad nacional y lo único que de verdad potencia la unidad de la nación.

Por lo que se refiere a Galicia, el Estado tiene ante sí importantes acciones en los órdenes normativo, ejecutivo y de exigencia, tanto en lo económico como en lo social.

Son de su cargo una serie de realizaciones y apoyos; se necesita una estructura administrativa acorde con la realidad social, e igualmente es necesaria la coordinación, por ella misma sugerida, de los organismos y servicios estatales a nivel provincial y regional. Todo ello constituiría un importante servicio al limpio regionalismo y cerrará el paso a toda desviación del recto sentido de la galleguidad.

...

Antes de terminar quisiera recordar nuestro punto de partida.

"Que los gallegos busquen juntos los grandes temas impulsores de su economía", fue el encargo que un día recibimos de Francisco Franco, que nos inició en la tarea y nos estimuló a lo largo de estos años, y a quien dedicamos en este día un emocionado recuerdo.

Por su deseo expreso nació este Consejo en el Aula Magna de la Universidad Compostelana, que hoy nos vuelve a acoger con su espíritu hospitalario y universal en esta Facultad de Ciencias Económicas, y para la que formulamos los mejores votos al servicio de la ciencia, de Galicia y de España.

Nuestra gratitud al Gobierno, cuyos ministros han tenido la atención de recibir nuestras conclusiones y reunirse con las comisiones y ponencias.

A nuestro Rey, nuestra gratitud por haber tenido a bien presidirnos y escuchar nuestros problemas.

La promesa firme de cuantos tomamos parte en el Consejo de que en su reinado, de ilusiones renovadas, no le faltará nunca nuestra fe en la institución y en su persona.

Galicia por los Reyes.

Los Reyes por Galicia y por España.

Y ahora, señor, permitidme que os entregue las conclusiones elaboradas por nuestro Consejo.





Un investigador se prepara a pescar un ejemplar en uno de los tanques de 7,60 metros de diámetro con capacidad para tres toneladas de peces —unos 26.000—, que viven en 27.000 litros de agua corriente que se renueva constantemente y en la que nadan contra la corriente producida por una marea artificial, lo mismo que si se hallasen en su ambiente natural.



Estantes sobre los que se colocan los tanques de cría de 152 milímetros en que las truchas reciben su primera dosis de oxígeno.

## LA PESCA COMO SOLUCION A LA ESCASEZ DE ALIMENTOS

Aquí, en la piscifactoría de Shearwater —en una extensión de 2.000 metros cuadrados entre las colinas del distrito de los Lagos—, los expertos británicos están ayudando a producir medio millón de peces al año, conforme a un programa que pudiera contribuir a aliviar el problema mundial de la escasez de alimentos. En esta piscifactoría se crían truchas en un ambiente controlado, empleando una concentración baja de oxígeno disuelto que se bombea hacia los tanques, reduciéndose así la cantidad de agua requerida cuando se quiere criar gran número de peces y permitiendo mayores densidades. Con este sistema de cría en ambiente controlado no se propone producir truchas más rápidamente que en un ambiente natural, pero el índice de mortalidad de los peces jóvenes se reduce de un 80-90 por 100 a sólo un 10-15 por 100 en condiciones controladas. Después de incubadas, las huevas de la trucha se transfieren a tanques de cría de 152 milímetros, en los que reciben por primera vez agua oxigenada. A medida que crecen se van transfiriendo a grandes depósitos cubiertos fuera del criadero, donde permanecen hasta que están listas para la venta, como alimento o para la reproducción.

## CHILE Y ESPAÑA UNIDOS EN LA INVESTIGACION DEL KRILL

Una vez un grupo de ingleses se hizo a la mar en busca de riquezas desconocidas. Su nave ya había cubierto muchas millas cuando llegó a una zona de aguas frías, donde encontraron una inmensa cantidad de pequeños crustáceos del porte de un fósforo. Más tarde, a este pequeño crustáceo los noruegos lo bautizaron con el nombre de "krill", palabra que en su lengua quiere decir "langostino transparente".

El krill es un tema de gran actualidad. Y lo es singularmente para Chile, país que en su zona antártica lo posee en cantidades insospechadas. En el territorio antártico existe una biomasa flotante de krill que alcanza a los 5.000 millones de toneladas. Se ha estimado el potencial explotable en la extracción posible de 200 millones de toneladas anuales.

Se ha afirmado que el krill es el alimento para la Humanidad del futuro. He aquí un ejemplo que avala esta aseveración: La pasta de krill contiene casi un 80 por 100 de humedad, 13 a 20 por 100 de proteínas, 3 a 10 por 100 de aceite, 1 a 3 por 100 de cenizas y 1 a 2 por 100 de carbohidratos. Es rica en amoníaco: dos esenciales, argina y lincina. Su carne tiene el gusto del camarón, por lo que también se le ha denominado "camarón antártico". Nada escapa al aprovechamiento humano. Incluso su caparazón puede ser utilizado para harina de consumo.

El Supremo Gobierno de Chile, consciente de la gran riqueza aún no explotada, y de acuerdo con su política de mejor aprovechamiento de sus riquezas básicas, arrendó a la República de España, nuestra Madre Patria, el buque pesquero de investigación "Arosa VI", con el fin de estudiar más a fondo a este pequeño crustáceo. Para lo cual, una expedición científica chilena, formada por técnicos del Instituto de Fomento Pesquero de Chile, estuvo realizando una investigación acerca del krill en el sector austral del país.

De acuerdo con algunos resultados de esta investigación, es posible emplear técnicas simples de captura. Se le ve visible en la superficie del mar o su presencia puede ser detectada a escasa profundidad por métodos acústicos. El sistema de captura más usado es el de arrastre en superficie, aunque en ciertas ocasiones es posible usar redes de cerco. Como un hecho curioso, este pequeño crustáceo



KRILL ANTARTICO

se siente particularmente atraído por la luz roja de baja intensidad, por lo que es posible utilizar esta característica como método de captura.

Chile, uno de los principales países productores y exportadores de cobre del mundo, tiene ahora una nueva veta, que no es la tradicional veta del metal rojo en lo profundo de sus montañas, sino la veta transparente del pequeño crustáceo que habita en sus mares, la veta del crustáceo del porte de un fósforo que, a pesar de su tamaño diminuto, tiene potencialmente mayor cantidad de toneladas de proteínas que las que se podrían obtener de la captura masiva de las ballenas antárticas. Krill que curiosamente se ha desarrollado en una verdadera progresión geométrica en las últimas décadas, debido a la irracional captura de ballenas antárticas por parte de naciones más industrializadas.

Las posibilidades de explotación e industrialización del krill podrían producir a Chile ingresos superiores a los que percibe por sus ventas de cobre y de hierro. La libra de cobre es cotizada actualmente en 76 centavos de dólar. En cambio, la libra de proteínas alcanza en el mercado mundial valores estimados en dos dólares y veinte centavos. Así muy pronto el krill será para Chile un nuevo factor de progreso y bienestar. En los próximos años, sus prodigiosos atributos alimenticios contribuirán a que disminuya el hambre y la desnutrición en el mundo.

Podemos predecir que el krill se transformará, por las leyes de la supervivencia, en su mayor benefactor. Y el hombre, en su implacable enemigo.

CRISTIAN MUÑOZ ALVAREZ  
IV Año de Ingeniería Pesquera  
Universidad del Norte  
Antofagasta (Chile)



# GRANDES VELEROS EN NUEVA YORK



NUEVA YORK (De nuestro corresponsal José María Carrascal).—Aunque los Estados Unidos celebraron su bicentenario en la tierra, en el mar y en el espacio —con el envío de un "Viking" a Marte—, el más espectacular de los acontecimientos tuvo lugar en el puerto de Nueva York, con una revista internacional de navíos de guerra y una parada de grandes veleros, que atrajeron la imaginación de chicos y grandes, y han tenido a la ciudad, y si me destuido al país, pendiente durante varias jornadas. Una vez más se confirmó aquello de que no hay mejor embajador que un barco.

De las proporciones de la operación dan idea unas cuantas cifras: se congregó un público de alrededor de dos millones de personas para presenciar la parada, y unas 20.000 embarcaciones de recreo sirvieron de escolta a los más modernos y más viejos navíos. La revista naval reunió 50 buques de 23 países, y fue realizada personalmente por el Presidente Ford, a bordo del crucero USA "Wainwright". El portaaviones "Forrestal" sirvió de buque insignia, y en sus amplias cubiertas se acumulaban los 3.000 invitados de honor, llegados de todo el mundo.

Pero lo que realmente atrajo al público, lo que encandiló ojos e hizo disparar un record de fotografías, fue la flota de 225 barcos de vela de todos los tipos y tamaños, nacionales y extranjeros, desde una galera española, réplica de la "Santa María", que descubrió este continente, hasta un junco chino y un barco vikingo. En medio estaban los dieciséis últimos grandes veleros del mundo o "tall ships", "barcos altos", como aquí se les llama según el verso del poeta y marino inglés John Masefield:

**Todo lo que quiero es un barco alto  
y una estrella por la que guiarme.**

La llegada de los veleros no se hizo sin incidentes, y costó más de una noticia. Ya en la salida de su carrera desde Hamilton Harbor, en Bermuda, ganada por el tres palos alemán



"Gorch Fock", el "Juan Sebastián Elcano" perdió el mastele-rillo de su palo trinquete, al chocar con el argentino "Libertad", mientras otros rozaban y esquivaban en el último momento la colisión, en el afán de ser los primeros en cazar el viento. Y luego se ha hablado de seis kilos de cocaína en el colombiano "Gloria", de si el chileno "Esmeralda" sirvió de prisión a los cautivos tras la caída de Allende y de algunas otras cosas más. Nada de ello impidió que todos estuviesen a la hora señalada en la bocana del puerto de Nueva York, para iniciar el gran desfile, conducidos por el norteamericano "Eagle", lenta, apacible, elegantemente, Hudson arriba para el deleite de los millones de espectadores que se apiñaban a ambos lados del río. El más grande de ellos era el ruso "Kruzenshtern", de 375 pies de eslora, que curiosamente paso delante del más pequeño, el "Gazela Primeiro", 177 pies, el más real de todos, pues hasta 1968 formó parte de la flota bacaladera portuguesa que salía todos los años hacia Terranova. También era el más viejo, ya que data de 1883, siendo hoy propiedad del Museo Marítimo de Filadelfia. Los dos barcos rusos, como el "Eagle" norteamericano, fueron previamente alemanes, habiendo sido requisados como reparación de guerra. En astilleros alemanes se construyeron también el "Dar Pomorza" polaco y el "Mircea" rumano. Construidos en España eran, aparte de el "Elcano", el "Gloria" y el "Esmeralda". Aunque tanta o más atención que ellos se ganó una embarcación bastante menor, el "Winstons Churchill", propiedad de la Asociación Inglesa de Entrenamiento a Vela, que lleva una tripulación exclusiva de 42 muchachas.

Los problemas náuticos que acarreo esta compleja operación naval no fueron nada comparados con los problemas estratégicos que trajo la multitud dispuesta a no perderse la gran parada a ningún precio. No es nada controlar una marea humana de dos millones de personas y varios miles de embarcaciones de recreo, con todo el mundo ansioso de presenciar algo que sólo se ve una vez en la vida. La Policía estaba realmente asustada, temiéndose no ser capaz de manejar la situación. Tampoco la Cruz Roja las tenía todas consigo, y les paso una lista de sus provisiones: 5.100 yardas de venda, 2.100 yardas de esparadrapo, 16.650 pies cuadrados de gasa, 6.000 tabletas de aspirina y 6.000 pirulís para los niños que se perdieran. Por fortuna, todo fue mucho mejor de lo que nadie había pensado, la multitud se mostró disciplinada y las pequeñas embarcaciones se mantuvieron en los lugares asignados, sin que se produjeran más que un puñado de accidentes, ninguno de ellos graves.

Una mención especial la merecen los precios, que fueron todo menos baratos: la sillas en la explanada de la "Batería", frente a la Estatua de la Libertad, costaban 25 dólares, aunque incluían comida, y en el "Seeman's Church Institute" el privilegio costaba 100 dólares. Muchas oficinas de aquella zona abrieron aquel domingo para invitar a sus clientes y amigos, y es digno de anotar que la sucursal neoyorkina del Banco Urquijo, con una magnífica vista sobre el puerto, acogió amablemente a la colonia española.

Todo resultó, en fin, menos trágico y más hermoso de lo previsto. Para volver a citar a Masefield:

**Ellos marcan nuestro paso como raza humana.  
El mundo no volverá a ver barcos como éstos.**

## CRONICA DE IRLANDA

### VIVO INTERES POR EL PROYECTO BREOGAN

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—El proyecto Breogán del profesor Romero, de Santiago de Compostela, sigue suscitando un vivo interés en Irlanda. Publicó "The Irish Times", el diario más serio de Dublín, durante el mes dos artículos sobre Galicia, el primero de los cuales expuso los detalles del proyecto con ilustraciones. El profesor Romero ha tenido la bondad de enviar con regularidad al Maritime Institute of Ireland el desarrollo de su programa, y el Instituto halló para él un joven irlandés, David Sheehy, estudiante de Historia, excelente jugador de hockey, hijo de un juez que habla y lee un poco de español, como representante irlandés en el equipo gallego. Espera con impaciencia escuchar sus experiencias, que ayudarán, sin duda, a una mejor comprensión en Irlanda de los muy antiguos eslabones entre este país y la lindísima provincia de Galicia.

Otra iniciativa española que ha creado mucho interés en Irlanda es la idea de la Liga Naval Española de invitar a una conferencia en Barcelona en la primera semana de noviembre a representantes de otras organizaciones semejantes. El Maritime Institute of Ireland ha elegido como su representante a este corresponsal.

El Comité especial del Maritime Institute, que estudia desde el otoño pasado la actualidad, el desarrollo y las posibilidades de la Marina militar irlandesa, va a publicar en el otoño sus hallazgos. Mientras tanto, donde, según se cree, se encontrarán sugerencias muy constructivas sobre el papel de la Marina militar en la vida y la política irlandesa, sugerencias importantes para el público irlandés.

El Bord Lascaigh Mhara —Oficina Central Irlandesa de la Pesca— al cual se debe sobre todo el crecimiento desde 1960 de la industria pesquera del país, ha establecido este año relaciones con las organizaciones semejantes en Irak y en Argelia, y se espera no solamente un intercambio tecnológico y de productos, sino también quizá la posibilidad de construcción en Irlanda de buques de pesca para esos países.

La compañía de navegación del Estado B. Lire anunció que el astillero naval de Cork va a construir para ella un nuevo "ferry" de 6.000 toneladas para el trayecto Dublín-Liverpool que tendrá espacio para 1.500 pasajeros y 350 automóviles y que costará unos once millones de libras esterlinas. Se espera que el nuevo "ferry" entrará en servicio en el año 1978.

Un Comité de la Asociación de Exportadores Irlandeses acaba de publicar una crítica bastante aguda del sistema de "conferencia" de compañías de navegación del Atlántico del Norte, que acusa de lo ineficaz de sus operaciones y de su obstrucción de los intereses de los exportadores de este país. El Comité declara que la llegada de buques de carga soviéticos en el comercio Irlanda-América del Norte ayudará a cambiar las operaciones de tipo monopolio de las compañías tradicionales, ofreciéndoles un concurso muy útil. Naturalmente, en Irlanda preferiríamos utilizar buques irlandeses para el Atlántico Norte, pero la debilidad de la flota de ultramar de la Marina Mercante irlandesa lo hace imposible. Lo que crítica sobre todo el Comité irlandés es la necesidad de enviar la gran mayoría de las exportaciones irlandesas destinadas a la América del Norte, en primer lugar a Liverpool, para que allí se embarque en un buque de la conferencia. Se calcula que la exportación de "containers" de Dublín hacia la costa oriental de los Estados Unidos, vía Liverpool, añade 0,3 millones de libras esterlinas al año, al precio de las exportaciones en ellos contenidas.

Hemos entrado en Irlanda en las investigaciones submarinas de yacimientos posibles de petróleo a lo largo de las costas irlandesas, sobre todo en los alrededores del yacimiento de gas natural encontrado hace más de dos años cerca del Punto de Kinsale, condado de Cork. Hasta ahora no hemos recibido noticias de ningún éxito de estas indagaciones por parte de varias compañías extranjeras.

Se vio en el puerto de Dublín, durante el mes, nuestro antiguo amigo el buque de cabotaje español "Bayren", y hemos recibido la visita de varios buques de guerra, sobre todo franceses, para celebrar el primer Festival de Dun Laoghaire, puerto "ferry" cerca de Dublín, donde una parte de la antigua iglesia protestante, comprada como Museo Marítimo, fue abierta por primera vez, durante una semana, para mostrar una pequeña sección de los tesoros acumulados por el Instituto desde su fundación en 1941. Han empezado los trabajos de preparación del catálogo de la biblioteca del Instituto, y se cree que antes de fin de año la biblioteca se hallará en pleno servicio para los muchos investigadores, irlandeses y extranjeros, que se ponen cada año en comunicación con el Maritime Institute. Entre éstos hay un capitán de Navío (retirado) de la Marina de Guerra de los Estados Unidos que va a visitar el Instituto en septiembre, cuyo interés histórico principal son marineros irlandeses de la Marina de Guerra española de los siglos XVII y XVIII. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.



VIGO

## ESTUDIOS SOBRE NUEVOS ALIMENTOS: "EL KRILL"

MADRID.—En el laboratorio en Vigo del Instituto de Investigaciones Pesqueras, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, se está llevando a cabo un interesante estudio sobre un diminuto cangrejo de mar denominado "krill". Este crustáceo, que mide entre cinco y ocho centímetros, y que se encuentra en grandes cantidades en el Antártico, es el principal alimento de las ballenas.

El "krill" es un cangrejo rico en proteínas y en aminoácidos esenciales, así como en fósforo, hierro y vitamina B. La mayor dificultad para emplearlo como alimento consiste en separar el caparazón de la carne, pero una vez obtenida la "pasta" del crustáceo, el producto resultante puede servir para enriquecer otros alimentos, ensaladas, mayonesas, croquetas y guisos.

Según cálculos estimativos, en los mares de la Antártida existe un mínimo de cinco mil millones de toneladas de cangrejos "krill", y según esos mismos cálculos, podrían capturar anualmente unos cincuenta millones de toneladas, sin que ello hiciera peligrar la especie.

El trabajo actual del Instituto de Investigaciones Pesqueras del CSIC está orientado en la mejora de los métodos de fabricación de productos para consumo humano a partir del diminuto crustáceo. ■

## PESCA EN EL PRIMER SEMESTRE

VIGO.—A más de tres mil quinientos millones de pesetas ascendió el importe de la pesca subastada en la lonja viguesa de El Berbés durante el primer semestre de este año.

En total se vendieron 84.614.323 kilos de pescado fresco y congelado, productos derivados de la pesca, producción de viveros flotantes y bacalao verde, por un valor en primera venta que ascendió a 3.534.746.670 pesetas.

Las cantidades más importantes corresponden a pescadilla congelada y fresca, con 21.931.554 kilos y 782.846.940 pesetas la congelada, y 2.065.094 kilos y 207.035.907 pesetas la fresca. ■

## PARTICIPACION ALEMANA EN "HIJOS DE J. BARRERAS"

VIGO.—El presidente del Consejo de Administración de Hijos de J. Barreras ha firmado con el presidente de la fábrica de motores alemana Deutz la compra de parte de los astilleros vigueses de Orillamar, según una información del diario "Faro de Vigo".

Con esta operación, cuya veracidad es asignada por "Faro de Vigo" a fuentes competentes, parece ser que se conseguirá un mayor apoyo tecnológico y un recurso económico que permita un aumento de desarrollo de la factoría y un indudable beneficio para el personal de la factoría naval viguesa. ■

## TRASVASADO EL COMBUSTIBLE DE POPA DEL "URQUIOLA"

LA CORUÑA.—"A últimas horas de la tarde del día 7 de julio finalizaron los trabajos de trasvase de combustible de la sección de popa del buque tanque 'Urquiola', que se encuentra en la ría de Ares". Así dice una nota facilitada por la Oficina de Prensa de la Zona Marítima del Cantábrico, que añade: "Estos trabajos han sido realizados por la empresa Quinafe, de El Ferrol del Caudillo, y el petrolero 'Campolara', el cual trasladó el combustible extraído a la factoría coruñesa de Petroliber".

"Los restos del 'Urquiola' —termina la nota— han quedado vacíos de combustible, y serán retirados de la ría de Ares en fecha próxima". ■

## REUNION DE LOS CONSEJOS PROVINCIALES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA DE VIGO Y VILLAGARCIA DE AROSA

En la mañana de hoy, y en el Gobierno Civil de Pontevedra, se reunieron los Consejos Provinciales del Instituto Social de la Marina de Vigo y Villagarcía de Arosa.

En esta reunión se expusieron los problemas que afectan al sector marítimo-pesquero en el ámbito de di-

chas provincias marítimas.

Las intervenciones que se produjeron atendieron, fundamentalmente, aspectos de la Seguridad Social en orden a una mayor cobertura para los grupos de menor entidad económica. El perfeccionamiento de la asistencia sanitaria en la costa y en Santia-

go de Compostela fueron puntos a los que se dedicó especial atención.

El presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada García, informó ampliamente a los asistentes sobre las acciones en marcha y de las de inmediata ejecución que el Insti-

tuto promueve para los hombres del mar.

La reunión, que se desarrolló a lo largo de una intensa jornada de trabajo, fue del máximo interés en orden a conocer, incrementar y perfeccionar aspectos concretos que afectan a la población marinera gallega. ■

FINISTERRE

## UN MUERTO AL EXPLOTAR EL CARGUERO "MANUELA RIAL"

FINISTERRE (La Coruña).—Un hombre resultó muerto a consecuencia de una explosión ocurrida a bordo del buque carguero "Manuela Rial".

Se trata de Francisco Bua, natural de Camarinas, motorista primero.

La explosión se produjo en la sala de máquinas, por causas no determinadas, cuando el "Manuela Rial" navegaba a la altura de Finisterre. ■

EL FERROL

## "LOS MARISCADORES DEBEN CULTIVAR SUS PLAYAS DE MARISCO"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—"Ningún plan puede obtener resultados buenos si no conseguimos que la base, que es la destinataria de la acción, se mentalice y considere la acción como propia", ha declarado el director general de Pesca, Víctor Moro, en la reunión mantenida con los titulares de las Comandancias Militares de Marina del litoral gallego para tratar del Plan Marisquero.

El señor Moro, que calificó la reunión de trascendental y muy importante, afirmó asimismo que "nos acercaremos a las Cofradías de Pescadores", y constató la necesidad de que los mariscadores reciban una enseñanza apropiada para que puedan convertirse en cultivadores de sus playas del marisco. ■

GIJON

## DE NUEVO, PETROLEO

GIJÓN.—Un nuevo hallazgo de petróleo se ha obtenido a unas treinta millas de Gijón, según publicó el diario "El Comercio", de esta ciudad.

El hallazgo, obtenido en una explotación conjunta que realizan las empresas Shell y Campsa, en aguas del Cantábrico, ha tenido lugar a cuatro kilómetros de la prospección petrolífera que, a mediados del mes de mayo pasado, dio los primeros resultados positivos.

El petróleo hallado ahora es de excelente calidad, según parece, superior incluso a la del encontrado anteriormente, y su precio de costo se calcula en unos cinco dólares por barril, lo que hace rentable su explotación comercial. ■

## IMAGEN DE LA VIRGEN DEL CARMEN BAJO LAS AGUAS

GIJON.—Los componentes del grupo de actividades subacuáticas de Ensidesa-Este entronizaron una imagen de la Virgen del Carmen bajo las aguas del mar en la zona conocida por el Rinconín.

Anteriormente, en la embarcación "Villa de Gijón", donde se hizo el traslado de la imagen desde los muelles locales, se ofició una Misa.

Finalizado el acto religioso, cinco buceadores del mencionado grupo se sumergieron con la imagen, que pesa 40 kilos y tiene una altura de 40 centímetros, a la altura del monumento de la madre del emigrante, a unos 200 metros de la costa.

El acto se desarrolló con toda normalidad, la imagen quedó entronizada entre unas rocas, y desde la costa fue presenciada la inmersión por numerosas personas. ■

SANTANDER



Grupo de las alumnas excursionistas.

## EXCURSION DE ALUMNAS DE CURSOS PARA LA MUJER

SANTANDER (corresponsal).—Como premio al aprovechamiento de las enseñanzas recibidas, las alumnas de los Cursos de Corte y Confección celebrado en Laredo, y de Rereras, celebrado en Colindres, disfrutaron de una visita a San Sebastián, organizada por el Servicio de Fomento Social del Instituto Social de la Marina de esta ciudad.

El grupo de alumnas, compuesto por 50 esposas e hijas de pescadores, salió en autobús el día 23 de junio, visitando algunos puertos del recorrido hasta llegar a San Sebastián, donde fueron invitadas a visitar el Acuario, Puerto Pesquero y Monte Igeldo.

Después, ya por la tarde, fueron invitadas a visitar Fuente-rabía y el mirador de Jaitzkibel y, ya mediada la noche, se retornó a los puertos de Laredo y Colindres, entonando cantos marímeros, hasta llegar hacia las dos de la madrugada del día siguiente. ■ TORRE MARTINEZ.

(Pasa a la página siguiente)



## DIFICULTADES PARA DESGUAZAR "EL TULA"

SANTANDER.—El "Tula", el mayor buque del mundo entrado hace un mes para desguace en Santander, está ofreciendo serias dificultades para llegar al lugar donde será convertido en chatarra.

El supertanque "Tula", fondeado al Sur de la bahía santanderina, tiene una avería en una quilla, en la que al desgarrarse una de sus chapas le hace cobrar mayor calado. Esta circunstancia obliga a los técnicos en estos momentos a pensar en su desguace en la propia bahía, ya que parece imposible remolcar al buque hasta la factoría de Parallas, donde iba a ser desguazado.

Fue sujetado con tirantes el desgarró para poder mover el barco de donde se encontraba, pero los tirantes no resistieron y la chapa se ha soltado, con lo que el calado del "Tula" es superior a los 12 metros, y con ello imposible navegar por el canal del puerto de Santander y menos llevarle a Parallas. Los técnicos parece que han decidido trasladarle a la zona de Raos y allí desguazarle en parte hasta que aligere peso, flote más perdiendo calado y poderle remolcar hasta los astilleros donde será desguazado. ■

## SUANCES

### CAMPEONATO DE PESCA SUBMARINA



Eulogio Fernández, del APS Barcelona, ha sido vencedor en el Campeonato de Pesca Submarina, que se celebró en Suances. El segundo clasificado fue Martínez Villa, del Club de Mar de La Coruña, y el tercero, Francisco Pelayo, de la S. D. Torrelavega. El señor Fernández capturó veintiocho peces. ■

## BILBAO

### DESAPARECE DE SU BARCO Y SU ESPOSA LE ENCUENTRA EN UNA CUNETA

BILBAO.—Ha sido hallado por su esposa, en las afueras de Bilbao, un marinero, que desapareció del barco "Pumarín" cuando se disponía a comenzar sus vacaciones. Al dejar su equipo, documentos y dinero en el barco y no saberse nada de él, la naviera consignataria formuló la correspondiente denuncia de la desaparición.

En una nota facilitada por la citada naviera Artola se da cuenta de que, después de varios días de búsqueda y de haber sido comunicada su desaparición a la Policía y a la Comandancia Militar de Marina, la esposa del marinero desaparecido, Jesús González Pérez, lo halló por auténtica casualidad.

La mujer permaneció algunos días en Bilbao para formalizar algunos trámites sobre la desaparición de su marido. Cuando decidió regresar al lugar de su residencia, en Gijón, tomó un autobús desde una de cuyas ventanillas vio en una cuneta a su marido. Dio un grito de angustia, que motivó la parada del autobús, cuyos viajeros auxiliaron al señor González Pérez.

Este se encontraba bajo los efectos de una amnesia total, pues no recordaba nada, salvo que tenía mucha hambre, lo que hace sospechar que se encontraba en ayunas desde hacía varios días.

Al hallarlo intentaron hospitalizarle, pero la esposa decidió por fin trasladarle hasta Gijón, en cuyo hospital psiquiátrico ha sido internado. ■

## BARCELONA

### SE RETIRA EL CONSTRUCTOR DE "ASTILLEROS CARDONA"

BARCELONA.—Tuvo lugar en el muelle de Poniente la recepción oficial del nuevo "ferry" Canguro "Cabo San Jorge", recientemente incorporado a la flota de Ybarra y Cia, y que, con su gemelo "Cabo San Sebastián"—bien conocido y acreditado en este puerto—, vendrá a completar, con salida diaria en ambos sentidos, la línea regular entre Barcelona y Palma, reforzando considerablemente este servicio y al propio tiempo el que la firma hispanoitaliana Canguro Iberia tiene establecido desde 1968 con el puerto de Génova, que quedará ampliado hasta seis travesías semanales en ambos sentidos.

Con tal motivo se celebró a bordo del nuevo buque el acto de entrega, por parte de la Diputación Provincial, de una imagen de San Jorge, Patrón de Cataluña, que, debida al cincel de Federico Marés, adorna el "hall" principal del navío.

#### CARACTERISTICAS DEL BUQUE

El Canguro "Cabo San Jorge" ha sido construido en los astilleros de la Unión Naval de Levante, de Valencia, y son sus dimensiones: 140 metros de eslora total por 20,50 de manga máxima y 5,50 de calado. La potencia de máquinas es de 17.800 HP. y la velocidad de servicio de 21 nudos. Puede transportar 800 pasajeros en viajes largos, y 1.300 en travesías cortas. La tripulación es de cien plazas. Dispone de garaje para 120 automóviles de turismo y medio centenar de vehículos industriales (semirremolques de 12 metros). Cuenta con los más modernos equipos de navegación, detección, comunicaciones, estabilización, contra incendios y salvamento.

Un magnífico buque, en suma, que viene a reforzar las líneas marítimas regulares con Palma y Génova. ■

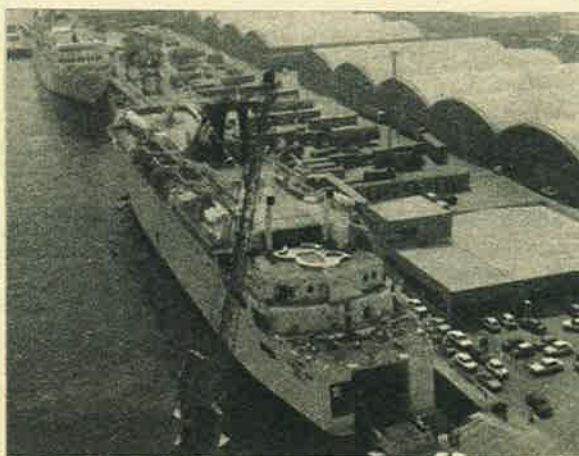
### BUQUE ESCUELA JAPONES, EN EL PUERTO

BARCELONA.—Se encuentra en el puerto de Barcelona, en la primera visita de un buque de dicho tipo, procedente de Japón, el buque-escuela "Seiun Maru", afecto al Instituto de Náutica del Ministerio de Transportes de Japón.

Dicho buque, que está atracado en el muelle de Muralla, realiza un largo viaje de prácticas de los alumnos del citado Instituto. Al mando de dicho buque-escuela mercante está el capitán Kiyoshi Horikoshi.

Durante su estancia en Barcelona, los alumnos de dicho buque-escuela visitarán diversas industrias relacionadas con la actividad naval y la Escuela de Náutica de Barcelona. ■

### ENTRADA DE SERVICIO DEL NUEVO CANGURO "CABO SAN JORGE"



BARCELONA.—El veterano constructor de buques señor Cardona se retira de los Astilleros Cardona, de La Barcelone-

ta, que fundó su abuelo en 1860; de este astillero han salido 656 barcos, algunos de acero con más de mil toneladas.

El último buque construido ha sido el "Sirmar", botado en Barcelona, y que cuando su puente esté terminado se destinará al transporte de turistas entre Blanes y Tamarit. El "Sirmar" número 11 de la flota de cruceros Costa Brava, tiene una capacidad para 250 personas, mide 25 metros de eslora y consta de dos motores Diesel de 270 HP. cada uno.

En los Astilleros Cardona se ha construido la copia exacta de la galera real de don Juan de Austria, que se halla en Las Reales Atarazanas (Museo Marítimo) y empleando en ello casi cinco años, y dos carabelas "Santa María", una para la Feria Mundial de Nueva York, en 1964, y otra para Venezuela, en 1968. ■

### RECITAL DE MUSICA EN EL HOGAR DEL PENSIONISTA

Los alumnos de la Escuela de Orientación Marítima de Barcelona, que reciben clase de ritmo y música a cargo del Instituto Social de la Marina, ofrecieron un recital de danza y música a los socios del Hogar del Pensionista. Estuvo compuesto por cinco actuaciones de danza, acompañada de flauta y tambor y cinco actuaciones de canción popular y folclórica catalana. Un total de 39 niños componen este coro, que, de nuevo, para el próximo curso continuará perfeccionándose en ritmo y música bajo la dirección de su maestra, señorita Angeles Roger. ■

### EXCURSION A VIDRA

Organizado por el Instituto Social de la Marina, a través de la Delegación Provincial de Barcelona, se han celebrado dos excursiones de socios del Hogar del Pensionista a la localidad de Vidrà, paraje de montaña, situado en las estribaciones del macizo de Montseny. La elección del lugar de las excursiones ha obedecido a la belleza de este macizo montañoso, enmarcado entre torrentes y bosques abundantes, en buen estado de conservación. El ambiente ha sido festivo, por lo que los excursionistas están dispuestos a participar en nuevas excursiones, que sostienen con entusiasmo, sufragando incluso una parte de su coste. ■

## AMETLLA DE MAR

### TROFEO PROVINCIAL DE FUTBOL INFANTIL

AMETLLA DE MAR.—El II Torneo Provincial de Fútbol Infantil, patrocinado por la Delegación Provincial del ISM, en el que han participado los equipos de las Escuelas de Orientación Marítima de la Provincia, ha tenido una brillante final entre los de Ametlla de Mar y Cambrils, que tras haber llegado a ella en sucesivas eliminatorias han dirimido en bonito encuentro el Trofeo ISM, que se ha adjudicado Ametlla de Mar por la mínima.

El campo de Ribes Altes registró un lleno completo, con masiva asistencia de pescadores. En el palco presidencial, el delegado provincial del ISM, don Antonio Escudero, delegados locales y representación de la Cofradía Sindical de Pescadores.

En un preliminar disputaron los puestos tercero y cuarto Las Casas de Alcanar y Calafell, playas extremas de la provincia. Se alzó con el triunfo Las Casas de Alcanar por uno a cero.

Seguidamente, y en medio de gran expectación, se disputó la final bajo la dirección del trío arbitral, al frente del cual figuraba el colegiado de Primera División, señor Crespo.

Las fuerzas estuvieron muy igualadas con sucesivos peligros para las dos porterías. Poco antes del final marcó el Ametlla de Mar el tanto que supondría el triunfo, sin que por ello cediera el Cambrils, que a punto estuvo de conseguir el empate que habría supuesto una prórroga.





Terminado el encuentro, el señor Escudero entregó los trofeos (catorce para siete equipos) al Ametlla de Mar, Cambrils, Las Casas de Alcanar y Calafell, por este orden. A los apeados en las eliminatorias, Tarragona, Amposta y San Carlos de la Rápita. Trofeo a la corrección, que por decisión arbitral fueron adjudicados a los de Las Casas de Alcanar y Calafell; al portero menos goleado, el de Ametlla de Mar, y al máximo goleador, el delantero centro del Cambrils.

La próxima edición de este Torneo está previsto se celebre en Cambrils en 1977. ■ L. M. R.

## CASTELLON

### EL REY, PRESIDENTE DE HONOR DEL CONCURSO INTERNACIONAL DE PESCA DEL ATUN

CASTELLON.—Su Majestad el Rey don Juan Carlos ha aceptado la presidencia de honor del IV Concurso Internacional de Pesca Deportiva del Atún, que se celebrará en aguas del litoral de Castellón de la Plana del 1 al 4 de agosto próximos.

La aceptación por parte del monarca ha sido comunicada al gobernador civil de la provincia, en carta que firma el jefe de la Casa Real. ■

### En el laboratorio de Castellón, del I. I. P.

### MADURACION Y PUESTA DE LENGUADOS ADULTOS

En el Laboratorio de Grao de Castellón del Instituto de Investigaciones Pesqueras, se han obtenido, por vez primera en España, óptimos resultados en la maduración y puesta de lenguados adultos mediante la aplicación de hormonas gonadotropas, fotoperíodo y temperatura adecuadas. La incubación de los huevos se ha realizado a una temperatura de 20-22 °C, alcanzándose elevadas tasas de eclosión cuando la re-

novación del agua ha sido continua.

A las larvas, una vez que han reabsorbido el vitelo y abierto la boca, se les ha alimentado con cultivos de zooplancton (*Brachionus plicatilis* y *Artemia salina*) en concentraciones muy elevadas.

La supervivencia hasta después de la metamorfosis ha oscilado entre el 80 y el 90 por 100. Los alevines, a una temperatura del agua de 23 ±

1° C han alcanzado, al cabo de veinte días, tallas comprendidas entre 7 y 12 milímetros.

La cría de las larvas de lenguado no presenta, al parecer, grandes dificultades, ya que se ha podido observar en ellas un rápido crecimiento y una gran resistencia a las condiciones ambientales. Debido a ello, se han podido obtener varias decenas

de miles de alevines que posteriormente serán sometidos a diferentes procesos de engorde.

También, por vez primera en nuestro país y en las experiencias de cría del langostino realizadas en el mismo laboratorio, se ha conseguido cerrar el ciclo vital de la especie; es decir, que aquellos ejemplares de langostinos nacidos en la instala-

ción en el verano de 1975 y procedentes de hembras capturadas en el mar han desarrollado sus gónadas al año de vida. Realizada la puesta por parte de algunas hembras, se dispone en los tanques de cría de unas 25.000 larvas, de las que se espera una mayor resistencia a la condiciones artificiales de cría.

Las condiciones de luz

y temperatura durante el desarrollo de las gónadas han sido las naturales. El régimen alimentario se ha modificado con la adición de gusanos poliquetos.

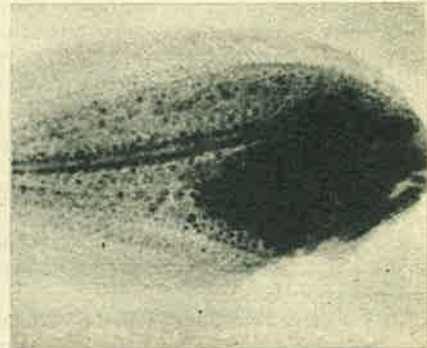
A un lote de hembras fecundadas se les han extirpado los péndulos oculares, habiendo desarrollado las gónadas en una proporción mucho mayor que las hembras del lote testigo. ■



Larva de lenguado saliendo del huevo.



Langostino recién nacido. Talla: 0,416 mm.



Lenguado de veinte días de vida. Talla: 12 mm.

## TORREVIEJA

### CURSO DE PROMOCION SOCIAL DE LA MUJER

ALICANTE.—El pasado día 30 de junio, en la localidad de Torrevieja, en el salón de actos de la Cofradía Sindical de Pescadores, donde se había desarrollado el Curso de Promoción Social de la Mujer, en su modalidad de Corte y Confección, se procedió al acto de clausura del mismo.

Presidió el acto el delegado de Trabajo, y asistieron al mismo el delegado provincial del Instituto Social de la Marina, el alcalde de la localidad, el ayudante militar de Marina y el patrón mayor de la Cofradía.

En primer lugar, el delegado provincial del Instituto Social de la Marina hizo una exposición del motivo de los cursos y realizaciones hechos hasta la fecha en la provincia, terminando con el agradecimiento a cuantos con su desinteresada colaboración habían hecho posible la celebración del que ahora se clausuraba. A continuación se repartieron los diplomas y el delegado de Trabajo pronunció unas palabras finales elogiando el interés que demuestran las mujeres de los trabajadores del mar para su superación cultural y humana. Por último se examinaron por los asistentes los trabajos realizados por las alumnas durante el curso. ■

## EN TARIFA

TARIFA.—En la Cofradía Sindical de Pescadores ha tenido lugar la clausura del III Curso de Promoción Social de la Mujer, que, al igual que los anteriores, ha sido patrocinado por el Instituto Social de la Marina.

Al acto asistieron el patrón mayor de la citada Cofradía, don Antonio Peralta Blanco; delegado local del Instituto, don Benito Flores Millán; delegado comarcal de Sindicatos, don Miguel Puyol Moreno, y el médico afecto a la mencionada entidad, don Manuel Cobo Puertas. Asistiendo también la directora del curso, señorita Lola Flores Donda, y las profesoras del mismo, doña Julia Llama de Serrano y señorita Mercedes Lara Blanco.

En el referido curso, que dio comienzo el pasado mes de noviembre, han participado veinte jóvenes de la localidad, las cuales han recibido enseñanzas sobre corte y confección,



Un momento del acto de clausura del Curso.

cultura, trabajos manuales, alimentación y nutrición, música y danza.

En primer lugar, hizo uso de la palabra el delegado local, señor Flores Millán, quien, en nombre del delegado provincial del Instituto, declaró clausurado el curso, a la vez que felicitó a las cursillistas por la feliz terminación de los estudios realizados. Y a continuación se procedió a la entrega de los diplomas correspondientes, cuyo reparto a cada una de las alumnas fue efectuado por las personalidades asistentes.

El acto concluyó con la apertura de la exposición en la que son exhibidos los primeros trabajos manuales realizados por las cursillistas durante el indicado curso. ■

## ALMERIA

### EN LIBERTAD PESQUEROS APRESADOS POR ARGELIA

ALMERIA.—Han llegado al puerto de Almería cinco pesqueros con matrícula y base almeriense que estaban desde hace más de un mes, retenidos por las autoridades argelinas.

Con ellos son ya ocho los pesqueros almerienses puestos en libertad, permaneciendo aún otros dos en poder de las autoridades de pesca de Argelia, si bien se espera que igualmente sean pronto liberados.



(Viene de la página anterior)

Los pesqueros llegados son "Faro de la Mesa", "Hermanos Méndez", "Africa", "Los Victorianos" y "Hermanos Ruiz".

Anteriormente llegaron otros tres pesqueros que estaban en las mismas condiciones de privación de libertad: "Virgen-cita del Mar" (éste de la matrícula de Ceuta, pero con base en Almería), "Sierra de Gata" y "María Vizcaino".

Los diez pesqueros almerienses fueron apresados por lanchas patrulleras argelinas cuando faenaban en aguas internacionales a la altura de las costas de dicho país.

Los pesqueros españoles liberados han tenido que abonar sanciones económicas que oscilan entre 150.000 y 600.000 pesetas. ■

## ALGECIRAS



En este estado quedó el barco pesquero atracado en el muelle de Algeciras después de hacer explosión. El guarda, único tripulante que se encontraba a bordo, resultó herido.

## HERIDO GRAVE EN LA EXPLOSION DE UN PESQUERO

ALGECIRAS (Cádiz).—Se produjo una explosión a bordo del pesquero de veinte toneladas "Juliana Fernández", con base en el puerto algecireño, resultando un hombre con heridas muy graves.

La explosión, al parecer, se produjo por acumulación de gas butano y puede que fuese originada al encender un cigarro el guarda del barco, Claudio Aguilar Moya, de cincuenta años, única persona que se encontraba a bordo.

El guardia resultó herido de pronóstico muy grave, con fractura del codo derecho, desprendimiento del cuero cabelludo y otras heridas en diversas partes del cuerpo, quemaduras de primer grado y fuerte "shock" cerebral, quedando ingresado en el Hospital Municipal.

La explosión fue escuchada en toda la población. La onda expansiva produjo destrozos de cristales en varios edificios, situados hasta 150 metros de distancia del lugar del suceso. En cambio, un pesquero a cuyo costado estaba atracado el siniestrado no sufrió daño alguno.

Del "Juliana Fernández" salieron lanzados por los aires grandes trozos de madera y cajas vacías de pescado, sin que por fortuna se produjera ningún lesionado entre las muchas personas que en esos momentos se encontraban por los alrededores del puerto. ■

## SANTA CRUZ DE TENERIFE

## ENTRARON EN PUERTO 738 BUQUES

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Durante el pasado mes entraron en el puerto de Santa Cruz de Tenerife 738 buques, con más de 45 millones de toneladas de registro bruto.

En el primer semestre del presente año, el puerto sobrepasó los 33 millones de toneladas de registro bruto, un 44 por 100 más que en el mismo período de 1975. ■

## Casa del Mar de Cádiz

## III CONCURSO LITERARIO JUAN SEBASTIAN ELCAÑO

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

mismo lema, el nombre y apellidos, así como la dirección postal y telefónica del autor. Quedarán excluidos y eliminados del concurso los trabajos que aparezcan firmados por sus autores.

5.ª El plazo de admisión de originales comenzará a partir de la fecha de publicación de la presente convocatoria (1 de julio) y expirará el 15 de noviembre de 1976.

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

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

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

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

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

### BASES

Esta tercera edición del Concurso Literario estará dedicada al género de cuentos, con arreglo a las siguientes bases:

1.ª Podrán concurrir al concurso cuantas personas lo deseen.

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

3.ª Cada concursante podrá presentar los cuentos que desee.

4.ª Los originales deberán ser dirigidos a la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, Casa del Mar, Cádiz, con la indicación en el sobre "Para el III Concurso Literario Juan Sebastián Elcano". Se enviarán firmados con un lema y, en sobre aparte, cerrado, con el



Varios de los naufragos del "Lasalle"—diez fueron hallados por otro barco y llevados a tierra—, a su llegada a la Casa del Marino de Las Palmas de Gran Canaria.

## El ballenero onubense se hundió el 6 de julio SIGUEN SIN APARECER SEIS NAUFRAGOS DEL "LASALLE I"

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Sigue sin aparecer la balsa con seis naufragos del "Lasalle I", que desapareció cuando se produjo la explosión del ballenero onubense.

La estación costera radiotelegráfica de Arrecife difunde continuamente mensajes de socorro, rogando a cualquier buque que navegue en la zona del Atlántico comprendida entre Lanzarote y la costa africana que extremen la vigilancia con objeto de localizar una balsa con seis hombres a bordo, tripulantes del buque congelador de Huelva "Lasalle I", que se hundió el pasado día 6 de julio en alta mar, como consecuencia de una violenta explosión seguida de incendio.

También las autoridades marroquíes de Tan-Tan efectúan una intensa labor de rescate en la zona terrestre de Tarfaya, en previsión de que los naufragos pudieran encontrarse aislados en alguna comarca inhóspita del desierto sahariano, en el caso de que hayan podido llegar al litoral africano.

Perduran las naturales inquietud y preocupación de las familias de estos seis hombres. Todas ellas residen en Huelva. Los naufragos del "Lasalle I", hasta ahora

no localizados, son los siguientes: patrón, Felipe Acuña Lubian; contramaestre, Manuel Oria Tinoco; engrasadores, Esteban Acarregui Goicoechea y Aníbal Moreno Carrasquina; cocinero, Rafael Vázquez Escobar, y marinero, Manuel Carrasco Carballo. ■

## ARRECIFE DE LANZAROTE

## HOMENAJE A MARINOS FALLECIDOS

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Siete motopesqueros, a bordo de los cuales viajaban las primeras autoridades lanzaroteñas y numerosas familias de pescadores, han navegado unas siete millas en dirección a alta mar, para dedicar un recuerdo a los marinos fallecidos.

El acto ha tenido lugar con motivo de la fiesta de la Virgen del Mar, que se está celebrando en el barrio marino Marqués de Valterra.

El homenaje consistió en lanzar al agua coronas de flores naturales y ramos de claveles, éstos últimos arrojados por viudas e hijos de pescadores muertos en distintos accidentes marítimos. ■



# PROTAGONISTA: LA MAR

## LIBROS

### DIARIO DE UN COMERCiante GADITANO

(Comentarios y notas del almirante Gener Cuadrado.)

Circunstancias varias (como la decadencia de Sevilla, las dificultades de navegación del Guadalquivir, el mayor calado de los buques, las presiones justificadas de los comerciantes gaditanos en el Consejo de Indias, etcétera) hicieron que ya desde el siglo XVII fuera tomando cuerpo la necesidad de traspasar a Cádiz la Casa de Contratación y monopolio del comercio que venía ostentando Sevilla. En 1717 se llevó a efecto este traslado, permaneciendo la Casa de Contratación en Cádiz hasta la fecha de su abolición y libre comercio, año 1790. Ni que decir las enormes ventajas económicas, y de todo tipo, que esta disposición supuso para esta ciudad, y puertos de su bahía, convertida en el centro comercial más importante del mundo.

Todavía, en los inicios del siglo XIX, conservaba Cádiz, con orgullo y con nostalgia, muchos de los símbolos de su grandeza y subsistían, no obstante el éxodo, muchas de sus casas mercantiles, que mantenían relaciones (especialmente las concernientes a la exportación de vinos) con numerosos países, especialmente Francia e Inglaterra.

EL DIARIO DEL VIAJE.—Perteneciente a uno de esos brillantes y cultísimos comerciantes gaditanos del siglo XIX, es este *Diario de viaje* que comentamos, y que acaba de publicar el Instituto de Estudios Gaditanos, con un estudio, amplio e interesantísimo, debido a la minuciosa labor investigadora (casi policíaca) llevada a efecto por el almirante e ilustre escritor don Eduardo Gener Cuadrado. El manuscrito del *Diario* aparecía firmado por las iniciales M. D., lo que hacía muy difícil la identificación de su autor, que, al fin, tras pacientes pesquisas, pudo descubrir su comentarista. Dicho viajero resultó ser don Manuel Domecq y Víctor, quien, por asuntos de negocios relacionados con el Sherry, tuvo que marchar a Inglaterra.

El *Diario*, con, a veces, auténtica ironía gaditana, nos relata, paso a paso, las impresiones certeramente matizadas que las ciudades, ambientes y paisajes producen en la mente observadora del viajero. Se inicia con la llegada a Dublín el 1 de septiembre de 1829 y concluye con el regreso a España, a través de los Pirineos, el 2 de enero de 1830.

Resulta difícil enumerar en tan breve espacio las muchas cosas que don Manuel Domecq nos cuenta a lo largo de su *Diario*. Su travesía de Dublín a Plymouth en el vapor "Thames"; la cita de las catedrales que visita (detalle que le atraía sobre manera por coincidir con la construcción, todavía, de la catedral de Cádiz); la contemplación del primer ferrocarril de Inglaterra, inaugurado en 1825, entre Stockton y Darlington; la visita a la Cámara de los Lores y de los Comunes; las carreras de caballos, conciertos, teatros, etcétera. Más adelante su arribo a Francia a bordo del "Duc de Bordeaux" y su viaje en diligencia a través de este país. Operas, teatros, galerías, monumentos, visitas a españoles exiliados como consecuencia de la represión fernandina.

NOTAS Y APÉNDICES.—El libro se completa con 126 notas y doce apéndices fundamentales, en los que, además de la personalidad del viajero, se nos ilustra sobre muchos de los personajes a los que se alude en el *Diario* (Al-

calá Galiano, el doctor Aréjula, la Malibran, don Alejandro Aguado, Washington Irving, Zea Bermúdez, Juan Segundo, etcétera).

El libro lleva un prólogo del escritor arcnense Jesús de las Cuevas. ■ JOSE ASENJO SEDANO

## CINE

### VERANO Y MAR



La cinta de Steven Spielberg, "Tiburón", sigue siendo el gran éxito del cine del mar.

El relativo paréntesis que a niveles cinematográficos supone el verano, suele permitir a críticos y aficionados el hacer un balance o resumen de lo que ha sido la temporada. Pero se encuentra que el propio término de temporada es algo que cada vez resulta más ambiguo y más difícil de localizar en unas fechas fijas. Y así, mientras en otros tiempos el año cinematográfico tenía sus momentos cumbres y sus clásicas y tópicas "inauguraciones de temporada", ahora en cualquier momento y en cualquier fecha aparece el estreno importante, y acaso es el verano el espacio del año que acoge títulos más interesantes o difíciles, y por supuesto es la época ideal para las reposiciones.

Es también el verano el momento de los grandes reestrenos, la vuelta a las pantallas, todavía con honores de actualidad, de aquellos títulos que durante el año han dado más juego, y así por ejemplo, el gran éxito del año, "Tiburón" se está viendo de nuevo en todas las ciudades españolas, después de su gran triunfo en las fechas navideñas, claves para la programación cinematográfica. Otro título que suena por estos días veraniegos es "El día del delfín", curiosa e interesante película norteamericana que aunque representada en España hace un par de temporadas, está siendo ahora estrenada tardíamente en muchas localidades.

De esta forma, el cine, el verano y el tema marítimo no pierden su conexión y establecen unos contactos filmicos evidentes a través de estos títulos que aparecen por las pantallas en estos meses. Ciertamente "Tiburón" va a ser durante muchos años el gran título del cine del mar, no ya por su mayor o menor calidad, sino por el tremendo impacto que ha tenido sobre el público, y por su revitalización de los temas clásicos de la persecución y la lucha contra el monstruo.

Lo que en el fondo no deja de ser una actualización del mito de "Moby Dick", ha sido hábilmente enfocado por Steven Spielberg como una lucha titánica, pero también como un estudio de la vida cotidiana de una pequeña comunidad americana playera, siendo acaso el verano la fecha ideal para la contemplación de la cinta, obra ciertamente inteligente y curiosa mezcla de comercialización con calidad.

Y otro film del mar para revisar aprovechando la pausa veraniega es "El día del delfín", una obra de Mike Nichols, el autor americano de "¿Quién teme a Virginia Wolf?" y

del muy pretencioso "El graduado". Sin embargo, en esta ocasión Nichols cambia de aires y de temática y nos ofreció en "El día del delfín" una curiosa y sugestiva mezcla de política-ficción, de cine del mar y de estudio zoológico.

El interés inicial que suponen unos animales tan en actualidad como son los delfines, lo acrecentó el director en su cinta con un estudio paralelo de los condicionamientos sociológicos y políticos que pesan hoy día sobre los animales, el mar o cualquier otro medio natural. El éxito relativamente escaso que tuvo en su día "El día del delfín" nos pareció injusto y es ahora cuando más está sonando por las pantallas nacionales, acaso arrastrando por la resonancia alrededor de otros títulos marítimos.

Con "El día del delfín", con "Tiburón", con títulos de reposición como "El hidalgo de los mares", el aficionado al cine del mar o simplemente al cine a secas puede encontrar durante los meses veraniegos un tipo de films interesantes, normalmente abierto a todas las edades, y con una actualidad y un prestigio ciertamente en alza, resultando lógico que el público vaya acogiendo cada vez mejor unas cintas que parecen querer llevar al cine del mar a un nuevo auge comparable al que ya tuvo en la década de los años cincuenta. ■ JUAN-FABIAN DELGADO.

## PINTURA



### LOS SEGUIDORES DE VAN DER VELDE

Uno de los más importantes seguidores de Van der Velde, seguidores también de la tradición de la primera escuela de marinistas holandeses, fue Ludolf Bakhuizen, nacido en Emden, Holanda, en 1631 y muerto en Amsterdam en 1708, quien se dejó influir por Velde el Joven hasta tal punto, que muchos de sus cuadros que podemos admirar en el Rijksmuseum de Amsterdam, se le atribuyeron al gran maestro.

Su trabajo fue tan prolífico y su especialización en marinas fue de tan alto valor, que cuando los Van der Velde se trasladaron a Inglaterra fue designado para el cargo de director de la Escuela de Pintores Marinistas holandeses, continuando así la tradición por su dedicación a los temas de interés histórico que prevalecían aún en la segunda mitad del siglo XVII.

Sin embargo, los pintores de la Escuela Holandesa fueron muy criticados por su excesiva tendencia a ver y a plasmar el mar como una superficie plana y suave donde situaban los navíos de sus motivos históricos con una exactitud de dibujo casi matemática, pero a pesar de todo, tal escuela permaneció siendo la única de Europa, ya que fuera de Holanda, sólo algunos artistas, aisladamente, se dedicaban al arte exclusivo de la pintura del mar.

En Francia, aparece sólo un artista del mar Claude Lorrain, único pintor francés que puede considerarse a la altura de los maestros holandeses de la época y que a los diecinueve años decide trasladarse a Italia para estudiar la pintura de Domenichino. Fue un pintor excepcional cuyas obras de arte eran sueños idílicos del pasado, reconstrucciones de las ruinas de los edificios del antiguo Imperio Romano, pero tratados con un gran naturalismo de espacio combinando la luz de cielo y mar.

Como otros artistas del siglo XVII, Claude Lorrain estuvo expuesto a varias expresiones e influencias derivadas de los holandeses e italianos. Observando su obra del Museo Británico y del Museo del Louvre podemos apreciar cómo se dejó influir por la extraordinaria precisión en el dibujo del holandés Breenberg y en cuanto a pintura al óleo, tuvo por lo menos una cosa en común con los holandeses, que aun a pesar de la influencia de su escuela descubrió el cielo en radiantes y variados colores reflejados como en un espejo en la superficie del mar en calma. La embarcación de Santa Ursula en el Museo Británico, contiene la inimitable radiancia que ningún otro pintor puede mostrar con diversos efectos imaginados de intrincadas siluetas de barcos, en un mar suave calmado de un antiguo puerto italiano.

Otro destacado seguidor de Van der Velde, que incluso se dejó influir por Claude Lorrain aunque en extremo contraste con su pintura, fue el italiano Salvador Rosa, nacido en Nápoles el 20 de junio de 1615 y muerto en Roma el 15 de marzo de 1673, cuyas diferencias de temperamento artístico fueron claramente marcadas, dejándose influir en algo por la corriente internacional de Roma y de la escuela napolitana, en la que el pintor español Ribera (El Españoleto) dejó una gran huella.

Salvador Rosa, además de pintor fue poeta grabador y músico. De familia humilde, se educó en el convento de los padres Samaschi, cuyas paredes al igual que las de su casa llenó de dibujos que le valieron una severa corrección de sus padres. Para evitar más castigos se escapó, pero poco después de andar unos días perdido por el campo alimentándose de frutas, tuvo que volver al convento obligado por la necesidad, pero renunciando a la carrera sacerdotal a la cual querían dedicarle sus padres. Quedó huérfano de padre a los diecisiete años y comenzó a pintar algunos cuadros que se vendían a precios irrisorios para ayudar al sostenimiento de su madre y hermana.

En su juventud trabajó en el estudio de Franczazo (seguidor de Ribera) casándose con su hermana y posteriormente, por algún tiempo, trabajó también en Florencia y Nápoles, donde pintó múltiples bocetos de sus costas que fueron posteriormente la base de su éxito como pintor de escenas del mar.

Lo más sobresaliente de Rosa, según los historiadores, es la pintura de batallas, paisajes y marinas y la propiedad con que se reprodujo las terribles escenas de la vida del forajido, pues se sabe por sus biógrafos que en su juventud vivió como bandolero templando su alma con las más fuertes emociones. Reynolds decía de él, que lo más digno de admiración es la perfecta correspondencia que guarda siempre entre el asunto que elige y el estilo con que lo trata.

Casi todos los museos de Europa conservan cuadros de este pintor, que grabó al agua fuerte varios de sus lienzos, sus versos fueron publicados en Amsterdam en 1719 por primera vez, realizándose posteriormente multitud de nuevas ediciones, siguiendo sus publicaciones incluso hasta en Florencia en 1770. Sus composiciones musicales fueron recogidas y publicadas por Burney en su Historia de la Música. ■ ESTEBAN ARRIAGA



## FILATELIA



## EMISIONES ESPAÑOLAS PARA EL MES DE JULIO

En primer lugar, hemos de hacer mención al sello emitido el día 25 de junio (que no hubo tiempo de reseñar en la crónica anterior), relativo a la visita de los Reyes a América. Se trata de un 12 pesetas con tirada de 6.000.000 de unidades y las efigies de los soberanos están tomadas de la medalla conmemorativa de la coronación acuñada por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.

Y ya entrando en las series del mes de julio, como dato bien interesante está que, por fin, salen los primeros sellos de la serie general básica (por lo tanto, de tirada ilimitada), con la efie de Su Majestad el Rey don Juan Carlos I. Los seis primeros valores corresponden a las tasas más usuales del franqueo y son las de: 1,50, 2, 3, 5, 7 y 12 pesetas. Estos sellos tienen una textura semejante a los sellos del Generalísimo Franco. Van impresos en hojas de cien unidades y el tamaño de cada uno de ellos es de 24,9 x 28,2 mm., en estampación en huecograbado unicolor. Naturalmente, este es sólo el principio, en un futuro más o menos próximo se emitirán otros valores y entre ellos estará un sello de 100 pesetas, bien necesario hoy día para hacer frente a muchos envíos postales. Por otra parte, y tal como ya ha anunciado el anterior director general de Correos, don Juan Echevarría, se está ante un cambio de tarifas postales, por lo cual esta serie general básica en poco tiempo constará de una buena cantidad de unidades.

Por otra parte, y al igual que se ha hecho en ocasiones anteriores, por los Juegos Olímpicos de Montreal (Canadá) han salido cuatro valores. A propuesta de quien redacta esta crónica, y conociendo el parecer de la Delegación Nacional de Deportes, dos de los sellos se refieren a deportes olímpicos (2 y 12 pesetas, boxeo y baloncesto); en cambio, los otros dos están dedicados a deportes nacionales (1 y 3 pesetas, traineras y lucha canaria). En relación con el sello de la trainera hay que indicar que me encargué de la búsqueda de la foto que ha servido para hacer el sello y en el mismo figura la trainera de Orio, pues en este año se cumple el cincuentenario de que una tripulación oritarra ganó la primera bandera al obtener el triunfo en una regata allá en 1926. En lo que respecta a los sellos de esta XXI Olimpiada de los tiempos modernos, hay que hacer referencia a los dos sellos hechos para el despacho del correo español en el Principado de



Andorra y que son de 7 y 15 pesetas. El primero está dedicado al esquí, con lo cual debía en el mismo figurar Juegos Olímpicos de Invierno, Innsbruck 1976, en lugar de Montreal, y el segundo lleva una piragua. Estos seis sellos van hechos en huecograbado multicolor y la tirada de los españoles es de 7.000.000 de ejemplares para cada valor, en tanto que para los andorranos es de 450.000 ejemplares para cada uno de ellos. Fecha de emisión: el 9 de julio.

La otra serie de tipo conmemorativo del mes de julio es la aparecida el día 17, es decir, en la víspera de la fecha del inicio del Movimiento Nacional. Es el sexto grupo de sellos de uniformes militares y se forma así: 1 peseta, Trompeta del Regimiento de Caballería Alcántara, de línea (1815); 2 pesetas, Gastador de Regimiento de Infantería, de línea (1821); 3 pesetas, Zapador de Ingenieros, en traje de gala (1825); 7 pesetas, Artillero del Batallón de Artillería, a pie (1828), y 25 pesetas, Soldado de Infantería ligera (1830). Al igual que los anteriores sellos de esta serie de Uniformes militares, cada uno de ellos va a sus propios colores y los sellos han sido estampados, como también los "olímpicos", en huecograbado. En lo que afecta a las tiradas, los valores de 1, 2, 3 y 7 pesetas disponen de 8.000.000 de ejemplares, en tanto que el 25 pesetas tiene una tirada mayor, que alcanza los 20.000.000 de ejemplares.

Finalmente, y en relación con las emisiones de sellos españoles, hay que indicar que a lo largo del mes de agosto no saldrá ninguna.

### MATASELLOS MARÍTIMOS

Como varios lectores nos han hecho la misma pregunta, vamos a contestarles a través de esta página filatélica, ya que lo que inquietan tiene un interés de tipo general y conviene darle la mayor difusión.

Se nos pregunta por la importancia de los matasellos marítimos, y a ello contestamos de entrada que la tienen, y mucha. Hoy día se está observando que hay ya numerosos coleccionistas que se preocupan por los matasellos actuales y hacen bien en tener este interés. El matasello es un pleno documento postal, que hoy se usa en una determinada administración postal, pero llega un día que desaparece, por lo cual se convierte en una rareza.

Si un matasello de esta clase de cualquier ciudad es muy común, en cambio ya no lo son tanto los marítimos, pues poca gente va al portalón de un buque que lleva la bandera na-

cional con las letras "C-M" (correo marítimo) a depositar una carta. Por ello son de especial interés esta clase de matasellos, así como los que ponen el nombre de una ciudad y a continuación la palabra Puerto, aunque éstos sean acaso más corrientes que aquéllos. Sobre los típicamente marítimos (los primeros mencionados), hay que indicar que si un determinado buque, por ejemplo, los de la Trasatlántica cuando hacía servicio de pasaje, llevaba estafeta postal, dicho buque, al desaparecer, ya su matasello no se vuelve a emplear. En relación con las estafetas en buques de la Trasatlántica hemos de decir que allá por los años veinte usaban un matasello en donde, rodeando la bandera de la compañía, figura su nombre y la palabra Alcance. Pues bien, hay sellos mexicanos y cubanos con este matasello, por cierto muy interesante. ■ LUIS MARIA LORENTE.

## DISPOSICIONES DEL "BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO"

### PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

Orden de 14-VI-76, sobre evaluación final de las enseñanzas correspondientes al segundo grado de Formación Profesional en la rama marítimo-pesquera ("B. O. E." de 25-VI-76, número 152).

Orden de 30-VI-76, sobre financiación del crédito para la construcción de la flota mercante. ("B. O. E." de 1-VII-76, número 157).

### TRABAJO

Real Decreto 1.509/76, de 21 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General sobre colaboración de las Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo en la gestión de la Seguridad Social ("B. O. E." de 2-VII-76, número 158).

Resolución de 7-VI-76 del Instituto Social de la Marina, por la que se convocan pruebas selectivas para proveer plazas de auxiliares de segunda del Cuerpo Auxiliar ("B. O. E." de 5-VII-76, número 160).

Orden 26-VI-76, por la que se distribuyen los tipos de cotización al Régimen General de la Seguridad Social, fijados para el trimestre comprendido entre el 1 de julio y 30 de septiembre de 1976, y se dan normas para la financiación de determinados servicios sociales ("B. O. E." de 14-VII-76, número 168).

### COMERCIO

Orden de 31-III-76, por la que se autoriza el cambio de dominio mortis causa de una cetarea en el puerto de San Juan de la Canal, Soto de la Marina (distrito marítimo de Santander) ("B. O. E." de 24-VI-76, número 151).

Orden de 5-IV-76, por la que se autoriza una cetarea en terrenos de propiedad privada en La Guardia ("B. O. E." de 24-VI-76, número 151).

Orden de 6-IV-76, por la que se concede un parque de cultivo de moluscos a la Cofradía Sindical de Pescadores de Noya ("B. O. E." de 24-VI-76, número 151).

Orden de 15-IV-76, concediendo autorización para instalar un parque de cultivo de almejas, en la zona marítimo terrestre de la playa de Arton (distrito marítimo de Muros) ("B. O. E." de 24-VI-76, número 151).

Orden de 24-IV-76, por la que se autoriza la instalación de varios viveros de moluscos ("B. O. E." de 24-VI-76, número 151).

Orden de 31-III-76, por la que se autoriza a la Cofradía Sindical de Pescadores de Cambados, para la explotación marisquera de

las especies de ostra, almeja, berberecho y navaja, en la parcela situada entre muelles de Cambados y desembocadura del río Uria (distrito marítimo de Cambados) ("B. O. E." de 25-VI-76, número 152).

Orden de 6-IV-76, por la que se autoriza a la Cofradía Sindical de Pescadores de Noya, para la instalación de un parque de cultivo de ostras, almejas y berberechos, en el lugar de Punta Barguina (distrito marítimo de Noya) ("B. O. E." de 25-VI-76, número 152).

Orden de 15-IV-76, por la que se concede un parque de cultivo en la playa de Arton, distrito marítimo de Muros, superficie 10.483 metros cuadrados ("B. O. E." de 25-VI-76, número 152).

Orden de 15-IV-76, autorizando la concesión de un parque de cultivo en la playa de Arton, distrito marítimo de Muros, de una superficie de 17.900 metros cuadrados ("B. O. E." de 25-VI-76, número 152).

Orden de 15-IV-76, por la que se autoriza el cambio de dominio mortis causa, del vivero flotante de mejillones Villa número 3 ("B. O. E." de 25-VI-76, número 152).

Orden de 3-V-76, por la que se autoriza la explotación marisquera de percebes a la Cofradía Sindical de Pescadores de Vicedo ("B. O. E." de 1-VII-76, número 157).

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante de 5-V-76, por la que se eleva a definitiva la relación provisional de aspirantes admitidos al concurso y examen de aptitud para cubrir 15 plazas de maestros de taller y 5 de instructores de pesca vacantes en las Escuelas Oficiales de Formación P. N. Pesquera ("B. O. E." de 2-VII-76, número 158).

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante de (Presidencia del Fondo Económico de Prácticaje) de 5-V-76, por la que se eleva a definitiva la relación provisional de aspirantes admitidos y excluidos a la oposición libre para cubrir plazas de subalternos vacantes en dicho Organismo ("B. O. E." de 2-VII-76, número 158).

Resolución de la Subsecretaría de la Marina Mercante de 30-IV-76, por la que se anuncia concurso para cubrir en calidad de contratados por cinco años con cargo al presupuesto del organismo autónomo "Fondo Económico de Prácticaje" 27 plazas de profesores titulares, vacantes en las Escuelas Oficiales de Formación P. N. Pesquera ("B. O. E." de 8-VII-76, número 163).

Orden de 30-VI-76, sobre modificación experimental de las vedas de moluscos en todo el litoral español ("B. O. E." de 14-VII-76, número 168).





FERNANDO MEDINA

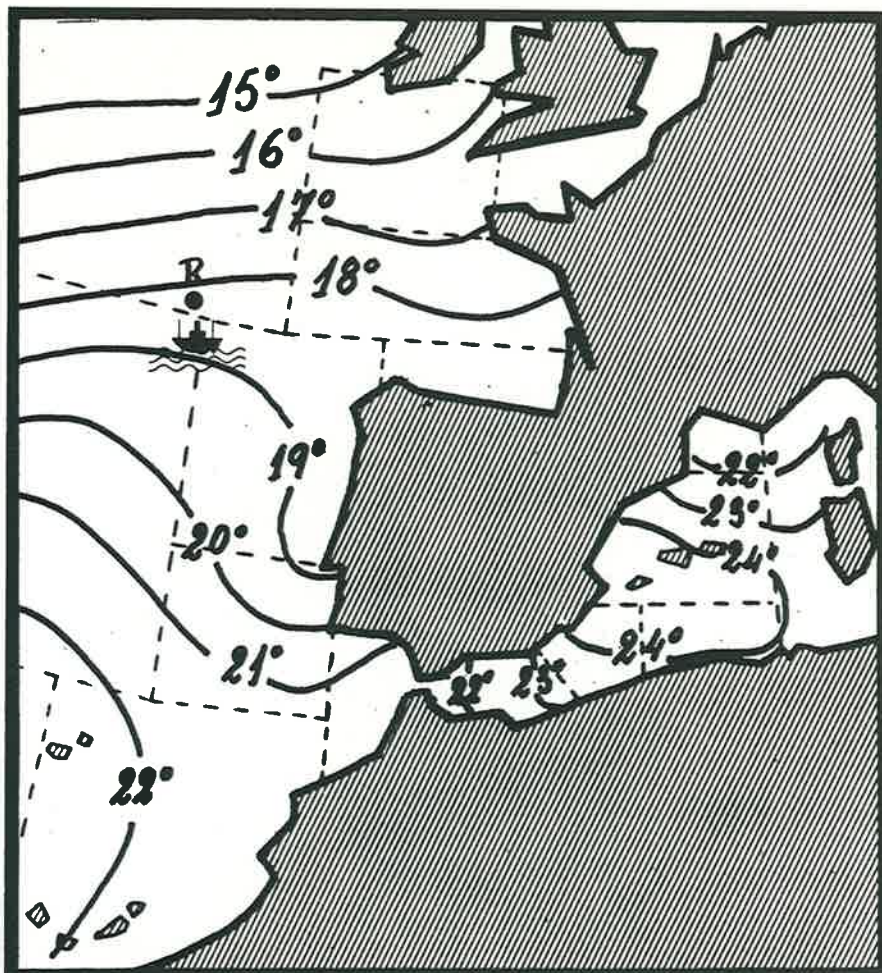
## CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE AGOSTO

Hoy —mis queridos lectores— faltan en nuestro comentario los ya tradicionales mapas de oleaje que habitualmente le ilustran y que —como recordarán— daban a conocer las dos situaciones más importantes (o al menos significativas) de las registradas durante los anteriores treinta días. La omisión —y ustedes me perdonarán— ha sido totalmente voluntaria. La razón, que al estar quien esto escribe disfrutando de sus anuales vacaciones veraniegas en las incomparables Rías Bajas gallegas, no se ha dispuesto del correspondiente archivo de mapas de olas que diariamente analiza y guarda la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional en Madrid. De todos modos, si vino uno bien pertrecho de suficientes datos para estar en condiciones de ofrecerles los mapas previstos de viento, mar y temperaturas para el mes de agosto.

Así, el mapa número 1 da una idea de lo que será, para las distintas zonas, la temperatura media superficial del agua del mar durante el mes de agosto. Como es obligado, las temperaturas van expresadas en grados centígrados.

Y como es natural, se aprecia un considerable incremento termométrico con respecto al pasado mes de julio.

El mapa número 2 esquematiza, también por zonas, el número previsto de *días* de temporal para el presente



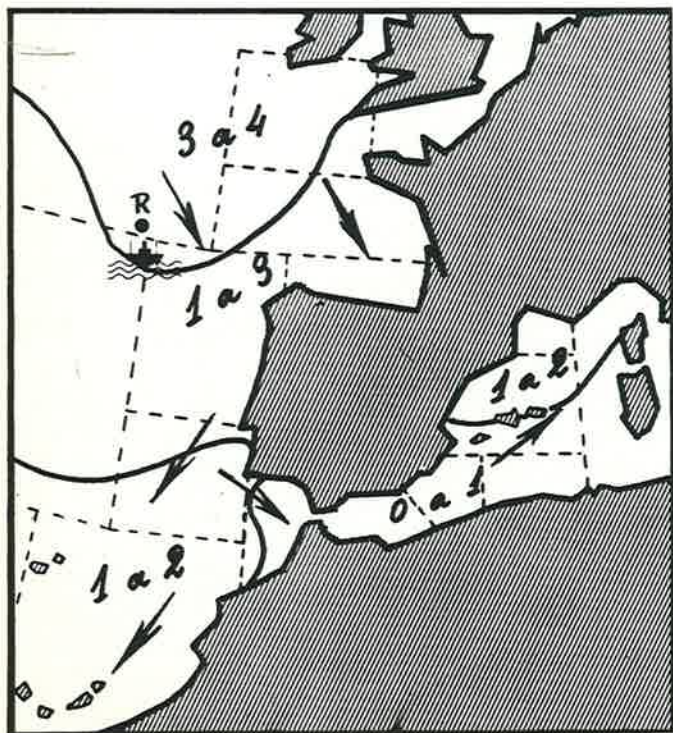
MAPA NUMERO 1.—Isotermas medias del agua del mar (en superficie) previstas para el presente agosto.

mes de agosto, así como la dirección más persistente del viento y de la mar, lo que expresan las correspondientes flechas.

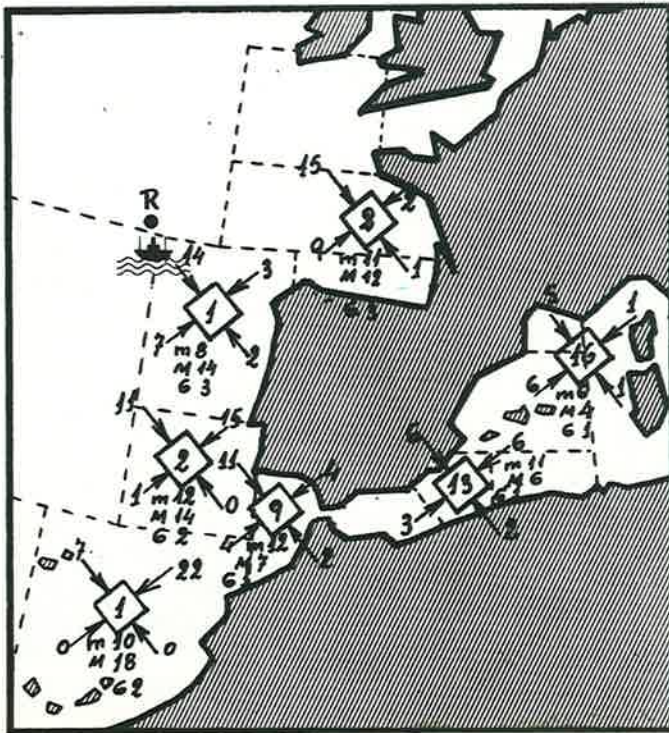
Por fin, el mapa número 3 representa los distintos estados de la mar previstos para el mes de agosto. Como siempre, las flechas inciden en ca-

da uno de los lados del rombo, muestran el número de *días* en que la mar provendrá del cuadrante correspondiente. La cifra del centro corresponde a mares llanas. Por otro lado, debajo o a la derecha del mencionado rombo figuran los *días* que se espera haya de marejadilla a marejada (m), de marejada a fuerte marejada (M) y de fuerte marejada o más (G). Los días que faltan —en algunas zonas— hasta completar los treinta y uno de que consta agosto, son los de rizada o menos.

Y con esto ponemos por este mes el punto final a nuestro comentario, pero no sin antes desear un montón de felicidades a cuantos, por estas fechas, disfrutan (como nosotros) de sus vacaciones. Por nuestra parte, ya se agotan los días asignados y vamos camino de ver, analizar y estudiar las olas (lejos de ellas) para, según deseamos siempre, tener bien informados a los navegantes, pescadores y amantes del deporte náutico. ■



MAPA NUMERO 2.—Número de días previsto de temporal durante el mes en curso.



MAPA NUMERO 3.—Estado previsto de la mar el mes de agosto.



# TOD EL MUND LA VE...

- Todo el mundo marítimo ve HOJA DEL MAR.
- Más constantemente que el faro.
- Porque HOJA DEL MAR QUEDA; en el hogar, en el barco, en el despacho, en el taller.
- Todos los meses, puntualmente, llega hasta el último rincón de las costas de España.
- Y a Terranova, Nueva York, Lima, Chimbote, Londres, Dakar, Luanda, Walvis Bay, Rotterdam, Hamburgo, Adelaida, Melbourne...



¡DONDE ESTE **HOJA DEL MAR**, ALLI PUEDE ESTAR USTED!